

## SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1965-1966.

19 JANVIER 1966.

**Proposition de loi modifiant le régime linguistique de l'aéroport national.**

### DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'aéroport dit « de Zaventem », situé à un kilomètre à vol d'oiseau de la limite nord de Bruxelles-Capitale, a un caractère à la fois national et international. S'il a été installé à Zaventem, ce n'est évidemment pas en vue d'assurer le développement de cette localité. Sa construction, son aménagement, son entretien sont financés par l'argent de tout le pays. Son activité repose, dans une large mesure, sur une clientèle étrangère. En 1964, il a reçu 1.260.000 passagers venus de tous les coins du monde et, pour tous, il symbolise cette ville qui est la capitale du pays et qui ambitionne d'être la capitale de l'Europe.

Service public national, service public international, l'Aéroport doit être accueillant à tous. Son organisation doit refléter cette volonté d'accueil. Le fonctionnement de ses services doit, à tout le moins, consacrer le principe de l'égalité des deux communautés nationales.

Actuellement, le régime linguistique des divers services de la Régie des Voies aériennes situés à Zaventem est défini par l'article 35 de la loi du 2 août 1963, sur l'emploi des langues en matière administrative. Cet article 35 constitue la sous-section II de la section II du chapitre 5 de cette loi et concerne les services nationaux d'exécution qui ne sont pas situés à Bruxelles-Capitale.

Le premier paragraphe de cet article 35 a pour objet de rendre, en principe, applicables à ces services d'exécution une série de règles prévues pour les services centraux proprement dits (de direction ou de commandement) : règles qui font l'objet des articles 28 à 32 de la loi et où l'on s'est efforcé de tenir compte du carac-

## BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1965-1966.

19 JANUARI 1966.

**Voorstel van wet tot wijziging van de taalregeling voor de nationale luchthaven.**

### TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De luchthaven van Zaventem, die op 1 km in vogelvlucht van de noordergrens van Brussel-Hoofdstad ligt, heeft een nationaal zowel als een internationaal karakter. Zij werd natuurlijk niet in Zaventem gebouwd ter ontwikkeling van deze gemeente. De aanleg ervan, de inrichting, en het onderhoud worden gefinancierd met het geld van het gehele land. Zij wordt grotendeels gebruikt door een buitenlandse clientèle. In 1964 verwerkte zij 1.260.000 passagiers uit alle hoeken van de wereld en voor allen is zij het symbool van de stad die de hoofdstad van het land is en de ambitie koestert de hoofdstad van Europa te worden.

Als nationale overheidsdienst, als internationale overheidsdienst, moet de Luchthaven gastvrij openstaan voor allen. Haar organisatie moet deze bereidheid tot onthaal weerspiegelen. In de werking van haar diensten moet althans het beginsel van de gelijkheid van de twee nationale gemeenschappen bekrachtigd worden.

Thans wordt de taalregeling van de verschillende diensten van de Regie der Luchtwegen te Zaventem bepaald door artikel 35 van de wet van 2 augustus 1963 op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Dit artikel 35 vormt onderafdeling II van afdeling II van hoofdstuk V van die wet en heeft betrekking op de nationale uitvoeringsdiensten die niet te Brussel-Hoofdstad gevestigd zijn.

Paragraaf 1 van dit artikel 35 heeft ten doel een reeks van regelen, die gelden voor de eigenlijke centrale diensten (leidinggevende of bevelvoerende diensten), in beginsel toepasselijk te maken op deze uitvoeringsdiensten. Die regelen zijn neergelegd in de artikelen 28 tot 32 van de wet waarin

tière nationale des institutions en cause. Seul le paragraphe 6 de l'article 32 n'est pas étendu aux services d'exécution. Sans vouloir, ici, apprécier dans quelle mesure on est effectivement arrivé à réaliser l'équilibre entre les deux communautés nationales — résultat qui dépend d'ailleurs pour une large part de divers arrêtés royaux qui auraient dû, selon le paragraphe 7 de l'article 32, être pris dans le délai d'un an ... et qui ne sont toujours pas publiés aujourd'hui — il convient d'ajouter immédiatement qu'en ce qui concerne les services d'exécution situés en dehors de Bruxelles, les paragraphes 2 et suivants de l'article 35 ont pour effet de dénaturer complètement les dispositions des articles 28 à 32 : ces services d'exécution sont très loin de connaître le régime des services centraux.

C'est ainsi, par exemple, que pour l'instruction en service interne des affaires relatives à l'organisation du service sur place — les affaires concernant le personnel excepté — et pour la correspondance adressée à leur sujet aux services centraux, il est fait exclusivement usage de la langue de la commune où le service est installé (§ 2).

Dans le cas de l'aéroport national, cela signifie, concrètement, que toutes les notes et tous les rapports relatifs à l'organisation et au fonctionnement des services doivent être rédigés en néerlandais. Il en va de même pour toutes les notes échangées entre les divers services de l'Aéroport ainsi que — et ceci est particulièrement grave — pour toute la correspondance avec les services centraux de la R.V.A. établis à Bruxelles, c'est-à-dire avec les services qui détiennent les pouvoirs de décision.

Pratiquement, tout le dispositif légal voulu pour marquer le caractère national des services étendant leur activité à tout le pays est ruiné. Qui ne voit, en effet, la contradiction inscrite dans les textes légaux ? D'une part, l'on a reconnu l'existence des deux groupes linguistiques (article 32), mais en même temps l'on empêche le groupe linguistique français de fonctionner normalement, puisque toutes les affaires en service intérieur doivent être traitées en néerlandais.

Il résulte des dispositions adoptées par le législateur en 1963 — nous voulons croire que cette conséquence n'a pas été aperçue ni voulue par tous ceux qui les ont adoptées ! — qu'un agent unilingue français est, à l'Aéroport, dans l'impossibilité légale d'instruire une affaire relative à l'organisation du service, dans l'impossibilité légale de correspondre avec un autre service de la R.V.A., et même dans l'impossibilité légale de s'adresser à l'administration centrale installée à Bruxelles.

Aussi bien, si rien n'était changé, serait-on en droit de se demander pour quelle raison on recruterait, pour l'Aéroport, de nouveaux agents francophones : du personnel légalement inutilisable. Cette conclusion logique, il semble d'ailleurs qu'elle se soit déjà imposée en haut lieu, puisque de 1961 à 1965 le personnel fran-

gepoogd werd rekening te houden met het nationale karakter van de desbetreffende instellingen. Alleen § 6 van artikel 32 werd niet toepasselijk gemaakt op de uitvoeringsdiensten. Zonder hier te willen beoordelen in hoever men er werkelijk in geslaagd is het evenwicht tussen de twee nationale gemeenschappen tot stand te brengen — hetgeen trouwens grotendeels afhankelijk is van verschillende koninklijke besluiten die volgens § 7 van artikel 32 binnen een jaar hadden moeten worden genomen ... en die nu nog altijd niet bekendgemaakt zijn — dienen wij er onmiddellijk aan toe te voegen dat de §§ 2 en volgende van artikel 35, wat betreft de uitvoeringsdiensten die buiten Brussel gevestigd zijn, ten gevolge hebben dat de bepalingen van de artikelen 28 tot 32 volkomen worden uitgehouden, want de regeling voor die uitvoeringsdiensten is op verre na niet dezelfde als die voor de centrale diensten.

Zo wordt bijvoorbeeld voor de binnendienstbehandling van de zaken betreffende de organisatie van de dienst ter plaatse — behalve de personeelszaken — en voor de correspondentie hierover met de centrale diensten, uitsluitend de taal gebruikt van de gemeente waar de dienst gevestigd is (§ 2).

Voor de nationale luchthaven betekent zulks, concreet gezien, dat alle nota's en alle rapporten betreffende de organisatie en de werking van de diensten in het Nederlands moeten worden gesteld. Dat geldt ook voor alle nota's onder de verschillende diensten van de luchthaven alsmede — en dat is bijzonder erg — voor alle correspondentie met de centrale diensten van de Regie der Luchtwezen te Brussel, d.w.z. met de diensten die de beslissingsmacht uitoefenen.

In de praktijk wordt de gehele wettelijke regeling neergehaald die uitgedacht is om het nationale karakter te beklemtonen van de diensten die het gehele land bestrijken. Wat is immers de tegenstrijdigheid die in de wetteksten schuilt ? Enerzijds erkent men het bestaan van twee taalgroepen (art. 32), maar te gelykertyd wordt de normale werking van de Franse taalgroep verhinderd aangezien alle binnendienstaanlegenheden in het Nederlands moeten worden behandeld.

Uit de bepalingen die de wetgever in 1963 heeft aangenomen spruit voort — en wij nemen aan dat al degenen die ze hebben aangenomen dit gevolg niet hebben opgemerkt of gewild ! — dat een eentalig Frans ambtenaar op de Luchthaven zich in de wettelijke onmogelijkheid bevindt om een zaak betreffende de organisatie van de dienst te instrueren, met een andere dienst van de R.L.W. briefwisseling te voeren en zelfs in de wettelijke onmogelijkheid om zich tot het centrale bestuur te Brussel te wenden.

Zou deze toestand niet veranderen, dan zou men zich terecht kunnen afvragen waarom men nog nieuwe Franstalige personeelsleden voor de Luchthaven zou aanwerven, aangezien zij wettelijk onbruikbaar zijn. Deze logische gevolgtrekking schijnt trouwens reeds in de hogere kringen te zijn gemaakt, daar het Frans-

cophone a régulièrement diminué et ne représente plus que 25 % de l'ensemble, tandis que l'on recrutait 181 agents flamands, le groupe linguistique néerlandais représentant actuellement 77 %.

D'autre part, selon le paragraphe 3 de l'article 35, les agents du cadre unilingue qui n'appartiennent pas au groupe linguistique de la commune où le service a son siège doivent posséder une connaissance élémentaire de la langue de la commune dès lors que leurs fonctions les mettent régulièrement en contact avec le personnel ouvrier.

Pourquoi a-t-on accordé une telle importance à la langue locale, alors qu'il s'agit de services d'intérêt national ? Si l'on se réfère au rapport présenté à la Chambre des Représentants, en 1963, « dans l'organisation des services de ces établissements, on doit tenir compte du milieu linguistique, *car leur vie extérieure* est commandée par cette ambiance » (Doc. Chambre 1962-63, n° 331 - 27, p. 38). Et en ce qui concerne, plus particulièrement, l'obligation pour les agents unilingues français, de connaître le néerlandais dès qu'ils sont en rapport avec du personnel ouvrier, « cette mesure est entièrement justifiée du point de vue social, puisque le personnel ouvrier est généralement recruté sur place ou dans les environs immédiats » (ibidem).

Il nous paraît que ces considérations ne sont pas défendables, à tout le moins dans un cas comme celui de l'Aéroport national. Il est trop évident que son ambiance culturelle et sociale n'est en rien déterminée par les quelques communes rurales qui l'entourent. D'autre part, il ne risque en aucune façon d'exercer une influence sur la culture des habitants de ces communes. Il est relié directement à Bruxelles par une autoroute qui évite les lieux habités de Diegem et de Zaventem. La quasi-totalité du personnel francophone qui y est occupé réside dans la région bruxelloise et en Wallonie.

Pour remédier aux injustices et aux absurdités qui découlent du régime linguistique applicable à l'Aéroport, on peut songer à transférer dans l'agglomération bruxelloise tous les services qu'il n'est pas absolument nécessaire de fixer à l'Aéroport même. Une mesure de ce genre serait dans la ligne prévue par le paragraphe 6 de l'article 35 de la loi du 2 août 1963, et elle pourrait être prise sans délai puisque la Régie des Voies aériennes possède des terrains à Haeren-Bruxelles 2. Toutefois elle ne constituerait qu'un remède partiel.

Une autre solution consisterait à détacher de Zaventem et à rattacher à une commune de la région bilingue de Bruxelles tout le territoire de l'Aéroport national et ses extensions futures, ainsi que l'autoroute qui le relie à l'agglomération bruxelloise.

Nous avons pensé, toutefois, que, vu la gravité et l'urgence du problème, il fallait trouver une solution

talig personeel van 1961 tot 1965 voortdurend verminderd is en nog slechts 25 % vormt van het totaal, terwijl 181 Vlaamse personeelsleden werden in dienst genomen, zodat de Nederlandse taalgroep thans 77 % bedraagt.

Aan de andere kant moeten de personeelsleden van het eentalige kader, die niet behoren tot de taalgroep van de gemeente waar de zetel van de dienst gevestigd is, krachtens § 3 van artikel 35 een elementaire kennis van de taal van de gemeente bezitten, wanneer zij wegens hun functie geregeld omgang hebben met het werkliedenpersoneel.

Waarom heeft men zoveel belang gehecht aan de plaatselijke taal, terwijl het hier toch gaat om diensten van nationaal belang? Omdat men, zoals blijkt uit het verslag dat in 1963 aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers is uitgebracht « bij de regeling der diensten van deze inrichtingen, rekening moet houden met de taal van de omgeving waarin zij zijn gelegen, aangezien haar uitwendig bestaan beheerst wordt door die omgeving » (Gedr. St. Kamer van Volksvertegenwoordigers, 1962-1963, n° 331-27, blz. 38). En wat in het bijzonder de verplichting betreft voor de eentalig Franse personeelsleden om Nederlands te kennen, wanneer zij omgang hebben met het werkliedenpersoneel, omdat « deze maatregel sociaal verantwoord is, vermits het werkliedenpersoneel doorgaans ter plaatse of in de onmiddellijke nabijheid wordt aangeworven » (ibid.).

Deze overwegingen lijken ons niet verdedigbaar, ten minste toch niet in het geval van de Nationale Luchthaven. Het is al te duidelijk dat haar culturele en sociale sfeer in niets bepaald wordt door de enkele landelijke gemeenten die er rond liggen. Voorts bestaat er niet het minste gevaar dat de cultuur van de inwoners van deze gemeenten erdoor wordt beïnvloed. Zij is rechtstreeks met Brussel verbonden door een autoweg, die de bewoonde plaatsen van Diegem en Zaventem vermijdt. Bijna alle Franstalige personeelsleden die er zijn tewerkgesteld, wonen in het Brusselse of in Wallonië.

Ten einde de onrechtvaardigheden en de ongerijmdheden van de taalregeling voor de Luchthaven te ondervangen, kan men overwegen om alle diensten die niet volstrekt noodzakelijk in de Luchthaven zelf moeten gevestigd zijn, naar de Brusselse agglomeratie over te brengen. Dit zou in de lijn liggen van § 6 van artikel 35 van de wet van 2 augustus 1963 en zou onverwijld kunnen worden verwezenlijkt aangezien de Regie der Luchtwegen grond bezit te Haren-Brussel-2. Het zou echter slechts een gedeeltelijke oplossing zijn.

Een andere mogelijkheid bestaat erin het gehele gebied van de Nationale Luchthaven en haar toekomstige uitbreidingen alsmede de autoweg die haar met de Brusselse agglomeratie verbindt, van Zaventem af te scheiden en bij een gemeente van het tweetalig gebied Brussel te voegen.

Wij hebben evenwel gedacht dat er, wegens de ernst en de dringende spoed van het probleem, een eenvoudige

simple qui puisse s'appliquer immédiatement; si l'on veut sauver le caractère national de l'Aéroport, il faut, sans nouveau retard, assurer un traitement effectivement égal aux agents des deux rôles linguistiques, dans tous les services installés à l'Aéroport national : services de la R.V.A., de la R.T.T., de l'administration des postes, de l'administration des douanes et accises, de l'administration de la sûreté, de la gendarmerie, ...

Tel est donc l'objet de la présente proposition de loi.

Considérant que le choix de l'emplacement de l'Aéroport dans la partie flamande du pays a été purement accidentel; considérant que cette institution n'a pas été créée pour les besoins des habitants des villages environnants ni pour les seuls besoins de la communauté flamande; considérant que par la nature des choses l'Aéroport échappe à l'ambiance culturelle et sociale des communes rurales voisines et qu'il ne peut, par ailleurs, exercer aucune « francisation » de ces communes, il s'impose de soustraire les divers services de l'Aéroport à l'application de l'article 35, dont les dispositions s'écarteraient des règles inscrites aux articles 28 à 32 de la loi, et de leur rendre applicable le régime prévu actuellement pour les services d'exécution établis à Bruxelles.

A. LAGASSE.

\*  
\*\*

## PROPOSITION DE LOI

### ARTICLE PREMIER.

Dans la loi du 2 août 1963 sur l'emploi des langues en matière administrative, le titre de la sous-section première de la section II du Chapitre V est modifié comme suit :

« Services dont le siège est établi dans Bruxelles-Capitale ou à l'Aéroport national ».

Dans la même loi, le titre de la sous-section II de la section II du Chapitre V est modifié comme suit :

« Services dont le siège est établi en dehors de Bruxelles-Capitale et en dehors de l'Aéroport national ».

### ART. 2.

A l'article 33 de la même loi il est ajouté un second alinéa, ainsi libellé :

« Ces dispositions sont également applicables aux divers services d'exécution établis à l'Aéroport national ».

dige oplossing moest worden gevonden die onmiddellijk kan worden toegepast : indien wij het nationale karakter van de luchthaven willen veilig stellen moeten wij, zonder dralen, zorgen voor een werkelijk gelijke behandeling van de ambtenaren van beide taalrollen, in alle diensten op de nationale luchthaven : diensten van de Regie der Luchtwezen, van de R.T.T., van het Bestuur der Posterijen, van het Bestuur der Douanen en Accijnzen, van het Bestuur van de Veiligheid, van de Rijkswacht ...

Dat is dus het doel van dit voorstel van wet.

Overwegende dat de keus van de plaats van de luchthaven in het Vlaamse landsgedeelte zuiver toevallig was; overwegende dat deze instelling niet werd in het leven geroepen voor de behoeften van de inwoners van de omliggende dorpen noch voor de uitsluitende behoeften van de Vlaamse gemeenschap; overwegende dat de luchthaven uiteraard buiten de culturele en sociale sfeer van omliggende landelijke gemeenten valt en dat zij trouwens geen verfransende invloed kan oefenen op deze gemeenten, is het geboden de verschillende diensten van de luchthaven te onttrekken aan de toepassing van artikel 35, dat afwijkt van het bepaalde in de artikelen 28 tot 32 van de wet, en op hen de regeling toepasselijk te maken die thans geldt voor de uitvoeringsdiensten te Brussel.

\*  
\*\*

## VOORSTEL VAN WET

### EERSTE ARTIKEL.

In de wet van 2 augustus 1963 op het gebruik van de talen in bestuurszaken wordt het opschrift van onderafdeling I van de afdeling II van Hoofdstuk V gewijzigd als volgt :

« Diensten waarvan de zetel gevestigd is in Brussel-Hoofdstad of in de Nationale Luchthaven ».

In dezelfde wet wordt het opschrift van onderafdeling II van afdeling II van Hoofdstuk V gewijzigd als volgt :

« Diensten waarvan de zetel gevestigd is buiten Brussel-Hoofdstad en buiten de Nationale Luchthaven ».

### ART. 2.

Artikel 33 van dezelfde wet wordt aangevuld met een tweede lid, luidende :

« Deze bepalingen gelden eveneens voor de verschillende uitvoeringsdiensten gevestigd in de Nationale Luchthaven ».

## ART. 3.

La fin du paragraphe premier de l'article 35 de la même loi, est modifiée comme suit :

« sont applicables aux services d'exécution dont le siège est situé en dehors de Bruxelles-Capitale et en dehors de l'Aéroport national, et dont l'activité s'étend à tout le pays. »

## ART. 4.

L'article 41 de la loi du 2 août 1963, sur l'emploi des langues en matière administrative, ne s'applique pas aux entreprises qui ont un siège d'exploitation à l'Aéroport national.

## ART. 5.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

A. LAGASSE.

## ART. 3.

Artikel 35, § 1, van dezelfde wet wordt in fine gewijzigd als volgt :

« toepasselijk op de uitvoeringsdiensten waarvan de zetel gevestigd is buiten Brussel-Hoofdstad en buiten de Nationale Luchthaven en waarvan de werkring het gehele land bestrijkt ».

## ART. 4.

Artikel 41 van de wet van 2 augustus 1963 op het gebruik van de talen in bestuurszaken is niet toepasselijk op de ondernemingen die een bedrijfszetel op de Nationale Luchthaven gevestigd hebben.

## ART. 5.

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.