

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 novembre 2004

PROPOSITION

**visant à instituer une commission d'enquête
parlementaire chargée d'analyser la manière
dont l'autorité a traité le dossier d'extension
de l'entreprise de courrier express DHL**

(déposée par MM. Gerolf Annemans
et Bart Laeremans)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 november 2004

VOORSTEL

**tot oprichting van een parlementaire
onderzoekscommissie belast met het
onderzoek naar de wijze waarop de overheid
het dossier van de uitbreiding van het
koerierbedrijf DHL heeft behandeld**

(ingediend door de heren Gerolf Annemans
en Bart Laeremans)

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : 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)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : 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)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La chronologie du dossier DHL peut être éclairante:

Le 10 décembre 2003, l'entreprise de courrier express DHL annonce qu'elle souhaite centraliser ses différents *hubs* européens à Zaventem. Cette opération suppose une extension du nombre de vols de nuit; l'entreprise prévoit des créations d'emplois grâce à l'augmentation constante du fret aérien. Les réactions sont partagées.

Le 18 décembre 2003, le gouvernement souhaite accélérer les négociations avec DHL concernant une extension des activités de l'entreprise. Si DHL tient à rester à Bruxelles, l'entreprise devra davantage recourir au transport ferroviaire. BIAC devra peut-être accorder le monopole des vols de nuit à DHL.

Le 9 janvier 2004, le ministre-président flamand Somers annonce, lors de la célébration du 150^e anniversaire de *Katoennatie*, qu'une extension sensible du nombre de vols de nuit ne bénéficie d'aucune assise politique et sociale en Flandre.

Le 11 janvier 2004, Luc Coene, ancien chef de cabinet du premier ministre G. Verhofstadt, déclare qu'à long terme, Zaventem n'a plus d'avenir comme aéroport international et qu'il est appelé à disparaître.

Le 16 janvier 2004, méga conseil des ministres à Gembloux. La société de courrier express DHL reçoit du gouvernement belge la garantie qu'en septembre de cette année elle saura si et, dans l'affirmative, comment elle pourra étendre son siège central pour l'Europe à et autour de l'aéroport de Zaventem, près de Bruxelles. Pour le gouvernement belge, les projets d'extension du transport aérien revêtent une grande importance économique dès lors qu'ils s'accompagneront d'une augmentation substantielle du nombre d'emplois directs et indirects dans la région. Le gouvernement envisage de comptabiliser moins de vols bruyants dans les vols de nuit de manière à permettre plus de 25 000 mouvements par an, ou de déplacer des vols charter vers d'autres aéroports de manière à permettre davantage de vols de nuit.

Le 6 février 2004, sur proposition du ministre des Entreprises publiques M. Johan Vande Lanotte et du ministre de la Mobilité M. Bert Anciaux, le Conseil des ministres désigne M. Steve Dubois comme négociateur pour les autorités fédérales (gouvernement, BIAC, Belgocontrol, ...) dans le dossier DHL. M. Dubois se concertera avec toutes les parties intéressées, notamment les diverses auto-

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een chronologie van het DHL-verhaal kan verhelderend zijn:

10 december 2003 Het koerierbedrijf DHL maakt bekend dat het zijn verschillende Europese *hubs* wil centraliseren in Zaventem. Daarvoor is een uitbreiding nodig van het aantal nachtvluchten; het bedrijf stelt nieuwe jobs in het vooruitzicht door de aanhoudende groei van het luchtvrachtverkeer. De reacties zijn uiteenlopend.

18 december 2003 De regering wil spoed zetten achter de onderhandelingen met DHL over een uitbreiding van de activiteiten van het bedrijf. Als DHL in Brussel wil blijven, zal de koerier vaker het spoor moeten gebruiken. BIAC zal aan DHL misschien een monopolie op nachtvluchten moeten geven.

9 januari 2004 Op een viering van 150 jaar Katoenatie verkondigt toenmalig minister-president van Vlaanderen Somers dat er in Vlaanderen geen politiek en maatschappelijk draagvlak bestaat voor een gevoelige uitbreiding van het aantal nachtvluchten.

11 januari 2004 Luc Coene, voormalig kabinetschef van premier Verhofstadt, verklaart dat Zaventem op lange termijn geen toekomst heeft als internationale luchthaven en moet verdwijnen.

16 januari 2004 Megaministerraad te Gembloers. Het luchtkoeriersbedrijf DHL krijgt van de Belgische regering de garantie dat in september van dit jaar bekend is hoe en of de organisatie haar Europese hoofdkantoor kan gaan uitbreiden op en rond de luchthaven Zaventem bij Brussel. De Belgische regering ziet een enorm groot economisch belang in de uitbreidingsplannen van de vervoerder aangezien dit gepaard gaat met een substantiële verhoging van het aantal directe en indirecte arbeidsplaatsen in de regio. De regering overweegt om minder lawaaierige vluchten niet meer mee te tellen bij de nachtvluchten, zodat er meer dan 25 000 bewegingen per jaar zouden kunnen komen of door chartervluchten te verplaatsen zodat er meer ruimte komt voor nachtvluchten.

6 februari 2004 De ministerraad heeft op voorstel van de heer Johan Vande Lanotte, minister van Overheidsbedrijven en de heer Bert Anciaux, minister van Mobiliteit, de heer Steve Dubois aangeduid als onderhandelaar voor de federale overheden (regering, BIAC, Belgocontrol, enz.) in het DHL-dossier. De heer Dubois zal overleg plegen met alle betrokkenen onder wie de diverse overhe-

rités (fédérales, locales, régionales), les organisations patronales et syndicales, BIAC, DHL, Belgocontrol et toute autre organisation utile en ce qui concerne tous les aspects économiques, juridiques, sociaux, écologiques et de sécurité. Le négociateur pourra faire appel à tous les services fédéraux concernés. Il y a deux options: maintenir DHL à Zaventem ou laisser partir DHL vers un autre site. Pour le 1^{er} septembre 2004, le gouvernement retiendra définitivement une des options (Source: portail fédéral).

Le 7 juillet 2004, en réponse à une question de Bart Laeremans, Bert Anciaux déclare à la Chambre que l'idée d'un *superhub* a été abandonnée par DHL. DHL travaillerait à un système bipolaire.

Le 13 juillet 2004, Vande Lanotte discute avec DHL des différents scénarios d'extension possibles. Le meilleur est celui prévoyant 22 000 vols de nuit; Zaventem deviendrait ainsi un hub important, mais la mise en place d'un deuxième hub à Leipzig reste envisageable.

Le 14 juillet 2004, Bert Anciaux déclare à la Chambre que le gouvernement bruxellois ne vise en rien son plan de dispersion des vols et que, pour le reste, il ne voit pas d'inconvénients à l'accord de gouvernement bruxellois.

Le 19 juillet 2004, l'accord de gouvernement bruxellois est conclu. Le texte plaide explicitement pour «la réduction des nuisances sonores sans augmentation du nombre de vols de nuit sur Bruxelles.»

Le 15 juillet 2004, le ministre allemand de l'Économie, Wolfgang Clement, déclare que DHL souhaite établir son nouveau *hub* européen à Leipzig, et non à Zaventem ou à Vatry. DHL ne communiquera sa décision qu'en septembre.

Le 29 juillet 2004, au cours d'une réunion informelle chez M. Vande Lanotte, ministre des Entreprises publiques, le nouveau gouvernement flamand est confronté pour la première fois au dossier DHL. Ont assisté à cette réunion les ministres Leterme, Peeters, Vande Lanotte, Landuyt et Huytebroeck. M. Picqué était excusé. Aucun document n'est remis, il est uniquement dit que DHL tient à s'étendre et qu'il existe trois scénarios; en gros, une compression, un *statu quo* et une extension. Il avait été convenu que des réunions techniques se tiendraient ultérieurement. Celles-ci n'ont cependant jamais eu lieu.

Le 17 août 2004, la ministre Ecolo Huytebroeck introduit un recours en justice contre le plan de dispersion de Bert Anciaux.

den (federaal, lokaal, regionaal), werkgevers- en werknemersorganisaties, BIAC, DHL, Belgocontrol en elke andere nuttige organisatie met betrekking tot alle economische, juridische, sociale, ecologische en veiligheidsaspecten. De onderhandelaar zal een beroep kunnen doen op alle betrokken federale diensten. Er zijn twee opties: DHL in Zaventem behouden of DHL laten verhuizen naar een andere locatie. Vóór 1 september zal de regering een keuze maken (Bron: federale portaalsite).

7 juli 2004 Bert Anciaux zegt in de Kamer op vraag van Bart Laeremans dat de idee voor een *superhub* door DHL verlaten is. DHL zou werken aan een tweepolig systeem.

13 juli 2004 Vande Lanotte onderhandelt met DHL over mogelijke uitbreidingsscenario's. Het beste groeiscenario is dat tot 22 000 nachtvluchten; Zaventem zou hiermee een belangrijke hub worden maar tegelijk zou er ruimte zijn voor een tweede hub in Leipzig.

14 juli 2004 Bert Anciaux stelt in de Kamer dat de Brusselse regering zijn spreidingsplan allerm minst viseert en ziet voor het overige geen graven in het Brussels regeerakkoord.

19 juli 2004 Brussels regeerakkoord. De tekst pleit uitdrukkelijk voor «de vermindering van de geluidsoverlast zonder toename van de nachtvluchten over Brussel.»

15 juli 2004 De Duitse minister van Economie Wolfgang Clement zegt dat DHL zijn nieuwe Europese hub gaat vestigen in Leipzig en niet in Zaventem of Vatry. DHL zal zijn besluit pas in september bekendmaken.

29 juli 2004 Tijdens een informele vergadering bij Vande Lanotte, minister van Overheidsbedrijven, wordt de nieuwe Vlaamse regering voor het eerst met het DHL-dossier geconfronteerd. Aanwezig waren ministers Leterme, Peeters, Vande Lanotte, Landuyt en Huytebroeck. Picqué was verontschuldigd. Er worden geen documenten overhandigd; er wordt enkel meegedeeld dat DHL wil uitbreiden en dat er drie scenario's zijn; grosso modo een inkrimping, *status quo* en uitbreiding. Er werd afgesproken dat er nadien technische vergaderingen zouden plaatsvinden. Deze zijn echter nooit doorgegaan.

17 augustus 2004 Ecolo-minister Huytebroeck dient gerechtelijke klacht in tegen het spreidingsplan van Bert Anciaux.

Le 27 août 2004, le premier ministre Verhofstadt, de retour de Toscane, annonce qu'il compte avancer – probablement de deux semaines – la date de sa déclaration de politique générale, qui donne traditionnellement le coup d'envoi de l'année parlementaire.

Le 1^{er} septembre 2004, les superministres et les présidents des partis de la coalition fédérale se réunissent de façon tout à fait inhabituelle au domicile d'Elio Di Rupo afin de préparer la déclaration de politique générale.

Le 2 septembre 2004, un groupe de travail se réunit au cabinet de Vande Lanotte. Les délégations flamande et fédérale sont présentes, la délégation bruxelloise manque à l'appel.

Le 3 septembre 2004 a lieu une concertation au sommet du gouvernement sur la déclaration de politique générale prévue pour le 21 septembre. Le dossier DHL risque de mener à une impasse. Verhofstadt et Vande Lanotte sont pour, Onkelinx estime que l'extension de Zaventem n'est pas une solution. DHL veut obtenir, à terme, 34 000 vols de nuit sans limitation quant au nombre ou au type d'avions utilisés. Picqué se réfère à l'accord de gouvernement bruxellois. Leterme veut que DHL reste à Zaventem, mais il déclare que le gouvernement bruxellois rend tout accord impossible. (*De Standaard*)

Le 6 septembre 2004 a lieu une réunion technique chez Vande Lanotte avec les deux régions. On constate que la proposition d'extension de DHL est contraire à l'accord de gouvernement bruxellois. Par ailleurs, il apparaît clairement que l'augmentation du nombre de vols de nuit implique la révision du plan de dispersion. Pour éviter les situations kafkaïennes, on préconise l'harmonisation des normes de bruit.

Les 8 et 9 septembre, réunions techniques. Un projet d'accord avec DHL serait en préparation. Il contiendrait des engagements pour la création d'emplois supplémentaires; négociations sur l'utilisation d'appareils moins bruyants.

Le vendredi 17 septembre au soir, Yves Leterme est invité à une concertation le lendemain et reçoit quatre scénarios par fax: un scénario d'extension, un scénario de réduction et deux variantes.

Le samedi 18 septembre, réunion à la résidence du premier ministre. Le gouvernement flamand, représenté par les ministres Peeters, Moerman, Vandenbroucke et Leterme, ne souhaite pas entamer de négociations, étant donné que les informations de base relatives aux scénarios *off-site* (qui exigent une adaptation du *Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen*, des expropriations, etc...) ne

27 augustus 2004 Premier Verhofstadt, terug uit Toscane, kondigt aan zijn beleidsverklaring, het traditionele startschot van het parlementaire jaar, te willen vervroegen, waarschijnlijk met twee weken.

1 september 2004 Op een hoogst ongewone bijeenkomst komen de topministers en de partijvoorzitters van de federale coalitiepartners bijeen ten huize van Elio Di Rupo om de beleidsverklaring voor te bereiden.

2 september 2004 Bijeenkomst van een werkgroep op het kabinet van Vande Lanotte. Vlaamse en federale delegaties zijn aanwezig, de Brusselse niet.

3 september 2004 Topoverleg in de regering over de beleidsverklaring, gepland op 21 september. Impasse rond DHL dreigt. Verhofstadt en Vande Lanotte zijn vóór, Onkelinx zegt geen oplossing te zien in een uitbreiding van Zaventem. DHL wil op termijn naar 34 000 nachtvluchten zonder beperking van aantallen of types. Piqué verwijst naar het Brussels regeerakkoord, Leterme wil DHL in Zaventem behouden maar zegt dat de Brusselse regering elk akkoord onmogelijk maakt. (*De Standaard*)

6 september 2004 Technische vergadering bij Vande Lanotte met beide gewesten. Het uitbreidingsvoorstel van DHL blijkt strijdig met het Brussels regeerakkoord. Ook wordt duidelijk dat een verhoging van het aantal nachtvluchten niet mogelijk is zonder de spreiding te herbekijken. Er wordt gepleit om de geluidsnormen te harmoniseren om kafkaïaanse toestanden te vermijden.

8 en 9 september Technische vergaderingen. Ontwerp-overeenkomst met DHL zou in de maak zijn, met engagementen voor bijkomende werkgelegenheid; onderhandelingen over het inzetten van meer geluidsarme toestellen.

Vrijdagavond 17 september Yves Leterme wordt uitgenodigd op een overleg de dag erop en krijgt per fax vier scenario's toegestuurd: een uitbreidingsscenario, een inkrumpingsscenario en twee varianten.

Zaterdag 18 september Bijeenkomst in de ambtswoning van de eerste minister. De Vlaamse regering, vertegenwoordigd door ministers Peeters, Moerman, Vandenbroucke en Leterme wil geen onderhandelingen starten omdat de basisinformatie over de *off-sites* scenario's (die vereisen een aanpassing van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, onteigeningen, enz.) niet

sont pas disponibles. Il apparaît à cette réunion qu'il n'existe pas de consensus au sein du gouvernement fédéral. Le *Standaard* évoque un désaccord au sein du gouvernement flamand: Vandenbroucke pourrait accepter une perte de 1 600 emplois, Fientje Moerman déclare qu'il y en aura plus en raison des licenciements indirects et s'étonne de l'attitude de Frank Vandenbroucke.

Le dimanche 19 septembre, réunion de la délégation flamande, qui rédige 25 questions pour obtenir des éclaircissements au sujet de la proposition d'extension.

Dimanche 19 septembre au soir, Vande Lanotte répond partiellement à la liste des 25 questions; il doit encore lui-même (faire) approfondir certains points.

Le lundi 20 septembre, la délégation flamande examine les réponses.

Le soir du lundi 20 septembre débute une réunion marathon réunissant les gouvernements fédéral et régionaux, qui durera jusqu'au mardi, à 17 heures. Toutes les facettes techniques de la proposition d'extension sont abordées; les négociations sont suspendues à plusieurs reprises afin d'évaluer les conséquences. On n'arrivera finalement pas à un accord, la dispersion équitable des nuisances (combien de vols de nuit au-dessus de Bruxelles et par quelles routes) constituant la pierre d'achoppement.

Le mardi 21 septembre, le premier ministre Verhofstadt fait attendre les commissions réunies de l'Infrastructure et de l'Économie pendant plusieurs heures avant de venir finalement présenter un plan fédéral, sur lequel il attend la position des gouvernements régionaux dans les plus brefs délais. L'extension prévoit un maximum de 28 000 vols de nuit, dont 22 000 pour DHL. Le plan prévoit trois à quatre vols de nuit effectués par les bruyants appareils MD-11.

Le soir du mardi 21 septembre, dans les environs de Mariakerke, à la suite d'un moment d'inattention, le chauffeur du premier ministre ne peut éviter une bordure; la voiture fait un tonneau et le premier ministre a quatre côtes fracturées. Les jours suivants, pour la première fois, le gouvernement fédéral est dirigé par une femme.

Le mercredi 22 septembre, vers 20 h 15, Phara De Aguirre entame l'émission *Ter Zake* par ces mots «Monsieur Leterme, avant le début de l'émission, votre collègue du gouvernement flamand, la vice-première ministre Fientje Moerman, nous a fait savoir que vous vous exprimeriez ce soir en votre nom personnel, et non au nom du

voorradig is. Op die vergadering blijkt dat er in de federale regering geen consensus is. *De Standaard* maakt melding van onenigheid binnen de Vlaamse regering: Vandenbroucke zou kunnen leven met een verlies van 1 600 banen, Fientje Moerman zegt dat het er meer zullen worden door onrechtstreekse afvloeiingen en verwondert zich over de houding van Frank Vandenbroucke.

Zondag 19 september Bijeenkomst van de Vlaamse delegatie, die 25 vragen opstelt ter verduidelijking van het uitbreidingsvoorstel.

Zondagavond 19 september Vande Lanotte antwoordt gedeeltelijk op de lijst van 25 vragen; sommige zaken moet hij zelf nog (laten) uitzoeken.

Maandag 20 september De Vlaamse delegatie bestudeert de antwoorden.

Maandagavond 20 september Marathonvergadering met federale en gewestregeringen tot dinsdag 17 uur. Alle technische facetten van het uitbreidingsvoorstel komen aan bod; de onderhandelingen worden herhaaldelijk geschorst om de gevolgen te evalueren. Uiteindelijk komt er geen akkoord uit de bus: de billijke spreiding van de lasten (hoeveel nachtvluchten over Brussel en langs welke routes) is de struikelsteen.

Dinsdag 21 september Premier Verhofstadt laat de samengevoegde kamercommissies voor Infrastructuur en Bedrijfsleven uren wachten en komt uiteindelijk een federaal plan voorstellen, waarvan hij zo spoedig mogelijk het standpunt van de gewestregeringen verwacht. De uitbreiding voorziet maximaal 28 000 nachtvluchten, waarvan 22 000 voor DHL. Het plan voorziet drie à vier nachtvluchten met de lawaaierige MD-11.

Dinsdagavond 21 september. In de omgeving van Mariakerke kan de chauffeur van de premier in een ogenblik van onoplettendheid een boordsteen niet ontwijken; de auto gaat overkop, premier Verhofstadt houdt er vier gebroken ribben aan over. De daaropvolgende dagen wordt de federale regering voor het eerst door een vrouw geleid.

Woensdag 22 september «*Mijnheer Leterme, uw collega in de Vlaamse regering, vice-premier Fientje Moerman, heeft ons voor de uitzending laten weten dat u hier in eigen naam spreekt en niet in naam van de Vlaamse regering. Is dat zo?*» Met die woorden begint Phara De Aguirre de *Ter Zake*-uitzending omstreeks 20.15 uur. In

gouvernement flamand. Cela est-il exact?». Normalement, une telle situation débouche sur une crise gouvernementale, la démission de ce ministre pouvant même être demandée. (*De Standaard*).

Le jeudi 23 septembre, le gouvernement fédéral s'entretient avec DHL. La société indique qu'à terme, elle entend effectuer seize vols de nuit par nuit au moyen d'appareils MD-11.

Le vendredi 24 septembre, BIAC dément le projet de seize vols de nuit de MD-11: d'ici à 2012, si elle possède suffisamment d'appareils moins bruyants, DHL effectuera quotidiennement trois à quatre vols de nuit de MD-11. Au sein d'une commission *ad hoc* du parlement flamand, Yves Leterme fournit des explications sur l'attitude du gouvernement flamand.

Le samedi 25 septembre, Yves Leterme apprend que le dirigeant de DHL Peter Kruse exclut Zaventem comme *hub* central pour l'Europe. Il apprend également que DHL ne marque pas son accord sur le projet de M. Verhofstadt et il annonce qu'il va se concerter directement avec DHL.

Le lundi 27 septembre a lieu une concertation entre le gouvernement flamand et DHL. Yves Leterme apprend qu'il subsiste encore d'autres grosses pierres d'achoppement. DHL refuse de s'engager contractuellement à créer des emplois, veut augmenter plus vite le nombre de vols de MD-11 et est moins disposé à remplacer, après 2010, le MD-11 par le plus silencieux B777. M. Leterme fait rapport de son entretien au gouvernement fédéral.

Le mardi 28 septembre, M. Vande Lanotte s'entretient avec DHL. DHL souligne que les seize vols de nuit de MD-11 par nuit sont essentiels dans l'optique de son extension. Lors d'une réunion ultérieure avec les gouvernements des Régions bruxelloise et flamande, M. Verhofstadt propose quatorze vols de nuit de MD-11 par nuit. Le CD&V et le sp.a jugent la proposition inacceptable.

Le mardi 28 septembre, le gouvernement trouve une astuce pour limiter malgré tout le nombre de vols de nuit: si l'on ne comptabilise pas les vols de nuit silencieux, DHL peut rester en dessous du plafond des 25 000 vols de nuit. Le lendemain, cette «créativité» fait l'objet de nombreux commentaires narquois.

Le mercredi 29 septembre, Xavier De Buck, porte-parole de DHL, fait savoir que le plan fédéral est inacceptable, du fait que le gouvernement veut interdire tous les appareils bruyants à partir de 2010. Il se garde d'évoquer l'exception prévue par le plan fédéral en ce qui concerne les MD-11.

normale omstandigheden heb je dan een regeringscrisis, waarbij zelfs het ontslag van die minister kan worden gevraagd. (*De Standaard*)

Donderdag 23 september De federale regering praat met DHL. DHL laat weten dat het op termijn wil werken met zestien nachtvluchten per nacht met de MD-11.

Vrijdag 24 september Via BIAC wordt het plan voor zestien vluchten met de MD-11 ontkend: DHL wil tegen 2012, als het voldoende geluidsarme vliegtuigen heeft, drie à vier MD-11-nachtvluchten per nacht. In een *ad hoc*-commissie in het Vlaams Parlement geeft Yves Leterme uitleg over de houding van de Vlaamse Regering.

Zaterdag 25 september Yves Leterme verneemt dat DHL-topman Peter Kruse Zaventem uitsluit als centrale Europese *hub*. Hij verneemt ook dat DHL niet akkoord gaat met Verhofstadts plan en kondigt rechtstreeks overleg aan met DHL.

Maandag 27 september Overleg Vlaamse regering - DHL. Leterme verneemt dat er nog grote knelpunten blijven. DHL wil zich niet contractueel verbinden tot meer jobs, wil sneller meer MD-11 vluchten maken en is minder geneigd om na 2010 de MD-11 vervangen door de stillere B777. Leterme brengt verslag uit van zijn gesprek aan de federale regering.

Dinsdag 28 september Vande Lanotte spreekt met DHL. DHL benadrukt dat zestien nachtvluchten per nacht met de MD-11 essentieel zijn voor de uitbreiding. Op een vergadering later met de Vlaamse en Brusselse Gewestregeringen stelt Verhofstadt veertien nachtvluchten met de MD-11 per nacht voor. CD&V en sp.a vinden dat onaanvaardbaar.

Dinsdag 28 september De regering bedenkt een middel om het aantal nachtvluchten toch in te perken: door de stille nachtvluchten niet mee te tellen zou DHL toch onder het plafond van 25 000 nachtvluchten kunnen blijven. 's Anderendaags doen de commentaren erg schamper over deze «creatieve» ingeving.

Woensdag 29 september. DHL-woordvoerder Xavier De Buck laat weten dat het federale plan onaanvaardbaar is omdat de regering vanaf 2010 alle lawaaierige toestellen wil bannen. Over de uitzondering voor de MD-11 in het federale plan rept hij met geen woord.

Le jeudi 30 septembre, DHL envoie au gestionnaire de l'aéroport de Liège, SAB, un fax lui demandant si Bierset pourrait accueillir l'extension de DHL. La multinationale n'a encore adressé aucune demande au gouvernement wallon, qui s'interroge sur les motifs poussant DHL à s'adresser à SAB. À Namur, on se demande si le but recherché n'est pas d'augmenter la pression dans le cadre des négociations en cours à Bruxelles. (*De Standaard*) D'après le quotidien *De Morgen*, des e-mails échangés avec la direction de l'entreprise prouvent que c'est *in extremis* que DHL a quadruplé le nombre de vols de MD-11. DHL s'est également intéressée de manière concrète à l'aéroport de Liège-Bierset. *La Libre Belgique* indique que la firme a demandé à l'aéroport wallon s'il projetait de lui faire une offre formelle. Les ministres wallons discutent de la question jeudi.

Le vendredi 1^{er} octobre, le quotidien *De Standaard* révèle que c'est Bierset qui a contacté DHL en vue de son départ pour la Wallonie, et non l'inverse, ainsi qu'en témoigne un fax adressé par DHL à l'exploitant de Bierset – fax que la VRT a eu l'occasion de consulter. L'entreprise de courrier DHL a demandé à l'aéroport de Bierset de lui faire des propositions concrètes. Jeudi matin, le gouvernement wallon indiquait que DHL ne lui avait pas encore demandé formellement d'accueillir une extension à Bierset. Plusieurs journaux publient des **e-mails** échangés entre les négociateurs gouvernementaux, BIAC et la direction de DHL. Ces e-mails doivent prouver que l'entreprise savait parfaitement que le gouvernement ne tolérerait pas plus de quatre vols bruyants par nuit. De nombreux journaux flamands commencent à soupçonner que DHL ne veut tout simplement pas de solution et préfère rentrer en Allemagne. On peut lire dans *le Nieuwsblad* que DHL a pris sa décision depuis longtemps et veut filer à l'anglaise sans perdre la face. Dans une analyse politique de la saga DHL, *De Tijd* indique que ce dossier est devenu l'instrument de la mise à mort du gouvernement violet. Au moment de la mise sous presse, nous apprenons que DHL a fait une nouvelle offre au gouvernement fédéral; les détails ne sont pas encore connus. (source: politics.be)

Le lundi 4 octobre, le dossier DHL est relégué à l'arrière-plan, la déclaration de politique fédérale du premier ministre et le budget 2005 retenant toute l'attention.

Le mardi 12 octobre, lors de la déclaration gouvernementale, M. Verhofstadt déplore la façon dont le dossier a été abordé mais reste muet sur les négociations en cours.

Le jeudi 14 octobre, le quotidien *De Standaard* annonce qu'un scénario de compression se profile de plus

Donderdag 30 september DHL heeft een fax gestuurd aan de beheerder van de Luikse luchthaven, SAB, met de vraag of Bierset de uitbreiding van DHL kan huisvesten. De Waalse regering heeft nog geen vraag van de multinational ontvangen. Ze vraagt zich af wat de redenen van DHL zijn om zich tot SAB te richten. In Namen vraagt men zich af of het om bijkomende druk op de onderhandelingen in Brussel gaat. (*De Standaard*) De krant *De Morgen* schrijft dat e-mails met de top van het bedrijf bewijzen dat DHL pas *in extremis* het aantal MD-11- vluchten verviervoudigd heeft. DHL heeft ook concrete interesse getoond voor de luchthaven van Bierset bij Luik. Volgens *La Libre Belgique* heeft het bedrijf de Waalse luchthaven gevraagd of er plannen zijn om een formeel aanbod te doen. De Waalse ministers praten daar donderdag over.

Vrijdag 1 oktober *De Standaard* meldt dat niet DHL, maar Bierset zelf als eerste contact zocht met DHL om naar Wallonië te verhuizen. Dat blijkt uit een fax van DHL aan de uitbater van Bierset die de VRT kon inkijken. Koerierbedrijf DHL heeft concrete voorstellen gevraagd aan de luchthaven van Bierset. Donderdagmorgen zei de Waalse regering dat ze nog geen formeel verzoek had gekregen van DHL om een uitbreiding van het bedrijf in Bierset te huisvesten. Verschillende kranten publiceren **e-mails** tussen regeringsonderhandelaars, BIAC en de top van DHL. Die moeten bewijzen dat het bedrijf wel degelijk wist dat de regering hoogstens vier luide vluchten per nacht wilde. Heel wat Vlaamse kranten beginnen te vermoeden dat DHL simpelweg geen oplossing wil en liever naar thuisland Duitsland terugwil. «*DHL heeft zijn beslissing al lang genomen en wil nu zonder imagooverlies er vanonder muizen*», luidt het in *Het Nieuwsblad*. *De Tijd* maakt de politieke analyse van de DHL-saga: «*Het dossier is het breekijzer geworden om paars definitief ten grave te dragen*.» Bij het ter perse gaan vernemen we dat DHL een nieuw voorstel aan de federale regering heeft gedaan, maar details daarover zijn nog niet bekend. (bron: politics.be)

Maandag 4 oktober Het DHL-dossier verdwijnt in een impasse op de achtergrond omdat de beleidsverklaring van de premier en de begroting voor 2005 alle aandacht naar zich toe trekt.

Dinsdag 12 oktober Verhofstadt betreurt in de regeerverklaring de wijze waarop het dossier werd aangepakt maar zegt niets over de lopende onderhandelingen.

Donderdag 14 oktober Volgens *De Standaard* komt een krimpscenario meer en meer in beeld, als er geen

en plus à l'horizon si aucun accord n'est trouvé avec les autorités belges. Dans ce cas, la société de courrier-express n'exclut pas l'éventualité d'un licenciement collectif (loi «Renault»). La direction de DHL table toujours sur une décision positive. La société mère, Deutsche Post, doit prendre une décision définitive dans six semaines: Zaventem ou un autre site.

Le mardi 19 octobre, DHL souligne que les seize vols d'appareils MD11 sont indispensables. Les trois gouvernements régionaux écrivent un nouveau courrier à DHL lui lançant un dernier appel à plus de souplesse. La balle est ainsi subtilement renvoyée dans l'autre camp.

Conclusion

D'après ce que l'on peut lire dans la presse, les démarches entreprises en coulisse et lors des contacts informels sont loin d'être clairement établies. Il est cependant manifeste que l'on a joué à l'apprenti sorcier et que l'on a surtout fait, sur la scène politique, de la «politique politicienne», ce que M. Verhofstadt a d'ailleurs reconnu.

La commission d'enquête devra certainement éclaircir plusieurs zones d'ombre, par exemple:

- le flou entourant les aspects techniques du businessplan de DHL; c'est finalement M. Leterme qui a dû étudier les détails des scénarios envisageables le dimanche 19 septembre. On peut réellement parler d'amateurisme: M. Vande Lanotte lui-même n'a pas été en mesure de répondre aux questions de M. Leterme;

- la question des MD-11: le 1^{er} octobre, le *Standaard* titrait «Wie wist wat wanneer?» (Qui savait quoi et quand?);

- les raisons pour lesquelles on a fait lanterner les organisations syndicales et le flou entourant les questions concernant l'emploi;

- la mise en balance des notions de «bien-être» et de «développement économique»; pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas demandé en janvier, à un bureau d'étude neutre tel que KPMG ou à nos universités, de réaliser une analyse coûts-bénéfices? Des mois durant, le gouvernement a laissé «turbiner» en solo un certain Steve Dubois, dont les activités ne sont toujours pas clairement établies, dont le mandant n'est pas non plus connu, et dont les rapports n'ont toujours pas été communiqués au parlement;

- la «méthode Verhofstadt», qui menace notre image de marque et fait fuir les investisseurs. Tel un coquelet monté sur ses ergots, M. Verhofstadt cherche à arra-

akkoord komt met de Belgische overheid. In dat geval houdt het koerierbedrijf rekening met collectief ontslag (wet-Renault). De DHL-directie gaat nog altijd uit van een positieve beslissing. Over een zestal weken moet het moederbedrijf Deutsche Post een definitieve beslissing nemen: Zaventem of elders.

Dinsdag 19 oktober DHL stelt dat de zestien vluchten met MD11-toestellen onontbeerlijk zijn. De drie gewestregeringen schrijven opnieuw een brief aan DHL met daarin een laatste oproep tot soepelheid. De zwarte piet werd op een handige wijze doorgeschoven.

Besluit

Op grond van wat we in de pers vernemen is er nog bijzonder veel onduidelijkheid over wat zich achter de schermen en in informele contacten afspeelde. Het is duidelijk dat er hoog spel werd gespeeld en dat de *politique politicienne* het politieke toneel beheerste, iets waarvoor premier Verhofstadt trouwens schuld bekende.

Een aantal zaken moet door de onderzoekscommissie zeker worden opgeklaard, bijvoorbeeld:

- de onduidelijkheid over de technische aspecten van het businessplan van DHL; uiteindelijk moest Leterme de details over mogelijke scenario's op zondag 19 september uitpluizen. Er is duidelijk sprake van amateurisme: Vande Lanotte kon zelf niet antwoorden op vragen van Leterme;

- het MD-11-verhaal: *De Standaard* titelt op 1 oktober «Wie wist wat wanneer?»;

- het aan het lijntje houden van de vakbonden, de onduidelijkheid over de werkgelegenheidsaspecten;

- de afweging welzijn versus welvaart; waarom bestelde de regering in januari geen kosten-baten analyse bij een neutraal studiebureau zoals KPMG of bij onze universiteiten? Ze liet een zekere Steve Dubois gedurende maanden in zijn eentje ploeteren; het is nog steeds niet duidelijk wat deze man uitgericht heeft en voor wie hij optrad. Tot op heden werden zijn rapporten niet bekendgemaakt aan het parlement;

- de «methode Verhofstadt» die een bedreiging vormt voor ons imago en investeerders afschrikt. Met zijn haantjesgedrag een beslissing er snel snel willen door-

cher une décision à la va-vite lorsqu'il s'aperçoit que ce n'est plus lui qui tire les ficelles mais que les gouvernements des entités fédérées, pleins d'allant, occupent le devant de la scène politique;

- l'attitude hautaine et protectionniste des responsables politiques bruxellois en ce qui concerne la répartition des vols : la Flandre, qui récolterait les fruits d'une extension, devrait en supporter les nuisances;

- la loyauté fédérale de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que les menaces proférées par MM. Stevaert, Tobback et Van Miert de réexaminer «la solidarité flamande à l'égard de Bruxelles», de même que les réactions hystériques des responsables politiques bruxellois qui conçoivent ces déclarations comme une déclaration de guerre;

- le manque de sérieux caractérisant l'examen de l'hypothèse selon laquelle l'augmentation du nombre de vols opérés par DHL serait compensée par le déplacement, vers les plages diurnes, de vols charter et de vols de ligne;

- le flou entourant le rôle joué par BIAC : la question de sa privatisation et de l'influence potentielle exercée par des lobbys bruxellois/wallons sur une entreprise établie sur le territoire de la Flandre.

jagen op het ogenblik dat hij merkt dat niet langer hij maar de deelregeringen met vol elan op het politieke voorplan treden;

- de hautaine en protectionistische houding van de Brusselse politici inzake de spreiding: Vlaanderen plukt de vruchten, dus moet het ook maar de lasten op zich nemen;

- de federale loyaliteit van het Brusselse Gewest, daaraan gekoppeld de dreigementen van Stevaert, Tobback en Van Miert om de «Vlaamse solidariteit met Brussel te herbekijken», de hysterische reacties van de Brusselse politici die dergelijke uitspraken opvatten als een oorlogsverklaring;

- het onvoldoende ernstig nemen van de piste waarbij de stijging van de DHL-vluchten in belangrijke mate zou gecompenseerd worden door de verschuiving van charter- en lijnvluchten naar de daguren;

- de onduidelijke rol van BIAC: de privatisering en de mogelijke invloed van Brussels/Waalse belangengroepen in een bedrijf op Vlaams grondgebied.

Gerolf ANNEMANS (VLAAMS BELANG)
Bart LAEREMANS (VLAAMS BELANG)

PROPOSITION**Article 1^{er}**

Il est institué une commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner la manière dont les autorités ont traité le dossier de l'extension de la société de courrier DHL.

Art. 2

La commission se composera de onze membres désignés par la Chambre en son sein conformément à la règle de la représentation proportionnelle.

Art. 3

La commission d'enquête sera investie de tous les pouvoirs, droits et devoirs prévus par la loi du 3 mai 1980 sur les enquêtes parlementaires.

Elle pourra se faire assister par des experts dans les limites du budget mis à disposition par le Bureau de la Chambre.

Art. 4

La commission d'enquête parlementaire fera rapport à la Chambre dans les huit semaines de son installation, sauf si la Chambre accorde une prolongation de ce délai.

25 octobre 2004

VOORSTEL**Artikel 1**

Er wordt een parlementaire onderzoekscommissie opgericht die wordt belast met het onderzoek naar de wijze waarop de overheid het dossier van de uitbreiding van het koerierbedrijf DHL heeft behandeld.

Art. 2

De commissie bestaat uit elf door de Kamer onder haar leden aan te duiden leden, overeenkomstig het stelsel van de evenredige vertegenwoordiging.

Art. 3

De commissie beschikt over alle bevoegdheden, rechten en plichten waarin de wet van 8 mei 1980 op het parlementair onderzoek voorziet.

Binnen het door het Bureau van de Kamer ter beschikking gestelde budget kan zij zich door deskundigen laten bijstaan.

Art. 4

De parlementaire onderzoekscommissie brengt binnen acht weken na haar oprichting verslag uit aan de Kamer, behalve indien de Kamer een verlenging van deze termijn toestaat.

25 oktober 2004

Gerolf ANNEMANS (VLAAMS BELANG)
Bart LAEREMANS (VLAAMS BELANG)