

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 février 2021

**SUIVI
DU PLAN DE SAUVETAGE
DE BRUSSELS AIRLINES**

**Audition de l'administrateur délégué
de la Société Fédérale de Participations et
d'Investissement (SFPI)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
M. Dieter VANBESIEN

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de M. Koenraad Van Loo, administrateur délégué de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI).....	3
II. Questions des membres	6
III. Réponses de l'administrateur délégué de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) 12	
IV. Répliques.....	16
V. Réponses complémentaires de l'administrateur délégué de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI).....	18

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 februari 2021

**OPVOLGING
VAN HET REDDINGSPLAN
VOOR BRUSSELS AIRLINES**

**Hoorzitting met de afgevaardigd
bestuurder van de Federale Participatie- en
Investeringsmaatschappij (FPIM)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Dieter VANBESIEN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Koen Van Loo, afgevaardigd bestuurder van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM)	3
II. Vragen van de leden	6
III. Antwoorden van de afgevaardigd bestuurder van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM)	12
IV. Replieken.....	16
V. Bijkomende antwoorden van de afgevaardigd bestuurder van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM)	18

04092

**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: Marie-Christine Marghem

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Joy Donné, Sander Loones, Wim Van der Donckt
Ecolo-Groen	Cécile Cornet, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
PS	Hugues Bayet, Malik Ben Achour, Ahmed Laaouej
VB	Kurt Ravyts, Wouter Vermeersch
MR	Marie-Christine Marghem, Benoît Piedboeuf
CD&V	Steven Matheï
PVDA-PTB	Marco Van Hees
Open Vld	Christian Leysen
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Buysrogge, Kathleen Depoorter, Michael Freilich, Tomas Roggeman
Kristof Calvo, Marie-Colline Leroy, Stefaan Van Hecke, Albert Vicaire
Mélissa Hanus, Christophe Lacroix, Patrick Prévot, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Erik Gilissen, Reccino Van Lommel
Nathalie Gilson, Florence Reuter, Vincent Scourneau
Hendrik Bogaert, Leen Dierick
Steven De Vuyst, Peter Mertens
Egbert Lachaert, Jasper Pillen
Melissa Depraetere, Vicky Reynaert

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

cdH	Vanessa Matz
-----	--------------

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a procédé à cet échange de vues au cours de sa réunion du mercredi 27 janvier 2021.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. KOENRAAD VAN LOO, ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE LA SOCIÉTÉ FÉDÉRALE DE PARTICIPATIONS ET D'INVESTISSEMENT (SFPI)

M. Koenraad Van Loo, administrateur délégué de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) rappelle tout d'abord les missions de la SFPI: elle est à la fois le holding de l'État fédéral et une société d'investissement sur base de fonds propres, et enfin elle peut se voir confier des missions déléguées. Il s'agit dans ce cas de figure d'une mission déléguée en dehors du bilan de la SFPI, avec des moyens alloués par l'État qui intervient principalement quand la Belgique se trouve dans une situation de crise, comme ce fut le cas en 2008 avec la crise financière et bancaire et aujourd'hui avec la crise du coronavirus.

L'orateur énumère ensuite les différentes étapes du dossier et le sauvetage intervenu en septembre 2020: le point de départ fut la lettre de Brussels Airlines adressée à la première ministre de l'époque le 17 mars 2020, qui a marqué le début des négociations. Le 21 juillet 2020, un accord de principe a été trouvé avec Lufthansa après de longues négociations. Dans la foulée, un arrêté royal avec l'approbation de la mission déléguée à la SFPI a été approuvé par le Conseil des ministres le 31 juillet 2020. La Belgique a ensuite obtenu l'accord de la Commission européenne le 21 août 2020 ("*nihil obstat*") dans le cadre du règlement temporaire de l'Union européenne sur les aides d'État. L'orateur souligne qu'il convient de noter que, le 15 janvier 2021, Ryanair a introduit un recours devant le Tribunal de première instance des communautés européennes contre les aides d'État accordées par la Belgique à Brussels Airlines. Cette plainte doit encore être traitée et c'est une attitude assez classique de la part de Ryanair qui la répète à chaque intervention d'un État dans le secteur aéronautique.

Enfin, la signature du document de base ("*Stabilisation Agreement*") entre Lufthansa, Brussels Airlines et la SFPI est intervenue le 2 septembre 2020.

Il détaille plus avant les principaux éléments de cet accord de stabilisation, qui est la colonne vertébrale de ce dossier:

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze gedachtewisseling gehouden tijdens haar vergadering van woensdag 27 januari 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER KOEN VAN LOO, AFGEVAARDIGD BESTUURDER VAN DE FEDERALE PARTICIPATIE- EN INVESTERINGSMAATSCHAPPIJ (FPIM)

De heer Koenraad Van Loo, afgevaardigd bestuurder van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM), licht vooreerst de opdrachten van de FPIM toe. De FPIM is zowel de holding van de Federale Staat als een investeringsvennootschap die met eigen middelen werkt. Daarnaast krijgt ze ook gedelegeerde opdrachten toegewezen. In dit geval betreft het een gedelegeerde opdracht die buiten de balans van de FPIM valt en waarvoor middelen ter beschikking worden gesteld door de Staat, die voornamelijk voorkomt wanneer België zich in een crisissituatie bevindt, zoals in 2008 tijdens de financiële en bankencrisis en nu, tijdens de COVID-19-crisis.

De spreker somt vervolgens de verschillende fasen van het dossier op en geeft uitleg bij de reddingsactie van september 2020: alles begon met de brief van Brussels Airlines aan de toenmalige eerste minister van 17 maart 2020; die brief was het startschot voor de onderhandelingen. Op 21 juli 2020 werd na lange onderhandelingen een principeakkoord met Lufthansa bereikt. Vervolgens heeft de Ministerraad op 31 juli 2020 een koninklijk besluit aangenomen waarin de aan de FPIM gedelegeerde opdracht werd goedgekeurd. Op 21 augustus 2020 heeft België de toestemming van de Europese Commissie ("*nihil obstat*") gekregen in het raam van de tijdelijke verordening van de Europese Unie inzake staatssteun. De spreker vestigt de aandacht op het feit dat Ryanair op 15 januari 2021 bij het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen beroep heeft ingesteld tegen de Belgische staatssteun voor Brussels Airlines. Die klacht moet nog worden behandeld; het is bovendien een vrij gebruikelijke houding van Ryanair, dat tegen elke staatstussenkomst in de luchtvaartsector beroep aantekent.

Ten slotte werd op 2 september 2020 de basisovereenkomst ("*Stabilisation Agreement*") tussen Lufthansa, Brussels Airlines en de FPIM ondertekend.

De spreker geeft vervolgens nadere toelichting bij de belangrijkste aspecten van die stabilisatieovereenkomst, de ruggengraat van dit dossier:

— les parties soulignent le rôle important de Brussels Airlines en tant que *hub* le plus à l'ouest géographiquement du groupe et en tant qu'acteur commercial majeur du secteur en Afrique, au départ de Bruxelles;

— l'importance des préoccupations écologiques est également soulignée. Si Brussels Airlines continue à se développer après la crise du coronavirus, cela doit aller de pair avec une réduction de son empreinte écologique. L'un des moyens pour y parvenir est de déployer une flotte plus efficace sur le plan énergétique;

— L'accord s'est dessiné en deux phases: une phase de restructuration et une de croissance. Après la phase de restructuration à laquelle ont participé les syndicats et les représentants du personnel de façon constructive, le personnel de Brussels Airlines et l'ensemble de la communauté de Brussels Airport auront à nouveau une perspective de croissance, notamment en terme de nouveaux recrutements et en tenant compte des conditions du marché et de l'évolution de la rentabilité de Brussels Airlines. Si les paramètres financiers du plan d'entreprise sont respectés, la flotte de vols long-courriers sera à nouveau étendue. Cela donnera à la compagnie la perspective d'avoir au moins 12 avions long-courriers en service d'ici 2026, qui seront neufs et donc moins énergivores.

Il rappelle quels sont les engagements liants qui, en cas de non-respect, peuvent être sanctionnés: Brussels Airlines continuera à opérer sous la marque existante et sous un AOC belge (certificat de transporteur aérien), que Brussels Airport continuera à se développer en tant qu'un des *hubs* au sein du groupe Lufthansa, que Brussels Airlines conservera son siège social en Belgique et enfin que la flotte long-courrier sera développée conformément au plan d'entreprise, à condition que la restructuration soit effectuée comme convenu avec les partenaires sociaux et que la rentabilité évolue comme prévu dans le dit plan.

Il explique ensuite que financièrement, la SFPI s'est engagée à mettre à disposition de Brussels Airlines un montant de 290 millions d'euros répartis de la manière suivante: 2,9 millions d'euros en parts bénéficiaires (c'est-à-dire sans droit de vote à l'assemblée générale), entièrement libérés en septembre 2020, un prêt de 287,1 millions d'euros sur la durée du *business plan* 2020-2026 soit 6 ans, avec un taux intérêt imposé par la Commission européenne dans l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie

— de partijen benadrukken de belangrijke rol van Brussels Airlines als de geografisch meest westelijke *hub* van de groep en als belangrijke commerciële speler van de sector in Afrika, die bovendien vanuit Brussel opereert;

— ook het belang van de ecologische bekommernissen wordt benadrukt. Indien Brussels Airlines na de COVID-19-crisis blijft groeien, moet dit gepaard gaan met een vermindering van de ecologische voetafdruk. Dit kan onder meer door over te stappen naar een meer energie-efficiënte vloot.

— de overeenkomst behelst twee fases: een herstructureringsfase en een groeifase. Na de herstructureringsfase, waaraan de vakbonden en de personeelsvertegenwoordigers constructief hebben meegewerkt, zal het personeel van Brussels Airlines en de hele gemeenschap van Brussels Airport opnieuw uitzicht hebben op groei, meer bepaald door nieuw personeel in dienst te nemen en rekening houdend met de marktomstandigheden en de evolutie van de rentabiliteit van Brussels Airlines. Indien de financiële parameters van het ondernemingsplan worden gerespecteerd, zal de vloot voor langeafstandsvluchten opnieuw worden uitgebreid. Dit biedt het bedrijf uitzicht op minstens twaalf langeafstandstoestellen tegen 2026; het zou gaan om nieuwe toestellen, die dus minder energie verslinden.

De spreker wijst op de verbintenissen die, indien ze niet worden nagekomen, tot sancties kunnen leiden: Brussels Airlines moet onder het bestaande merk en op basis van een Belgische AOC (*air operator's certificate*) blijven opereren; Brussels Airport moet zich binnen de Lufthansa Groep blijven ontwikkelen als *hub*; Brussels Airlines moet zijn maatschappelijke zetel in België behouden en ten slotte moet de langeafstandsvloot worden uitgebouwd in overeenstemming met het ondernemingsplan, op voorwaarde evenwel dat de herstructurering (zoals afgesproken) samen met de sociale partners wordt uitgevoerd en dat de rendabiliteit evolueert overeenkomstig het ondernemingsplan.

Wat het financiële aspect betreft, wijst de heer Van Loo er vervolgens op dat de FPIM zich ertoe heeft verbonden Brussels Airlines 290 miljoen euro ter beschikking te stellen. Dat bedrag wordt verdeeld als volgt: 2,9 miljoen euro aan winstbewijzen (dus zonder stemrecht in de algemene vergadering), die in september 2020 werden volstort; een lening van 287,1 miljoen euro voor de duur van het ondernemingsplan 2020-2026 (zes jaar) met een in de tijd stijgende rentevoet, die door de Europese Commissie wordt opgelegd als onderdeel van de tijdelijke

dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19¹ et augmentant avec le temps. De son côté, Lufthansa a libéré un montant en actions (*equity*) de 170 millions d'euros en septembre 2020.

Sur les 287,1 millions d'euros de prêt, 130 millions d'euros ont été débloqués à la date de fin décembre 2020, le solde de 157,1 millions d'euros devant être prélevés d'ici à l'été 2021. Enfin un nantissement des actions de Lufthansa dans Brussels Airlines a été prévu en garantie en cas de non-remboursement.

M. Van Loo précise que le gouvernement fédéral a droit à 2 membres au sein du conseil d'administration de Brussels Airlines: il s'agit de deux personnes avec une grande expérience et qui ont eu à gérer des relations commerciales avec des sociétés allemandes dont elles connaissent bien la mentalité, à savoir Catherine Vandenborre (CFO Elia) et Hans Van Bylen (ex-CEO Henkel). Ils font et feront régulièrement rapport à la SFPI, notamment après chaque conseil d'administration de Brussels Airlines. Ils ont également signé une charte avec la SFPI qui précise les droits et obligations de chacun.

Au niveau de la direction, Peter Berger succédera à Dieter Vranckx (parti comme CEO de Swiss) en tant que CEO de Brussels Airlines à partir du 1^{er} mai 2021, Christina Förster, l'ancienne CEO de la compagnie, assurant l'intérim jusqu'à cette date-là.

L'intervenant explique *in fine* que, jusqu'à présent, l'activité se déroule conformément au plan d'affaires, avec une situation qui reste très préoccupante pour le secteur mais avec trésorerie relativement bien contrôlée (Brussels Airlines est même le meilleur élève du groupe Lufthansa). Les vols opérés dégagent du cash mais ce sont les frais fixes qui plombent les chiffres. L'argent mis à disposition a principalement servi à rembourser les billets annulés (près de 100 millions d'euros). Selon lui, les réservations du deuxième trimestre qui précèdent les mois d'été (la période de haute activité) seront cruciales pour tenir le *business plan*.

Si, cet été, il y a toujours un impact important de la crise du coronavirus sur les vols, le *business plan* ne sera pas tenu, ce qui a comme conséquence logique que les sommes cumulées de 290 millions (SFPI) et 170 millions (Lufthansa) d'euros ne suffiront pas. Il faudra à ce moment se remettre à table pour envisager la suite

regeling inzake staatssteun voor de economie in de huidige context van de COVID-19-uitbraak¹. Lufthansa heeft van zijn kant in september 2020 170 miljoen euro in aandelen (*equity*) vrijgemaakt.

Van de lening van 287,1 miljoen euro werd eind december 2020 130 miljoen euro vrijgemaakt; het resterende bedrag van 157,1 miljoen euro moet tegen de zomer van 2021 zijn vrijgemaakt. Als waarborg voor het geval dat de lening niet wordt terugbetaald, werd ten slotte voorzien in een verpanding van de aandelen van Lufthansa in Brussels Airlines.

De heer Van Loo geeft aan dat de federale regering recht heeft op twee leden in de raad van bestuur van Brussels Airlines. Het gaat om Catherine Vandenborre (cfo Elia) en Hans Van Bylen (ex-ceo Henkel). Beiden zijn heel ervaren en vertrouwd met de Duitse mentaliteit, aangezien ze in het verleden handelsbetrekkingen met Duitse ondernemingen hebben beheerd. Zij brengen regelmatig verslag uit aan de FPIM, meer bepaald na elke vergadering van de raad van bestuur van Brussels Airlines, en zullen dat ook in de toekomst blijven doen. Tevens hebben ze met de FPIM een handvest ondertekend, waarin eenieders rechten en plichten worden toegelicht.

Topman Dieter Vranckx (die het bedrijf heeft verlaten om de nieuwe ceo van Swiss te worden) zal vanaf 1 mei 2021 worden opgevolgd door Peter Gerber als ceo van Brussels Airlines; Christina Förster, de voormalige ceo, neemt het roer over tot de heer Gerber aantreedt.

De spreker licht *in fine* toe dat de werkzaamheden tot dusver volgens het ondernemingsplan verlopen; de situatie voor de sector blijft erg zorgwekkend, maar de liquiditeit is nog steeds vrij goed onder controle (Brussels Airlines is zelfs de beste leerling van de Lufthansa Groep). De uitgevoerde vluchten brengen geld in het laatje, maar de vaste kosten wegen op de cijfers. De ter beschikking gestelde middelen werden voornamelijk gebruikt om de geannuleerde tickets terug te betalen (bijna 100 miljoen euro). Volgens de spreker zullen de boekingen van het tweede kwartaal voorafgaand aan de zomermaanden (de piekperiode) cruciaal zijn om zich aan het ondernemingsplan te kunnen houden.

Mocht de coronaviruscrisis deze zomer nog steeds aanzienlijke gevolgen voor de vluchten hebben, dan zal het ondernemingsplan niet worden gehandhaafd. Daaruit vloeit logischerwijs voort dat de cumulatieve bedragen van 290 miljoen euro (FPIM) en 170 miljoen euro (Lufthansa) ontoereikend zullen zijn. Indien geen

¹ Communication de la Commission du 19 mars 2020, C(2020) 1863 (JO C 911 du 20.3.2020, p. 1).

¹ Mededeling van de Commissie van 19 maart 2020, C(2020) 1863 (PB C 911 van 20 maart 2020, blz. 1).

si un taux d'occupation raisonnable et en ligne avec les prévisions n'est pas atteint.

II. — QUESTIONS DES MEMBRES

M. Theo Francken (N-VA) demande qu'on continue de suivre de près les évolutions de ce dossier dans les prochains mois. Il dit qu'il soutient l'interdiction des vols non-essentiels décidée par les différents gouvernements, sans que cela ne remette en cause le soutien indispensable au secteur aéroportuaire, surtout quand on sait que le taux de remplissage de la compagnie est aujourd'hui de 10-12 % et qu'elle risque encore de descendre à 4-5 % avec les nouvelles mesures récemment décidées en matière d'interdiction de voyages non-essentiels, ce qui est dramatique pour le secteur.

M. Theo Francken souligne que le *cashflow* ne semble pas, à cette heure-ci, être un problème mais il dépendra des réservations pour cet été et de la stratégie de vaccination qui est en cours, avec l'appui quotidien des autorités locales, pour essayer de sortir la tête de l'eau d'ici à la mi-juillet. Il dit espérer ainsi éviter que l'État fédéral (via la SFPI) ne doive remettre la main au portefeuille car il s'agit de montants importants payés par le contribuable, mais aussi que le *business plan* sera adapté en fonction des circonstances actualisées. Il demande à M. Van Loo de préciser quel est, sur la ligne du temps, le premier engagement que doit honorer Brussels Airlines vis-à-vis de l'État fédéral.

L'orateur constate par ailleurs que la compagnie est à présent totalement "allemandisée" et regrette le départ d'une figure comme Dieter Vranckx qui a été promu comme CEO de Swiss et qui avait des compétences brillantes et un ancrage local fort. Il déplore l'absence de cet ancrage local dans le nouveau management, qui aurait permis de mieux comprendre les aspirations et visions propres à notre pays mais se dit prêt à rencontrer la nouvelle équipe.

M. Theo Francken relève que la SFPI a aussi, en plus de Brussels Airport et Brussels Airlines, une participation dans Aviapartner et que tout ne semble pas se dérouler aussi facilement qu'espéré, avec notamment le non renouvellement de contrat de *handling* au sol avec Brussels Airlines. Or, note l'intervenant, Aviapartner a reçu un montant de 25 millions d'euros: il espère que cette somme est utilisée à bon escient et que les échéances sont respectées car il entend des échos négatifs, raison

redelijke bezettingsgraad in lijn met de prognoses wordt behaald, zal men opnieuw aan tafel moeten gaan om na te denken over hoe het verder moet.

II. — VRAGEN VAN DE LEDEN

De heer Theo Francken (N-VA) vraagt de voortgang van dit dossier in de komende maanden nauwlettend te blijven volgen. Hij is voorstander van het verbod op niet-essentiële vluchten waartoe de diverse regeringen hebben beslist, zonder dat dit de onontbeerlijke steun aan de luchthavensector ter discussie stelt, vooral in de wetenschap dat de bezettingsgraad van de luchtvaartonderneming thans amper 10-12 % bedraagt en dat die door de recente maatregelen inzake het verbod op niet-essentiële reizen nog kan dalen tot 4 à 5 % – een drama voor de sector.

De heer Theo Francken benadrukt dat er tot dusver nog geen cashflowprobleem lijkt te zijn. Het zal echter afhangen van de boekingen voor deze zomer en van de vaccinatiestrategie die thans met de dagelijkse steun van de lokale overheden wordt uitgerold, of men tegen midden juli uit het dal zal kunnen klimmen. Het lid hoopt aldus te voorkomen dat de Federale Staat (via de FPIM) opnieuw in de buidel moet tasten, daar het aanzienlijke bedragen betreft waar de belastingbetaler voor opdraait. Voorts hoopt hij dat het ondernemingsplan zal worden afgestemd op de huidige omstandigheden. Hij vraagt aan de heer Van Loo wanneer Brussels Airlines over de brug moet komen met de eerste terugbetaling aan de Federale Staat.

Voorts wijst het lid erop dat het bedrijf thans volledig "verduits" is. Hij betreurt het vertrek van de heer Dieter Vranckx die tot ceo van Swiss werd bevorderd, daar die over briljante vaardigheden en een sterke lokale verankering beschikte. Het lid vindt het jammer dat het nieuwe management niet lokaal verankerd is, aangezien een dergelijke verankering bijdraagt aan een beter inzicht in de ambities en de zienswijzen die eigen zijn aan ons land. Hij geeft echter aan dat hij ernaar uitkijkt het nieuwe team te ontmoeten.

De heer Francken wijst erop dat de FPIM niet alleen een belang heeft in Brussels Airport en Brussels Airlines, maar ook in Aviapartner. Het ziet ernaar uit dat een en ander minder makkelijk verloopt als verwacht; het lid verwijst in dat verband naar de niet-verlenging van het grondafhandelingscontract met Brussels Airlines. De heer Francken wijst er echter op dat Aviapartner 25 miljoen euro heeft gekregen; hij hoopt dat dit bedrag verstandig zal worden besteed en dat de vervaldagen in

pour laquelle il demande de pouvoir entendre également les représentants d'Aviapartner.

Il s'inquiète vivement de cette situation, se demande si cette société est encore saine, note que de très nombreuses personnes de Swissport sont toujours sans travail ou doivent rester à la maison et qu'une infime partie seulement a été reprise par Alyzia, le reste devant se contenter du minimum, dans des conditions sociales parfois dramatiques.

En conclusion, le groupe N-VA soutient l'éventail de mesures décidées en faveur de Brussels Airlines, qui fait partie intégrante de l'écosystème de Brussels Airport, le deuxième plus important moteur économique du pays.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) se demande si le *business plan* et les chiffres avancés par M. Dieter Vranckx pendant l'été 2020, à savoir retrouver 50 % de la capacité fin 2020 et 75 % de la capacité fin 2021, sont réalistes et seront tenus et s'ils ont été entretemps adaptés. Il s'interroge sur quel sera l'impact sur le *business case* si, à l'horizon de l'été 2021, la situation de pandémie devait perdurer?

Concernant la représentation de l'État belge au sein du Conseil d'administration (deux membres, à savoir Catherine Vandenborre, CFO d'Elia et Hans van Bylen, ex-CEO de Henkel), l'intervenant souhaiterait savoir qui figure parmi eux au sein du comité stratégique.

En ce qui concerne le timing des remboursements de Brussels Airlines, il souhaite savoir quand vont-ils débiter.

Concernant "l'allemandisation" du management, il espère qu'il n'y a pas derrière cette vision un choix stratégique délibéré d'écarter les personnes ayant un ancrage local. Il demande d'être attentif à ce point.

Concernant la plainte de Ryanair, l'intervenant pense que cette plainte a peu de chance d'aboutir car il s'agit d'un prêt et non d'un subside et qu'il a, de surcroît, reçu l'aval de la Commission européenne.

M. Ahmed Laaouej (PS) souhaite avoir des éclaircissements sur la manière dont la Belgique pèse encore sur les décisions et comment elle est associée à la stratégie de l'entreprise. De la même manière, il se demande

acht zullen worden genomen. Aangezien het lid negatieve geluiden ter zake heeft opgevangen, verzoekt hij ook de vertegenwoordigers van Aviapartner te horen.

Deze situatie baart het lid grote zorgen; hij vraagt zich af of het bedrijf nog gezond is. Het lid wijst erop dat heel veel Swissport-medewerkers nog steeds zonder werk zitten of thuis moeten blijven en dat slechts een klein aantal van hen werd overgenomen door Alyzia. De anderen moeten zich tevreden stellen met het minimum, in soms dramatische sociale omstandigheden.

Tot besluit geeft het lid aan dat de N-VA-fractie het pakket van maatregelen zal steunen waartoe werd beslist ten gunste van Brussels Airlines, een bedrijf dat onlosmakelijk deel uitmaakt van het ecosysteem van Brussels Airport, de op één na belangrijkste economische drijvende kracht van het land.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) vraagt zich af of het ondernemingsplan en de door de heer Dieter Vranckx in de zomer van 2020 voorgelegde cijfers, namelijk om tegen eind 2020 weer op 50 % en eind 2021 weer op 75 % van de capaciteit te draaien, realistisch zijn en zullen kunnen worden gehandhaafd, alsook of die verwachtingen ondertussen werden aangepast. Hij plaatst vraagtekens bij de gevolgen voor de *business case* ingeval de pandemische situatie in de zomer van 2021 zou aanhouden.

Met betrekking tot de vertegenwoordiging van de Belgische Staat in de raad van bestuur (twee leden: Catherine Vandenborre, CFO van Elia, en Hans Van Bylen, voormalige CEO van Henkel) wil het lid weten wie van de twee zitting heeft in het strategisch comité.

Het lid vraagt wanneer Brussels Airlines moet beginnen met het terugbetalen van de ter beschikking gestelde bedragen.

Hij hoopt dat achter de "verduitsing" van het management geen bewuste strategische keuze schuilgaat die erin bestaat de mensen met een lokale verankering terzijde te schuiven. Hij dringt erop aan daar oog voor te hebben.

Het lid is van oordeel dat de klacht van Ryanair weinig kans van slagen heeft, daar het een door de Europese Commissie goedgekeurde lening, en geen subsidie betreft.

De heer Ahmed Laaouej (PS) wil meer duidelijkheid over de wijze waarop België nog op de beslissingen weegt en bij de bedrijfsstrategie wordt betrokken. Bovendien wil hij weten wat zal gebeuren indien

ce qui se passera si des décisions stratégiques sont prises et que ces dernières sont contraires aux intérêts économiques vitaux belges.

Il demande à M. Van Loo de préciser les intentions de Lufthansa concernant le développement du *hub* à créer dans notre pays, de rappeler aux membres quel est le volume d'activités qui est prévu et de faire un point de la situation sur la question du maintien de l'emploi.

Enfin, il conclut son intervention sur la dimension environnementale en rappelant la juste sensibilité des riverains et des personnes survolées. Il rappelle que cette donnée est à intégrer au vu des aides d'État massives apportées dans le plan de sauvetage. Il demande à l'invité comment l'État se positionne à travers la SFPI quant à ces questions et notamment sur les nuisances sonores.

Mme Katleen Bury (VB) soutient les décisions prises, tant de soutien financier au secteur que celles visant à interdire temporairement les voyages non essentiels. Elle demande au nom de son groupe d'auditionner Aviapartner en vue d'apporter des éclaircissements.

M. Benoît Piedboeuf (MR) demande à M. Van Loo si les chiffres du *business plan* ont bien été adaptés à la situation actuelle et s'il partage la vision optimiste du management de l'entreprise, mettant en exergue les bons chiffres de Brussels Airlines au sein du groupe Lufthansa sur certains segments, en cas de redémarrage.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) interroge M. Van Loo sur les aspects liés à la politique de dividendes de Lufthansa, à savoir qu'il n'y aurait pas de distribution tant que le plan de sauvetage est en cours. Il souhaite aussi avoir une vue plus juste sur le nombre de personnes actuellement au travail.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) regrette que le document présenté ne fait pas mention de ce qui a trait au maintien de l'emploi et aux conditions salariales qui ont été négociés par les syndicats. Elle fait part de l'inquiétude qui règne quant à l'évolution future et le risque de devoir subir une deuxième vague de restrictions pour le personnel. Elle demande qu'au vu de l'investissement de l'État belge, le maintien de l'emploi et les conditions salariales soient préservés. L'intervenante invite M. Van Loo à préciser quel est le nombre d'emplois restant chez Brussels Airlines. Elle attire l'attention quant aux risques de "Ryanairisation" de Brussels Airlines, ce qui signifierait un retour en arrière. Elle rappelle que le groupe PVDA-PTB avait initié une proposition résolution

strategische beslissingen worden genomen die strijdig zijn met de vitale economische belangen van ons land.

Hij verzoekt de heer Van Loo de voornemens van Lufthansa te verduidelijken inzake de ontwikkeling van de in ons land op te richten *hub*, de volksvertegenwoordigers te herinneren aan de omvang van de geplande activiteiten en aan te geven hoe het zit met het behoud van de werkgelegenheid.

Tot slot wijst hij op het milieuaspect en op de terechte bekommelingen van de omwonenden en van de mensen die onder de vliegroutes wonen. Hij herinnert eraan dat met dat aspect rekening moet worden gehouden, gelet op de massale staatssteun die via het reddingsplan werd verstrekt. Het lid vraagt de heer Van Loo hoe de Staat zich via de FPIM met betrekking tot die vraagstukken opstelt, inzonderheid met betrekking tot de geluidsoverlast.

Mevrouw Katleen Bury (VB) steunt de genomen beslissingen, zowel wat de financiële steun aan de sector als wat het tijdelijke verbod op niet-essentiële reizen betreft. Zij verzoekt in naam van haar fractie om een hoorzitting met Aviapartner, teneinde een aantal zaken te verduidelijken.

De heer Benoît Piedboeuf (MR) vraagt aan de heer Van Loo of de cijfers van het ondernemingsplan aan de huidige situatie werden aangepast en of hij de optimistische kijk van de directie van de onderneming deelt; die beklemtoont namelijk dat Brussels Airlines in geval van een heropstart goede resultaten binnen de Lufthansagroep kan voorleggen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt de heer Van Loo vragen over het dividendbeleid van Lufthansa; zolang het reddingsplan loopt zou namelijk geen dividend worden uitgekeerd. Het lid wil ook een betere kijk krijgen op het aantal mensen dat momenteel aan de slag is.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) betreurt dat in het toegelichte document niet wordt ingegaan op het behoud van de werkgelegenheid, noch op de met de vakbonden onderhandelde loonvoorwaarden. De spreekster geeft uiting aan de ongerustheid aangaande de toekomstige evolutie en aangaande het risico dat het personeel een tweede besparingsgolf moet ondergaan. Gelet op de investering van de Belgische Staat, dringt zij erop aan de werkgelegenheid en de loonvoorwaarden te behouden. Het lid verzoekt de heer Van Loo te verduidelijken hoeveel banen er bij Brussels Airlines overblijven. Mevrouw Vindevoghel vestigt de aandacht op het risico dat Brussels Airlines in een lagekostenmaatschappij zou worden omgeturnd; zulks zou een stap achteruit zijn. Zij

(DOC-55 1383/001) visant à avoir, à côté de la compagnie aérienne, une société de handling locale pour assurer la continuité des activités. Elle dit craindre la situation après le mois de juillet et demande ce qui va se passer ensuite, si il faudra remettre de l'argent public dans cette compagnie alors qu'elle a été bradée à Lufthansa.

Elle s'interroge également sur sort des travailleurs du handling (Aviapartner, Alyzia) car beaucoup de personnes sont toujours sans travail. Elle rapporte que la situation chez Alyzia est très préoccupante car il n'y a toujours pas de convention collective de travail pour les employés et nombreux sont ceux qui travaillent avec un contrat journalier. Elle rappelle qu'Alyzia a décroché le contrat de handling avec Brussels Airlines en étant en meilleure position qu'Aviapartner pour négocier car devant supporter moins de frais fixes et pouvant dès lors pratiquer un dumping sur les offres de prix. Elle met en garde contre un dumping social qui s'organiserait autour des activités aéroportuaires et rappelle que son groupe a déjà souvent mis ce problème en lumière et a suggéré qu'un statut soit proposé aux salariés à l'aéroport pour éviter qu'un dumping ne se mette en place.

Enfin, l'orateur demande à M. Van Loo son avis sur les mesures prises pour lutter contre la pandémie du coronavirus dans le secteur et s'interroge sur l'absence de décisions concertées au niveau européen sur ce sujet pour éviter les concurrences entre les différentes compagnies. Le gouvernement a-t-il pris les bonnes décisions en la matière? Des mesures complémentaires sont-elles nécessaires pour donner des perspectives aux milliers de travailleurs du secteur qui ont déjà subi plusieurs restructurations et qui, pour certains, vivent aujourd'hui sous le seuil de pauvreté?

M. Christian Leysen (Open Vld) souligne d'abord qu'il se réjouit que Brussels Airlines fasse partie de Lufthansa, cette position augmentant ses chances de réussir son redémarrage.

L'intervenant plaide ensuite pour un réalisme empreint de sobriété à l'égard du secteur aérien, qui fonctionnera selon un autre modèle économique et accueillera un plus petit nombre de voyageurs après la crise du coronavirus. Pour ce secteur, rien ne sera plus jamais comme avant.

En outre, il plaide pour des investissements plus ciblés dans les trajets de reconversion professionnelle

wijst erop dat de PVDA-PTB-fractie een voorstel van resolutie heeft ingediend (DOC 55 1383/001) om naast de luchtvaartmaatschappij over een lokaal bagageafhandeldingsbedrijf te beschikken, teneinde de continuïteit van de activiteiten te waarborgen. Zij is bevreesd voor de situatie na juli en vraagt wat nadien zal gebeuren, mocht andermaal overheidsgeld in die luchtvaartmaatschappij moeten worden gepompt, ondanks het feit dat ze aan Lufthansa werd versjacherd.

Het lid heeft eveneens vragen over het lot van de werknemers van de bagageafhandelaars (Aviapartner, Alyzia), want velen onder hen zitten nog altijd zonder werk. De spreekster meldt dat de situatie bij Alyzia bijzonder onrustwekkend is, aangezien er nog altijd geen collectieve arbeidsovereenkomst voor de bedienden werd gesloten en velen met dagcontracten werken. Mevrouw Vindevoghel wijst erop dat Alyzia het contract voor de bagageafhandeling met Brussels Airlines uit de brand heeft kunnen slepen omdat het bedrijf een betere uitgangspositie had dan Aviapartner; Alyzia heeft immers minder vaste kosten en kon daarom dumpingprijzen aanbieden. De spreekster waarschuwt ervoor dat de luchthavenactiviteiten aan sociale dumping dreigen te worden blootgesteld. Ze wijst erop dat haar fractie dat probleem al vaak onder de aandacht heeft gebracht en heeft geopperd de luchthavenwerknemers een statuut aan te bieden, teneinde dumping aldus te voorkomen.

Tot slot vraagt mevrouw Vindevoghel wat de heer Van Loo denkt van de in de sector genomen maatregelen ter bestrijding van de coronaviruspandemie. Het lid plaatst bovendien vraagtekens bij het feit dat ter zake op Europees vlak geen beslissingen in onderling overleg worden genomen, om aldus concurrentie tussen de diverse luchtvaartmaatschappijen te voorkomen. Heeft de regering in dat verband de juiste beslissingen genomen? Zijn bijkomende maatregelen nodig om perspectief te bieden aan de duizenden werknemers van de sector die al meerdere herstructureringen moesten ondergaan en van wie sommigen onder de armoedegrens leven?

M. Christian Leysen (Open Vld) merkt vooreerst op dat hij tevreden is dat Brussels Airlines zich in de schoot van de Lufthansa bevindt. Deze positie verhoogt de slaagkansen van Brussels Airlines om een succesvolle doorstart te maken.

Daarnaast pleit de spreker voor nuchter realisme ten aanzien van de luchtvaartsector die na de coronacrisis zal functioneren op basis van een ander businessmodel en een kleiner volume aan reizigers. Een terugkeer naar hoe het ooit was zit er voor deze sector niet echt meer in.

Hij pleit daarenboven voor meer gerichte investeringen in herscholingstrajecten voor het lager geschoold

destinés au personnel le moins qualifié du secteur aérien, qui n'a plus aucune perspective de reprise de ses activités professionnelles à court terme en raison de la diminution durable du trafic aérien.

L'intervenant s'étonne des déclarations de ses collègues Francken et Vanbesien sur la présence dominante de collaborateurs allemands à la tête de Brussels Airlines. L'expérience qu'il a acquise dans le développement du secteur pétrochimique dans le port d'Anvers dans les années 1960 et 1970 prouve selon lui qu'un actionnariat allemand peut justement apporter une plus-value, y compris pour le secteur en difficulté de l'industrie aérienne. Il estime que la qualité de la gestion d'une entreprise n'est pas déterminée par les liens entre ses administrateurs et le contexte local dans lequel ils doivent opérer, et il estime dès lors que l'inquiétude de ses deux collègues ne se justifie pas.

Il se réjouit également de la nomination des deux gestionnaires expérimentés que sont Hans Van Bylen et Catherine Vandenborre, qui siégeront au conseil d'administration de Brussels Airlines au nom de la SFPI. M. Van Loo a souligné à ce propos que ces deux gestionnaires connaissent également très bien la culture commerciale et managériale allemande. M. Van Loo pourrait-il fournir plus de précisions à ce sujet?

L'intervenant conclut en soulignant que Brussels Airlines a maintenu un nombre particulièrement élevé de vols long-courriers par rapport à d'autres compagnies aériennes de taille comparable. L'intervenant suppose que cette situation est liée à l'existence du réseau africain historiquement fort de Brussels Airlines. Cette évolution historique prouve aujourd'hui encore sa valeur sur le marché. M. Van Loo pourrait-il fournir à ce sujet plus d'explications pouvant éclairer davantage ce constat étonnant?

M. Theo Francken (N-VA) souligne que son groupe n'a aucun problème avec les managers étrangers mais que le gouvernement flamand mène une politique active de renforcement de l'ancrage flamand des entreprises locales. Les premières mesures à cet effet ont été prises, en son temps, par Mme Patricia Ceyssens, collègue de parti de M. Leysen et ancienne ministre flamande de l'Économie. C'est d'ailleurs aussi l'une des raisons pour lesquelles la SFPI est devenue co-actionnaire de Brussels Airlines.

Toutefois, cette tendance à l'ancrage flamand ne signifie pas que la direction managériale de Brussels Airlines doit être composée exclusivement de personnes originaires de Hal-Vilvorde. Le membre espère néanmoins que les dirigeants des grandes entreprises flamandes

personeel dat actief is binnen de luchthavensector en dat door de duurzame krimp van het vliegverkeer geen uitzicht meer heeft om op korte termijn opnieuw zijn beroepsactiviteit te kunnen uitoefenen.

De spreker toont zich verbaasd over de uitslatingen van zijn collega's Francken en Vanbesien betreffende de dominante aanwezigheid van Duitse medewerkers in de bestuurskamer van Brussels Airlines. Zijn ervaringen met de ontwikkeling van de petrochemische sector in de haven van Antwerpen tijdens de jaren 60 en 70 zijn voor hem het bewijs dat Duits aandeelhouderschap net een meerwaarde kan zijn, ook voor de noodlijdende sector van de luchtvaartindustrie. Hij meent dat een degelijk bestuur van een onderneming niet bepaald wordt door de verbondenheid van de bestuurders met de lokale context waarin zij moeten opereren; hij is dan ook van mening dat de ongerustheid van zijn twee collega's onterecht is.

Daarnaast is hij opgetogen over de aanstelling van de twee ervaren bestuurders, met name Hans Van Bylen en Catherine Vandenborre, die namens de FPIM in de raad van bestuur van Brussels Airlines zitting zullen hebben. De heer Van Loo stipte hierbij aan dat zij ook sterk vertrouwd zijn met de Duitse bedrijfs- en managementcultuur. Kan de heer Van Loo hierbij meer toelichting verschaffen?

Tot slot stipt de spreker aan dat Brussels Airlines, in vergelijking met andere vergelijkbare luchtvaartmaatschappijen, een bijzonder hoog aantal langeafstandsvluchten heeft behouden. De spreker vermoedt dat dit te danken is aan het historisch sterke Afrika-netwerk waarover Brussels Airlines beschikt. Deze historische evolutie bewijst thans ook haar marktwarde. Kan de heer Van Loo hierbij nog andere verklaringen toevoegen die op hun beurt meer duiding kunnen verschaffen bij deze opvallende vaststelling?

De heer Theo Francken (N-VA) benadrukt dat zijn fractie geen enkel probleem heeft met buitenlandse managers. Het is echter wel zo dat er vanuit de Vlaamse regering een actieve politiek wordt gevoerd ter versterking van de Vlaamse verankering van de lokale ondernemingen. De eerste stappen hiervoor werden eertijds gezet door een partijgenote van de heer Leysen, met name voormalig Vlaams minister van Economie mevrouw Patricia Ceyssens. Dat is trouwens ook één van de redenen waarom de FPIM medeaandeelhouder is geworden van Brussels Airlines.

Deze tendens tot Vlaamse verankering betekent echter niet dat het management van Brussels Airlines enkel mag bestaan uit personen die afkomstig zijn uit Halle-Vilvoorde. Hij hoopt echter wel dat het management van de grote ondernemingen in Vlaanderen voldoende

continueront à conserver des liens suffisants avec le précieux tissu socio-économique dans lequel ils opèrent, comme la communauté aéroportuaire autour de Brussels Airport.

M. Christian Leysen (Open Vld) fait observer que le management allemand jouit d'une excellente réputation internationale et que la présence de managers allemands au sein de l'équipe managériale de Brussels Airlines ne lui pose dès lors aucun problème.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) se rallie aux nombreux collègues qui ont déjà souligné l'impact dévastateur de la pandémie de coronavirus sur le tissu économique de Brussels Airport. L'une des responsabilités du monde politique est d'en limiter les effets au maximum afin de sauvegarder le tissu socioéconomique autour de l'aéroport et de permettre une relance rapide dès que la page de la pandémie de coronavirus aura été tournée.

Parallèlement, l'intervenant revient sur la question de la possibilité d'atteindre l'objectif du *business plan*. Cet objectif a été fixé à 70 % de la capacité aérienne de 2019. L'intervenant n'est toutefois guère optimiste à cet égard et se demande s'il est vraiment nécessaire d'attendre le succès éventuel des réservations d'été pour procéder à une évaluation approfondie et ajuster, au besoin, le plan de sauvetage.

L'intervenant détaille ensuite les objectifs écologiques de la compagnie aérienne. Il aimerait connaître l'âge moyen de la flotte de Brussels Airlines et le comparer à celui des autres compagnies aériennes du groupe Lufthansa. En outre, il aimerait savoir dans quelle mesure les vols court-courrier vers Londres et Paris encore proposés aujourd'hui constituent un aspect important du plan de sauvetage. L'empreinte écologique de ces vols est particulièrement élevée, surtout si l'on tient compte des alternatives valables offertes, par exemple, par le train à grande vitesse.

Tous les avions exploités par Brussels Airlines appartiennent à des sociétés de leasing. Depuis quelque temps, bon nombre d'entre eux sont cloués au sol faute d'affectation. Les obligations contractuelles convenues par le passé resteront-elles d'application ou dispose-t-on d'une flexibilité permettant à Brussels Airlines de conclure, avec ces compagnies de *leasing*, de nouveaux accords et obligations plus en phase avec les réalités actuelles du secteur aéronautique?

voeling houdt met het kostbare sociaaleconomische weefsel waarbinnen zij opereert, zoals bijvoorbeeld de luchthavengemeenschap rond Brussels Airport.

De heer Christian Leysen (Open Vld) merkt op dat het Duits management op internationaal niveau zeer hoog staat aangeschreven en dat hij dus bijgevolg geen problemen heeft met de aanwezigheid van Duitse managers binnen het managementteam van Brussels Airlines.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) sluit zich aan bij de vele collega's die reeds hebben gewezen op de verwoestende impact van de coronapandemie op het economische weefsel van Brussels Airport. Het is onder meer de verantwoordelijkheid van de politieke wereld om deze impact zo klein mogelijk te houden teneinde het sociaaleconomische weefsel rondom de luchthaven te vrijwaren en een snelle doorstart mogelijk te maken zodra de coronapandemie tot het verleden behoort.

Daarnaast haakt de spreker in op de haalbaarheid van de doelstelling van het businessplan. Die doelstelling werd vastgelegd op 70 % van de vluchtcapaciteit van 2019. De spreker is weinig optimistisch over de haalbaarheid van deze doelstelling en vraagt zich af of men daadwerkelijk het eventuele succes van de zomerboekingen moet afwachten alvorens er een grondige evaluatie en, indien nodig, een bijsturing van het reddingsplan kan worden gemaakt.

Vervolgens gaat de spreker dieper in op de ecologische doelstellingen van de luchtvaartmaatschappij. Hij wil graag vernemen wat de gemiddelde leeftijd is van de vloot van Brussels Airlines en hoe deze zich situeert ten opzichte van de andere luchtvaartmaatschappijen binnen de Lufthansa Groep. Bovendien wil hij graag vernemen in welke mate de korteafstandsvluchten naar Londen en Parijs, die thans nog steeds worden aangeboden, een belangrijk aspect zijn van het reddingsplan. De ecologische voetafdruk van dergelijke vluchten is bijzonder hoog zeker wanneer de valabele alternatieven zoals de hogesnelheidstrein in rekenschap worden genomen.

Alle vliegtuigen waarmee Brussels Airlines vliegt, zijn eigendom van leasingmaatschappijen. Heel wat van deze vliegtuigen staan reeds enige tijd werkloos aan de grond. Blijven de eertijds afgesproken contractuele verplichtingen gelden of is er flexibiliteit, waardoor Brussels Airlines ten opzichte van deze leasingmaatschappijen nieuwe afspraken en verplichtingen kan vastleggen die meer in lijn liggen met de huidige reële situatie binnen de luchtvaartsector?

III. — RÉPONSES DE L'ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE LA SOCIÉTÉ FÉDÉRALE DE PARTICIPATIONS ET D'INVESTISSEMENT (SFPI)

M. Koenraad Van Loo, administrateur délégué de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) souligne d'abord qu'il s'agit d'un dossier complexe et difficile. Les négociations menées dans le cadre du plan de sauvetage ont duré de 4 à 5 mois. Différents scénarios ont circulé mais il était évident dès le départ que l'objectif le plus important dans le cadre de l'élaboration du plan de sauvetage était de préserver l'écosystème autour de Brussels Airport, qui est le deuxième moteur économique le plus important de Belgique après le port d'Anvers et, partant, de maintenir la connectivité de la Belgique, et de Bruxelles en tant que capitale de l'Union européenne et siège de l'OTAN. C'est pourquoi la SFPI a non seulement investi dans le plan de sauvetage de Brussels Airlines, mais a également réalisé un investissement important dans Aviapartner afin de maintenir l'activité économique et de soutenir l'écosystème de Brussels Airport-National.

En outre, la SFPI détient 25 % des parts de Brussels Airport Company. C'est un autre signe du soutien accordé par la SFPI à l'écosystème aéroportuaire. En outre, la SFPI a exhorté Brussels Airport Company à conclure un accord équilibré avec Brussels Airlines afin que les deux entités se renforcent mutuellement: Brussels Airlines conserve sa forte position à Brussels Airport et peut continuer à développer son *hub*, tandis que Brussels Airport Company peut profiter pleinement de la présence d'un opérateur puissant tel que Brussels Airlines.

L'orateur souligne que la société Aviapartner est un maillon important dans le fonctionnement de l'aéroport. La position de liquidité d'Aviapartner est assurée jusqu'au début de l'année 2022 à condition qu'il y ait une reprise de l'activité pendant les mois d'été.

S'agissant du contrat conclu par Brussels Airlines avec le bagagiste français Alyzia, l'orateur constate que la SFPI n'a pas de pouvoir décisionnel direct en la matière et admet qu'il aurait préféré que ce contrat soit conclu avec une société belge. Il fait observer que le bagagiste français Alyzia n'a entamé ses activités à l'aéroport qu'à l'été 2020 et que ses coûts fixes étaient moins élevés parce qu'il n'a dû louer qu'une surface plus petite alors que la société Aviapartner, son concurrent direct, était toujours tenu par les obligations correspondant au niveau d'activité de 2019 et avait donc des coûts beaucoup plus élevés, ce qui l'a placée dans une situation concurrentielle désavantageuse à l'égard de l'obtention du contrat comme bagagiste pour Brussels Airlines. Ces

III. — ANTWOORDEN VAN DE AFGEVAARDIGD BESTUURDER VAN DE FEDERALE PARTICIPATIE- EN INVESTERINGSMAATSCHAPPIJ (FPIM)

De heer Koenraad Van Loo, afgevaardigd bestuurder van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM), stipt in de eerste plaats aan dat dit een moeilijk en complex dossier betreft. De onderhandelingen in het kader van het reddingsplan hebben vier à vijf maanden in beslag genomen. Er hebben verschillende scenario's de ronde gedaan, maar het was van meet af aan duidelijk dat het behoud van het ecosysteem rond Brussels Airport, de op één na belangrijkste economische motor van België (na de haven van Antwerpen), en daarmee het behoud van de connectiviteit van België, en Brussel als hoofdstad van de Europese Unie en de NAVO, de belangrijkste doelstelling was bij de opmaak van het reddingsplan. Vandaar dat de FPIM niet enkel heeft geïnvesteerd in het reddingsplan van Brussels Airlines, maar ook een belangrijke investering heeft gedaan in Aviapartner, teneinde de economische activiteit te behouden en het ecosysteem van Brussels Airport te ondersteunen.

Daarnaast bezit de FPIM 25 % van de aandelen van Brussels Airport Company. Dit is opnieuw een teken van de ondersteuning van het ecosysteem van de luchthaven door de FPIM. Bovendien heeft de FPIM er bij Brussels Airport Company op aangedrongen een evenwichtig akkoord te sluiten met Brussels Airlines zodat beide entiteiten elkaar versterken, waarbij Brussels Airlines zijn stevige positie op Brussels Airport behoudt en zijn *hub* verder kan uitbreiden, terwijl Brussels Airport Company ten volle kan genieten van de aanwezigheid van een sterke speler zoals Brussels Airlines.

Hij stipt aan dat Aviapartner een belangrijke schakel is in de werking van de luchthaven. De cashpositie van Aviapartner is gewaarborgd tot en met begin 2022, middels een heropflakking van de activiteit tijdens de zomermaanden.

Met betrekking tot het contract dat Brussels Airlines heeft afgesloten met de Franse bagageafhandelaar Alyzia, merkt de spreker op dat de FPIM hierin geen rechtstreekse beslissingsbevoegdheid heeft en erkent hij dat hij dit contract liever had willen zien afgesloten worden met een Belgische onderneming. Hij merkt op dat de Franse bagageafhandelaar Alyzia pas in de zomer van 2020 actief geworden is op de luchthaven en minder vaste kosten heeft omdat hij slechts een beperkte oppervlakte heeft moeten huren, terwijl de rechtstreekse concurrent, met name Aviapartner, nog steeds gebonden is aan de verplichtingen die in lijn liggen met de activiteitsgraad van 2019 en bijgevolg veel meer kosten heeft, waardoor hij een nadelige concurrentiepositie had voor

éléments ont placé Alyzia en meilleure position pour décrocher ce contrat.

L'orateur précise ensuite que lorsqu'il indique que l'analyse de rentabilisation se déroule actuellement comme prévu, cela signifie en réalité que le cash-flow est toujours garanti. La position de liquidité joue un rôle primordial lorsqu'il s'agit d'évaluer si les fonds alloués seront suffisants. Pour l'instant, cet objectif est atteint malgré le fait que le nombre de vols et de passagers soit inférieur au chiffre prévu. En termes de capacité, les performances de Brussels Airlines sont en deçà des attentes exprimées dans le plan de sauvetage.

Le crédit accordé à Brussels Airlines est un crédit à terme dont le montant devra être remboursé intégralement à la fin de la période, c'est-à-dire en juillet 2026. Des intérêts doivent être payés annuellement et la possibilité de rembourser le crédit intégralement par anticipation est prévue.

Le représentant de la SFPI au sein du comité stratégique est M. Hans Van Beylen, qui est également président de ce comité. L'orateur estime qu'il s'indiquerait d'inviter M. Van Beylen lors d'une prochaine audition, car celui-ci est bien mieux familiarisé avec la direction opérationnelle journalière de Brussels Airlines.

En ce qui concerne la vente éventuelle d'Ethias Assurances, l'orateur souligne que la SFPI conseille les autorités dans ce dossier. Le pouvoir fédéral a demandé que tous les scénarios potentiels soient examinés le plus objectivement possible, en partant toutefois du principe que le centre décisionnel d'Ethias doit rester en Belgique. En d'autres termes, la SFPI examine les avantages et les inconvénients d'un scénario d'autonomie et ceux des différents scénarios dans lesquels Ethias serait reprise par un autre assureur belge.

L'orateur souligne que l'intention de départ du gouvernement n'est pas de vendre Ethias Assurances. Il s'agit plutôt d'examiner dans quelle mesure Ethias Assurances pourrait poursuivre de façon autonome le trajet intéressant qu'elle a déjà parcouru ou d'envisager de réaliser la plus-value latente de cette société en la vendant à un autre assureur belge qui serait en mesure de garantir sa croissance. En résumé, cet exercice s'inscrit dans le cadre de la mission de la SFPI consistant à procéder à un examen approfondi des principales participations des pouvoirs publics et à réaliser une évaluation aussi objective que possible.

de l'acquisition du contrat als bagageafhandelaar voor Brussels Airlines. Hierdoor verkeerde Alyzia in een betere uitgangspositie om het contract binnen te halen.

De spreker stipt vervolgens aan dat wanneer hij aangeeft dat de *business case* thans volgens plan verloopt, dit eigenlijk betekent dat de cashflow nog steeds gegarandeerd is. De cashpositie is het meest kritische evaluatiepunt om aan te geven of de toegekende middelen voldoende zullen zijn. Voorlopig wordt deze doelstelling wel gehaald, ondanks het feit dat men thans het vooropgestelde aantal vluchten en het aantal passagiers niet behaalt. In termen van capaciteit presteert Brussels Airlines onder de verwachtingen van het reddingsplan.

De lening die aan Brussels Airlines werd verstrekt, betreft een bulletlening waarbij het geleende bedrag aan het einde van de periode, met name in juli 2026, integraal moet worden teruggestort. De interesten moeten echter wel jaarlijks worden afgelost en de mogelijkheid bestaat om de lening in haar geheel vervroegd af te lossen.

De vertegenwoordiger van de FPIM in het strategisch comité is de heer Hans Van Beylen. Hij is tevens voorzitter van dit strategisch comité. Hij meent dat het bovendien bijzonder opportuun is ook de heer Van Beylen bij een volgende hoorzitting uit te nodigen, aangezien hij veel meer kennis heeft van de dagelijkse operationele leiding van Brussels Airlines.

Met betrekking tot een mogelijke verkoop van Ethias Verzekeringen merkt de spreker op dat de FPIM een rol van adviseur vervult ten aanzien van de overheid. Vanuit de federale overheid werd gevraagd alle mogelijke scenario's zo objectief mogelijk te bekijken, maar met de insteek dat het beslissingscentrum van Ethias in Belgische handen blijft. De FPIM onderzoekt dus met andere woorden de voor- en de nadelen van een *stand-alone*-scenario, alsook de voor- en nadelen van de verschillende scenario's waarin Ethias wordt overgenomen door een andere Belgische verzekeraar.

De spreker benadrukt dat een verkoop van Ethias Verzekeringen niet de basisintentie noch het uitgangspunt van de regering is. Het ligt echter wel in de bedoeling na te gaan in welke mate het mooie traject dat Ethias Verzekeringen heeft afgelegd, kan worden voortgezet op eigen benen, dan wel de latente meerwaarde van Ethias Verzekeringen te verzilveren, door de onderneming te verkopen aan een andere Belgische verzekeraar die de groei van Ethias Verzekeringen kan blijven garanderen. Kortom, deze oefening kadert in de rol van de FPIM om de voornaamste participaties van de overheid grondig tegen het licht te houden en hierbij een zo objectief mogelijke evaluatie te maken.

La SFPI est représentée au conseil d'administration de Brussels Airlines par deux administrateurs. Il est important de préciser à cet égard que l'un d'eux est également le président du comité stratégique. Le comité stratégique joue un rôle capital dans le cadre du suivi des engagements figurant dans le plan de sauvetage. Il est important de veiller à ce que la Lufthansa tienne ses engagements et contribue à faire de Brussels Airlines une compagnie aérienne importante au sein de l'aéroport de Brussels Airport, et ce, en particulier pour la période où une reprise de la croissance est attendue, c'est-à-dire 2023-2026. Ces deux administrateurs font en outre régulièrement rapport à la SFPI. Si des problèmes sérieux devaient se présenter, la SFPI contactera son ministre de tutelle, qui est le ministre des Finances.

Dans le cadre du plan de sauvetage, des accords ont également été conclus concernant la taille de la flotte et des avions. Ainsi, la Lufthansa fera de Brussels Airport son *hub* pour les vols long-courriers vers l'hémisphère occidental (États-Unis, Canada, etc.). La situation de l'aéroport de Brussels Airport est idéale pour organiser ces vols en utilisant des avions plus petits et plus économiques. L'aéroport de Francfort est un petit peu trop éloigné pour desservir la côte est des États-Unis avec ce type d'avions. Cet élément du plan de sauvetage sera également suivi de près par le comité stratégique.

L'orateur souligne que bien que le plan de sauvetage ne comporte aucun engagement concernant l'emploi en tant que tel, la création d'emplois doit être considérée comme une conséquence de la période de croissance qui devrait débuter en 2023. La période de restructuration actuelle est marquée par un recul de l'emploi. Le nombre d'équivalents temps plein (ETP) a déjà diminué de 25 % – à la suite de départs volontaires principalement et du licenciement d'environ 90 ETP. L'objectif est d'enregistrer une reprise de l'emploi dès que l'on aura traversé cette période difficile.

L'orateur reconnaît que dans la situation de crise actuelle, la survie de l'entreprise est essentielle. Le plan de sauvetage forme à cet égard un fil conducteur qui doit être suivi de manière pragmatique. La survie de l'entreprise est très fortement liée à sa position de trésorerie. C'est la raison pour laquelle cet élément est au centre de l'application et du suivi permanents du plan de sauvetage.

En ce qui concerne les dividendes, l'orateur souligne qu'aucun versement de dividendes ne sera possible

De FPIM wordt binnen de raad van bestuur van Brussels Airlines vertegenwoordigd door twee bestuurders, met het belangrijke aspect dat één van deze bestuurders tevens de voorzitter is van het strategisch comité. De rol van het strategisch comité is belangrijk in het kader van de opvolging van de engagementen die werden opgenomen in het reddingsplan. Vooral in de periode waarbij er opnieuw groei wordt verwacht, met name de periode 2023-2026, is het belangrijk Lufthansa te houden aan haar verplichtingen om Brussels Airlines mee uit te bouwen tot een belangrijke luchtvaartmaatschappij binnen Brussels Airport. Daarnaast brengen deze twee bestuurders regelmatig verslag uit aan de FPIM. Indien er ernstige problemen zouden zijn, dan zal de FPIM contact opnemen met haar voogdijminister, met name de minister van Financiën.

In het kader van het reddingsplan werden ook afspraken gemaakt omtrent de omvang van de vloot en de grootte van de vliegtuigen. Op die manier zal Lufthansa in het kader van het reddingsplan van Brussels Airport haar *hub* maken voor de langeafstandsvluchten naar het Westelijk halfrond (Verenigde Staten, Canada enzovoort). De ligging van Zaventem is daarvoor ideaal om deze vluchten te organiseren, door gebruik te maken van kleinere en zuinigere vliegtuigen. De luchthaven van Frankfurt is net iets te ver gelegen om de oostkust van de Verenigde Staten te kunnen bedienen met dat type vliegtuigen. Dit element van het reddingsplan zal ook aandachtig worden opgevolgd door het strategisch comité.

De spreker merkt op dat er in het kader van het reddingsplan geen engagementen zijn opgenomen inzake werkgelegenheid *as such*, maar het is wel de bedoeling dat de werkgelegenheid als een gevolg beschouwd moet worden van de periode van groei die zich vanaf 2023 moet aandienen. In de huidige herstructureringsperiode is er een terugval van de werkgelegenheid. Op dit ogenblik zijn er reeds 25 % minder voltijdsequivalenten (VTE), waarvan het overgrote deel vrijwillig is vertrokken en een negentigtal VTE's werden ontslagen. Het is echter wel de bedoeling dat de werkgelegenheid terug zal aantrekken van zodra de moeilijke periode achter de rug is.

De spreker erkent dat binnen de huidige crisissituatie het overleven van de maatschappij centraal staat; het reddingsplan vormt een leidraad die op een pragmatische wijze wordt toegepast. Het overleven van de maatschappij hangt zeer nauw samen met haar cashflowpositie; vandaar dat dit element het belangrijkste aandachtspunt is bij de permanente toepassing en opvolging van het reddingsplan.

Met betrekking tot de dividenden stipt de spreker aan dat, zolang de lening loopt of er winstbewijzen in het

de Brussels Airlines au groupe mère Lufthansa, tant que le crédit sera en cours ou qu'il existera des parts bénéficiaires dans l'entreprise.

L'orateur souligne en outre l'importance d'une mesure telle que la prolongation du chômage technique dans le cadre de la survie d'une entreprise telle que Brussels Airlines au cours de cette pandémie de coronavirus. Cette mesure devra d'ailleurs encore être prolongée au cours des prochains mois afin de ne pas mettre en péril la viabilité de Brussels Airlines. L'orateur estime qu'une multitude d'entreprises, tant dans le secteur aérien qu'en dehors, sont confrontées à des problèmes comparables.

S'agissant des chances de réussite du plan de sauvetage, l'orateur souligne que le deuxième trimestre fera apparaître plus clairement comment évoluera par la suite l'activité économique de Brussels Airlines, évolution dans laquelle les réservations pour les mois d'été joueront un rôle prépondérant. D'ici la fin juin, il apparaîtra de manière suffisamment claire si les objectifs et les chiffres proposés du plan de sauvetage seront atteints. Dans la négative, il faudra de nouveau s'asseoir autour de la table avec l'entreprise mère Lufthansa, l'intérêt de l'écosystème global de Brussels Airport étant primordial. Il importera alors d'aligner les intérêts des principales parties prenantes.

Concernant la culture de management allemande, l'orateur fait observer qu'il a un très grand respect pour le professionnalisme des négociateurs allemands avec lesquels il a collaboré mais qu'il s'est quelque peu heurté à leur manque de pragmatisme et de flexibilité et à leur point de vue souvent rigide.

L'importance du réseau africain de Brussels Airlines ne peut pas être sous-estimée. L'orateur renvoie notamment à cet égard au fait que seulement 7 % de la capacité sont actuellement utilisés pour les destinations européennes, tandis que ce chiffre grimpe à 38 % en ce qui concerne la capacité utilisée pour les destinations africaines. Il s'agit dans les deux cas de chiffres dramatiques mais l'Afrique, qui se maintient mieux que d'autres régions et destinations, fait l'objet d'une attention spécifique de la part de Brussels Airlines au sein du groupe Lufthansa. Ces destinations donnent actuellement lieu à des vols qui génèrent des liquidités. L'orateur espère que l'entreprise mère Lufthansa intégrera ces éléments spécifiques dans la suite du développement de Brussels Airlines au sein du groupe Lufthansa.

bedrijf zitten, er geen uitbetaling van dividenden mogelijk is van Brussels Airlines aan de moedergroep Lufthansa.

Daarnaast benadrukt de spreker het belang van een maatregel zoals de uitbreiding van de technische werkloosheid in het kader van het voortbestaan van een bedrijf zoals Brussels Airlines tijdens deze coronapandemie. Deze maatregel zal trouwens de komende maanden nog verlengd moeten worden om de levensvatbaarheid van Brussels Airlines niet in het gedrang te brengen. De spreker meent dat heel wat bedrijven, zowel buiten als binnen de luchtvaartsector, met vergelijkbare problemen kampen.

Met betrekking tot de slaagkansen van het reddingsplan benadrukt de spreker dat het tweede kwartaal meer duidelijkheid zal verschaffen over het verdere verloop van de economische activiteit van Brussels Airlines, waarbij de boekingen voor de zomermaanden een doorslaggevende rol zullen spelen. Tegen eind juni zal voldoende duidelijk zijn of de voorgestelde doelstellingen en cijfers van het reddingsplan gehaald zullen worden. Indien deze cijfers niet worden gehaald, zal er opnieuw aan tafel moeten worden geschoven met het moederbedrijf Lufthansa, waarbij het belang van het globale ecosysteem van Brussels Airport zal primeren. Het zal op dat ogenblik belangrijk zijn de belangen van de voornaamste stakeholders op elkaar af te stemmen.

Betreffende de Duitse managementcultuur merkt de spreker op dat hij heel veel respect heeft voor de professionele aanpak van de Duitse onderhandelaars met wie de spreker heeft samengewerkt, maar dat hij zijn tanden al enigszins stuk heeft gebeten op het gebrek aan pragmatisme en flexibiliteit van de vaak bijzonder rigide Duitse onderhandelaars.

Het belang van het Afrika-netwerk van Brussels Airlines mag en kan niet onderschat worden. De spreker verwijst hierbij onder meer naar het feit dat thans slechts 7 % van de capaciteit voor de bestemmingen in Europa benut wordt, terwijl dat cijfer stijgt tot 38 % voor de capaciteit van de bestemmingen in Afrika. Het zijn allebei dramatische cijfers, maar Afrika is een specifieke focus van Brussels Airlines binnen de Lufthansa-groep die beter standhoudt dan andere regio's en bestemmingen. Deze bestemmingen leveren op dit ogenblik vluchten op die cash genereren. De spreker hoopt dat het moederbedrijf Lufthansa deze specifieke elementen zal meenemen in de verdere uitbouw van Brussels Airlines binnen de schoot van de Lufthansa Groep.

S'agissant des mesures actuelles contre le coronavirus, l'orateur fait remarquer que ces mesures ne sont pas agréables mais nécessaires pour que les objectifs sanitaires et socio-économiques que les différents gouvernements se sont fixés puissent être atteints. Il fait de nouveau référence au chômage temporaire comme un instrument politique important pour donner une bouée de sauvetage aux entreprises en bonne santé. Au niveau régional également, diverses mesures ont été conçues pour soutenir les secteurs touchés, tels que l'horeca et le secteur événementiel.

Dans le contexte des vols court-courriers, l'orateur indique qu'il existe en effet une forte connectivité avec Londres et Paris via d'autres modes de transport tels que la liaison par train à grande vitesse. Il s'agit d'une remarque justifiée qui peut être prise en compte dans le cadre de l'évaluation du plan de sauvetage, qui peut permettre de procéder à des ajustements dans ce domaine. Il attirera l'attention des représentants de la SFPI sur ce point afin que cet élément soit également examiné au sein du conseil d'administration. Il estime que ces vols court-courriers ne jouent d'ailleurs pas un rôle important dans le développement de l'aéroport de Brussels Airport en tant que *hub* de Brussels Airlines.

Enfin, l'orateur souligne que les avions de Brussels Airlines sont loués par des sociétés de leasing avec lesquelles la société mère Lufthansa négocie directement afin d'obtenir le plus grand nombre d'avions possible pour l'ensemble du groupe, de manière à pouvoir négocier des conditions plus favorables. Brussels Airlines dispose par ailleurs aussi de ses propres leasings directs. Ces contrats sont actuellement en cours de renégociation ou de suppression. À l'heure actuelle, Brussels Airlines ne dispose pas de sa propre flotte. De plus, l'âge des avions actuellement utilisés par Brussels Airlines est plus élevé que celui des autres compagnies du groupe Lufthansa.

IV. — RÉPPLIQUES

M. Theo Francken (N-VA) note que la SFPI suit de près les évolutions au sein de Brussels Airlines. Il demande également au Parlement de suivre de près le plan de sauvetage de Brussels Airlines en procédant régulièrement à des auditions des parties concernées.

Il craint que le nombre de vols et de passagers prévus dans le plan de sauvetage ne soit pas atteint, pas même pendant les vacances d'été. Il craint que, malgré un éventuel taux de vaccination élevé, le secteur du tourisme aérien ne tourne pas encore à plein régime cet

Met betrekking tot de vigerende coronamaatregelen merkt de spreker op dat deze maatregelen niet aange-naam, maar wel noodzakelijk zijn opdat de sanitaire en de sociaaleconomische doelstellingen van de diverse regeringen gehaald kunnen worden. Hij verwijst hierbij nogmaals naar de tijdelijke werkloosheid als een belangrijk beleidsinstrument om gezonde bedrijven een reddingsboei toe te werpen. Ook op regionaal niveau werden verschillende maatregelen uitgewerkt om de getroffen sectoren zoals de horeca- en de evenementensector te ondersteunen.

In het kader van de kortereafstandsvluchten geeft de spreker aan dat er inderdaad een sterke connectiviteit bestaat met Londen en Parijs via andere vervoersmodi zoals de supersnelle treinverbinding. Het is een terechte opmerking die meegenomen kan worden bij de evaluatie van het reddingsplan waarbij er op dat gebied kan worden bijgestuurd. Hij zal de aandacht van de vertegenwoordigers van de FPIM vestigen op dit aandachtspunt, zodat dit element ook binnen de raad van bestuur besproken zal worden. Hij meent dat deze kortereafstandsvluchten trouwens geen belangrijke rol vervullen bij de uitbouw van Brussels Airport als *hub* voor Brussels Airlines.

Tot slot merkt de spreker op dat de vliegtuigen van Brussels Airlines geleased worden via leasingmaatschappijen waarmee het moederbedrijf Lufthansa rechtstreeks onderhandelt om zoveel mogelijk vliegtuigen voor de ganse groep te verzamelen en aldus gunstigere voorwaarden te kunnen afdwingen. Daarnaast beschikt Brussels Airlines ook over eigen directe leasings. Deze contracten zijn of worden thans heronderhandeld of afgebouwd. Op dit ogenblik beschikt Brussels Airlines niet over een eigen vloot. Bovendien is de leeftijd van de vliegtuigen die Brussels Airlines thans gebruikt hoger dan de vliegtuigen die door de andere maatschappijen binnen de Lufthansa Groep worden ingezet.

IV. — REPLIEKEN

De heer Theo Francken (N-VA) stelt vast dat de FPIM de evolutie binnen Brussels Airlines van zeer nabij opvolgt. Hij pleit er tevens voor vanuit het Parlement op regelmatige basis het reddingsplan betreffende Brussels Airlines van dichtbij op te volgen via hoorzittingen met de betrokken partijen.

Hij vreest dat de vooropgestelde cijfers die deel uitmaken van het reddingsplan inzake aantal vluchten en passagiers niet gehaald zullen worden, ook niet tijdens de zomervakantie. Hij vreest dat het vliegtoerisme ondanks een eventuele hoge vaccinatiegraad deze zomer nog

été. En outre, certaines destinations ne seront en tout cas pas accessibles en raison de restrictions locales.

De plus, l'intervenant souligne que toute entreprise dans laquelle l'État détient des participations, comme Aviapartner, doit toujours respecter ses obligations. Or, ce n'est pas le cas à l'heure actuelle, et l'orateur constate par exemple un retard dans le paiement des factures.

L'intervenant indique qu'il est choqué d'apprendre qu'aucune convention collective de travail n'a encore été conclue chez Alyzia et que cette société travaille encore avec des contrats journaliers. Il estime qu'il importe, pour l'écosystème global de Brussels Airport-National, que tous les membres du personnel concernés soient rémunérés correctement, y compris les travailleurs occupés par l'un des bagagistes, ces travailleurs fournissant un travail très précieux dans des circonstances très difficiles.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) indique qu'au cours de son intervention, M. Van Loo a renvoyé au travail précieux réalisé par l'ancien CEO de Brussels Airlines, M. Dieter Vranckx. Le membre souligne que la gestion d'une entreprise ne se borne pas au suivi des chiffres mais implique également de respecter des objectifs sociaux et éthiques. Il souligne également l'importance d'un ancrage local au sein de la direction afin que celle-ci puisse réagir d'une manière suffisamment adéquate aux besoins spécifiques liés au contexte local de Brussels Airport.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) indique que Brussels Airport et son personnel lui tiennent beaucoup à cœur. Son groupe continuera dès lors à suivre de très près ce dossier particulièrement important.

L'intervenante s'inquiète de la concurrence entre les deux entreprises de traitement des bagages et du dumping social qui a lieu aujourd'hui. Elle espère que ces deux entreprises pourront parvenir à conclure un accord mutuel afin que les conditions de travail des travailleurs concernés ne se détériorent pas davantage dans le cadre de cette concurrence féroce.

En ce qui concerne Brussels Airlines, l'intervenante espère qu'une sécurité d'emploi pourra être offerte aux travailleurs et que les conditions de travail actuelles pourront être maintenues. Si le plan de sauvetage doit être ajusté pendant les mois d'été, la sécurité d'emploi et le maintien des conditions de travail du personnel devront être la priorité absolue. C'est dans l'intérêt de l'écosystème global de l'aéroport, qui est le deuxième moteur économique principal de la Belgique.

niet ten volle zal aanslaan. Bovendien zal een aantal bestemmingen sowieso niet bereikbaar zijn door lokale restricties.

Daarnaast benadrukt de spreker dat een bedrijf waarin de overheid participeert, zoals Aviapartner, steeds zijn verplichtingen moet nakomen. Op dit ogenblik is dit echter niet het geval en stelt de spreker bijvoorbeeld een achterstand in de betaling van facturen vast.

De spreker merkt op dat hij geschokt is dat er bij Alyzia nog steeds geen collectieve arbeidsovereenkomst werd afgesloten en dat het bedrijf thans nog steeds werkt met dagcontracten. Hij meent dat het belangrijk is voor het globale ecosysteem van Brussels Airport dat alle betrokken personeelsleden op een correcte manier vergoed worden, ook de werknemers die aan de slag zijn bij één van de bagageafhandelaars. Zij leveren immers bijzonder waardevol werk in zeer zware omstandigheden.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) merkt op dat de heer Van Loo in zijn uiteenzetting gewezen heeft op het waardevolle werk dat de gewezen ceo van Brussels Airlines, met name de heer Dieter Vranckx, heeft geleverd. Hij benadrukt dat het leiden van een bedrijf meer is dan louter de cijfers opvolgen maar evenzeer respect inhoudt voor sociale en ethische doelstellingen. Hierbij wijst hij op het belang van een lokale verankering binnen het management zodat er voldoende adequaat kan ingespeeld worden op specifieke noden die verbonden zijn aan de lokale context van Brussels Airport.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) merkt op dat Brussels Airport en het betrokken personeel haar zeer na aan het hart liggen. Haar fractie zal dit bijzonder belangrijke dossier dan ook van zeer nabij blijven opvolgen.

De spreekster maakt zich zorgen over de concurrentie tussen de twee bagageafhandelaars en de sociale dumping die thans plaatsvindt. Zij rekent erop dat beide bedrijven een onderling akkoord kunnen vinden zodat de arbeidsvoorwaarden van de betrokken werknemers niet verder naar beneden gaan als gevolg van de moordende concurrentiestrijd.

Met betrekking tot Brussels Airlines hoopt de spreekster dat er werkzekerheid kan geboden worden aan de werknemers en dat de huidige arbeidsvoorwaarden behouden kunnen blijven. Indien tijdens de zomermaanden het reddingsplan aangepast moet worden, moeten de jobzekerheid en het behoud van de arbeidsomstandigheden van het personeel de topprioriteit zijn. Dit is in het belang van het globale ecosysteem van Brussels Airport, die de tweede belangrijkste economische motor is van België.

M. Christian Leysen (Open Vld) souligne qu'il est un Européen convaincu. Compte tenu du parcours extrêmement difficile auquel la compagnie sera confrontée dans les prochains mois, il se réjouit que Brussels Airlines dispose d'un actionnaire majoritaire allemand également soutenu par son gouvernement. Enfin, l'intervenant estime que les cultures d'entreprise belge et allemande peuvent parfaitement se compléter, étant entendu que le style de management pragmatique des Belges peut être renforcé par la rigueur de la culture de gestion allemande.

M. Reccino Van Lommel (VB) se félicite que Brussels Airlines ne soit pas confrontée actuellement à des difficultés de trésorerie. En outre, il souligne l'importance de conserver et de sauvegarder les emplois chez Brussels Airlines. Ce qui importe aujourd'hui, c'est la survie de Brussels Airlines et non l'écologisation de la flotte.

V. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES DE L'ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE LA SOCIÉTÉ FÉDÉRALE DE PARTICIPATIONS ET D'INVESTISSEMENT (SFPI)

M. Koenraad Van Loo, administrateur délégué de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI), prend acte du fait que le manutentionnaire Alyzia recourt à des contrats journaliers. La SFPI n'est pas actionnaire de cette entreprise et ne peut donc pas intervenir directement. L'orateur prendra toutefois cet élément en considération et verra si cette question peut être résolue.

Il souligne qu'il serait particulièrement judicieux d'organiser une nouvelle audition au Parlement en juin. On disposera alors de plus amples informations sur les réservations d'été et il sera alors possible de dresser un état des lieux plus actuel de la mise en œuvre du plan de sauvetage.

Enfin, l'orateur souligne que les négociations avec Lufthansa se sont soldées par un accord commun qui a été traduit dans un plan de sauvetage. Il précise toutefois que les négociations ont duré quatre à cinq mois et qu'elles ont parfois été très âpres.

Le rapporteur,

La présidente,

Dieter VANBESIEN

Marie-Christine MARGHEM

De heer Christian Leysen (Open Vld) benadrukt dat hij een overtuigde Europeaan is. Gezien het aartsmoeilijke traject waar Brussels Airlines in de komende maanden voor staat, is de spreker tevreden dat Brussels Airlines beschikt over een Duitse meerderheidsaandeelhouder die tevens door zijn overheid wordt gesteund. Tot slot meent de spreker dat de Belgische en de Duitse bedrijfsculturen elkaar perfect kunnen aanvullen, waarbij de pragmatische managementstijl van de Belgen versterkt kan worden door de grondigheid die de Duitse bestuurscultuur typeert.

De heer Reccino Van Lommel (VB) is tevreden dat Brussels Airlines thans niet geconfronteerd wordt met cashflowproblemen. Daarnaast benadrukt hij dat het belangrijk is de werkgelegenheid bij Brussels Airlines te bewaren en te bewaken. Vandaag staat het overleven van Brussels Airlines centraal en niet zozeer de vergroening van de vloot.

V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN DE AFGEVAARDIGD BESTUURDER VAN DE FEDERALE PARTICIPATIE- EN INVESTERINGSMAATSCHAPPIJ (FPIM)

De heer Koenraad Van Loo, afgevaardigd bestuurder van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM), merkt op dat hij akte neemt van het gebruik van dagcontracten door de bagageafhandelaar Alyzia. De FPIM is geen aandeelhouder van het bedrijf en kan dus niet rechtstreeks tussenbeide komen. Hij zal dit element echter wel meenemen en bekijken of deze *issue* uitgeklaard kan worden.

Hij stipt aan dat het een bijzonder goed idee is in de maand juni opnieuw een hoorzitting in het Parlement te houden. Op dat ogenblik zal meer informatie beschikbaar zijn over de zomerboekingen en zal een actuelere stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het reddingsplan kunnen worden opgemaakt.

Tot slot benadrukt de spreker dat de onderhandelingen met Lufthansa succesvol werden afgerond aan de hand van een gezamenlijk akkoord dat in een reddingsplan werd gegoten. Hij stipt echter aan dat de onderhandelingen vier à vijf maanden hebben aangesleept en dat het bij tijd en wijle een echte nagelbijter was.

De rapporteur,

De voorzitter,

Dieter VANBESIEN

Marie-Christine MARGHEM