



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

mercredi

24-01-2001

24-01-2001

14:00 uur

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Samengevoegde interpellatie en mondelinge vragen van	1
- de heer Jean-Pol Poncelet tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de audits van de onderneming Sabena en het gevolg dat daaraan werd gegeven" (nr. 610)	1
- de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het Sabena-dossier" (nr. 3122)	1
- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Sabena en de SAirgroup" (nr. 3176)	1
- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de financiële toestand van Sabena" (nr. 3178)	1
- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "'corporate government' bij Sabena" (nr. 3207)	1
- de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan van Sabena" (nr. 3208)	1
Regeling van de werkzaamheden	1
<i>Sprekers:</i> Lode Vanoost, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, Jean-Pol Poncelet , voorzitter van de PSC-fractie, Jozef Van Eetvelt, Marie-Thérèse Coenen, Olivier Chastel	
<i>Moties</i>	18
Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de informatie rond de kostprijs van mobiel telefoneren" (nr. 2883)	18
<i>Sprekers:</i> Bart Somers, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties	
Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bedeling en de administratieve afhandeling van de brievenpost door de twee A-bedelingskantoren van Waals-Brabant" (nr. 3094)	20
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties	
Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afhandeling van bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3117)	21

SOMMAIRE

Interpellation et questions orales jointes de	1
- M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les audits de l'entreprise Sabena et leur exploitation" (n° 610)	1
- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le dossier Sabena" (n° 3122)	1
- M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Sabena et le SAirgroup" (n° 3176)	1
- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation financière de la Sabena" (n° 3178)	1
- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le 'corporate government' à la Sabena" (n° 3207)	1
- M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration de la Sabena" (n° 3208)	1
Ordre des travaux	1
<i>Orateurs:</i> Lode Vanoost, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, Jean-Pol Poncelet , président du groupe PSC, Jozef Van Eetvelt, Marie-Thérèse Coenen, Olivier Chastel	
<i>Motions</i>	18
Question orale de M. Bart Somers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'information relative au coût de revient de la mobilophonie" (n° 2883)	18
<i>Orateurs:</i> Bart Somers, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution du courrier et la gestion administrative des deux bureaux de distribution A du Brabant wallon" (n° 3094)	20
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la livraison des bagages à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3117)	21

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CVP-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CVP, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Samengevoegde mondelinge vragen van 23
 - mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3153)
 - mevrouw Maggy Yerna aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3159)
 - de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aanbestedingen voor postsorteercentra" (nr. 3172)
 - de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de ligging en het gebruik van postsorteercentra" (nr. 3191)

Sprekers: **Claudine Drion, Jean-Pierre Grafé, Lode Vanoost, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke verkoop van de terreinen van de vlieghaven Brussel-Nationaal aan BIAC" (nr. 3121)

Sprekers: **Lode Vanoost, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "werken van de Regie der Gebouwen in de provincie Limburg" (nr. 3157)

Sprekers: **Jo Vandeurzen, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Interpellatie van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het falen van zijn beleid inzake een aantal bevoegdheden" (nr. 647)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CVP-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, **Lode Vanoost, Jean Depreter**

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het monopolie van de Nationale Loterij" (nr. 3174)

Sprekers: **Bart Somers, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven

Questions orales jointes de 23
 - Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3153)
 - Mme Maggy Yerna au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3159)
 - M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les appels d'offres pour centres de tri postaux" (n° 3172)
 - M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la localisation et l'utilisation de centres de tri postaux" (n° 3191)

Orateurs: **Claudine Drion, Jean-Pierre Grafé, Lode Vanoost, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la vente éventuelle des terrains de l'aéroport de Bruxelles-National à la BIAC" (n° 3121)

Orateurs: **Lode Vanoost, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "des chantiers de la Régie des Bâtiments dans la province du Limbourg" (n° 3157)

Orateurs: **Jo Vandeurzen, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Interpellation de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'échec de sa politique dans un certain nombre de domaines" (n° 647)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CVP, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Lode Vanoost, Jean Depreter**

Question orale de M. Bart Somers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le monopole de la Loterie nationale" (n° 3174)

Orateurs: **Bart Somers, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et

en Participaties

Participations publiques

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 24 JANUARI 2001

14:00 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 24 JANVIER 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.05 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

- 01** Interpellation et questions orales jointes de
- M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les audits de l'entreprise Sabena et leur exploitation" (n° 610)
 - M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le dossier Sabena" (n° 3122)
 - M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Sabena et le SAirgroup" (n° 3176)
 - Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation financière de la Sabena" (n° 3178)
 - Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le 'corporate government' à la Sabena" (n° 3207)
 - M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration de la Sabena" (n° 3208)

01 Samengevoegde interpellatie en mondelinge vragen van

- de heer Jean-Pol Poncelet tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de audits van de onderneming Sabena en het gevolg dat daaraan werd gegeven" (nr. 610)

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het Sabena-dossier" (nr. 3122)

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Sabena en de SAirgroup" (nr. 3176)

- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de financiële toestand van Sabena" (nr. 3178)

- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "'corporate government' bij Sabena" (nr. 3207)

- de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan van Sabena" (nr. 3208)

02 Ordre des travaux

02 Regeling van de werkzaamheden

02.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, wij hebben onze vragen ingediend maar intussen werden tijdens het weekend allerlei beslissingen genomen. Ik hoop dat wij ons niet moeten beperken tot de vragen die wij hebben gesteld maar ook even kunnen ingaan op de genomen beslissingen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u hebt de vraag van onze collega gehoord.

02.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik zal de toelichting geven die ik kan geven maar,

zoals altijd, maak ik voorbehoud voor gevoelige informatie die ik enkel achter gesloten deuren wil geven. Voor mij vormt het geen probleem om een gesloten vergadering te houden.

De **voorzitter**: Deze commissie blijft openbaar.

02.03 Jean-Pol Poncelet (PSC): Monsieur le président, le problème qui vient d'être soulevé par le collègue Vanoost est loin d'être anodin. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point tout à l'heure à l'occasion des conclusions.

Je ne suis pas du tout satisfait de la manière dont le ministre présente les choses. Il faudra peut-être voir ensemble comment nous pourrions obtenir des renseignements concernant une entreprise publique. Nous discuterons sans doute de ce point tout à l'heure.

Depuis le dépôt de mon interpellation et des questions de plusieurs de mes collègues, le dossier s'est élargi en raison de certains événements qui se sont produits.

Monsieur le président, je suis convaincu que mon interpellation est la première d'une série. Je n'ai donc pas l'ambition de poser toutes les questions sur cette problématique. Je préfère axer mon intervention sur trois zones d'ombre concernant la gestion de cette entreprise.

Dans un quotidien, hier, un journaliste titrait "Sabena, les Belges ont le droit de savoir". C'est, selon moi, le moins que l'on puisse dire.

Le 18 janvier, dans un autre quotidien, un ministre, pas des moindres puisqu'il s'agit de M. Reynders, déclarait en parlant de la Sabena "Je suis inquiet. Il y a là des clauses, des morceaux de contrats pas clairs signés dans le passé". Il existe des dizaines de témoignages du même genre. Ils démontrent qu'un problème se pose en matière d'utilisation de l'argent public dans cette entreprise qui, je le rappelle, est toujours majoritairement publique. Ce qui justifie donc le dépôt d'interpellations.

Mes questions portent sur l'année 1999, la période d'avril 2000 durant laquelle un certain nombre d'événements se sont déroulés et sur qui se passe aujourd'hui.

En 1999, un certain nombre de faits ont eu lieu parmi lesquels le départ du CEO de la Sabena. Et dans "L'Echo" du 12 août de l'année dernière, M. Reutlinger déclarait qu'il laissait la Sabena en ordre de marche. Je suppose que vous vous êtes

tous rendu compte qu'un certain nombre de choses n'ont pas dû se passer tout à fait comme prévu. En 1999, un certain nombre de décisions ont été prises, soit par la société, soit par le gouvernement, qui ont finalement eu, même si cela a été découvert ultérieurement, des conséquences financières.

Ma question concernant l'année 1999 porte sur un fait précis évoqué depuis plusieurs mois dans la presse et qui a trait à l'abandon par la Sabena d'un certain nombre de couvertures en dollars et en pétrole qui appartenaient à la société et qui ont été utilisées, après coup, pour justifier un déficit plus important que prévu. Hier, dans une interview à la radio, un haut responsable de la Sabena, interrogé sur ce problème, disait à propos de la problématique relative au kérosène et au pétrole "Nous avons quelques positions de couverture pour le kérosène avec un montant de l'ordre de 22 dollars par baril." Et il ajoute "A l'époque," –c'est le secrétaire général de la société qui parle– "tous les spécialistes nous disaient que le baril allait redescendre à un niveau de 15. Faisant confiance à ces spécialistes, la direction et le conseil ont suivi l'avis.....".

Je suis loin de prétendre avoir une connaissance de la gestion d'une entreprise aérienne, mais j'ai la naïveté de penser que je maîtrise un tout petit peu les questions énergétiques.

Partant, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous me précisiez le nom des spécialistes consultés par le conseil d'administration et par le gestionnaire de l'entreprise dans le courant de l'année 1999 – lesquels avaient alors affirmé que le prix du baril redescendrait à un niveau de 15. De quelles informations les gestionnaires de l'entreprise se trouvaient-ils être en possession?

Par ailleurs, monsieur le ministre, pourriez-vous me faire connaître le montant exact et la durée des couvertures qui avaient été prévues? Pour quelles raisons les a-t-on d'ailleurs abandonnées? Et quel fut le montant des conséquences financières de l'abandon de ces couvertures sur les comptes des exercices budgétaires pour les années 1999 et 2000?

Bref, il m'importe de savoir si le conseil d'administration disposa de l'information nécessaire et précise au moment où il prit lesdites décisions en cause – lesquelles ont grevé de plusieurs milliards de francs les comptes de l'entreprise à la suite de l'évolution bien connue des cours du pétrole.

En outre, la période d'avril 2000 retient particulièrement mon attention. A cette époque, un accord est négocié avec les partenaires suisses. Je désirerais connaître les objectifs précis de cet accord - que l'on laisse jusqu'à présent dans l'ombre en raison de clauses de confidentialité. Quelle était la portée politique de cet accord? Sur quelles bases a-t-il été négocié? L'on parle à cet égard d'audits financiers et stratégiques commandés par l'Etat : est-ce bien vrai? Qui a supporté les coûts de ces audits? Quelles en étaient les conclusions? Ont-ils été présentés au conseil d'administration? Ont-ils également porté sur les filiales de la société Sabena? Dans quelle mesure leur contenu correspond-il à celui de l'accord conclu avec les partenaires suisses? D'aucuns laissent entendre que les conclusions initiales n'auraient pas été suivies dans l'accord final.

Monsieur le ministre, je voudrais également que vous me précisiez quand la structure AMP fut créée juridiquement par le conseil d'administration. Cette structure se trouve habilitée à adopter des décisions en vue d'assurer une parité entre la Sabena et la Swissair - dans des domaines comme le handling, le catering et le cargo. Ajoutons encore le problème du transfert des assurances vers la Suisse.

Voorzitter: Jacques Chabot.

Président: Jacques Chabot.

Bref, une structure a été mise en place en avril pour assurer une gestion commune de toutes les activités commerciales de la société : le transport de passagers et l'activité cargo - laquelle a été transférée telle quelle à la société suisse. En conséquence, la Swissair a donc repris la gestion du cargo de la Sabena. A ce propos, il est intéressant de noter deux faits inquiétants qui m'ont été rapportés par des équipages. Le premier témoignage établit qu'il y a quelques mois, le gestionnaire local suisse basé dans un pays d'Afrique a imposé à un pilote de la Sabena de prendre davantage de cargo et moins de passagers. Ce fait n'est évidemment pas anodin, dans la mesure où une telle manœuvre augmente le chiffre d'affaires de la Swissair et diminue celui de la Sabena. Or, est-il imaginable que de telles décisions puissent être prises dans le cadre d'une structure commerciale paritaire? Le second témoignage rapporte qu'il y a quelques mois, un vol Sabena et un vol Swissair étaient au départ de Newark aux Etats-Unis à destination de l'Europe.

Pour des raisons techniques, totalement indépendantes de cela, Air France doit

décommander un de ses avions et négocie avec le chef d'escale le transfert de ses passagers vers un autre avion adhérent au label qualiflyer. Que se passe-t-il? A l'instigation du chef d'escale, tous les passagers de first ou de business class sont transférés sur un vol Swissair qui part en premier lieu et les low costs sont transférés sur le vol Sabena qui part ensuite. Chacun peut comprendre ce que cela signifie en termes de chiffres d'affaires.

Une telle décision est-elle compatible avec une parité dans une structure commerciale visant à défendre les intérêts communs des deux compagnies? Donc, quand cette structure AMP, qui a été créée à l'époque, a-t-elle été décidée par le Conseil? Quand est-elle mise en œuvre juridiquement? Possédez-vous toutes les garanties qu'elle a travaillé exclusivement dans l'intérêt des deux compagnies? Je vous rappelle qu'à cette date, malgré l'accord, l'Etat belge, par votre entremise, est toujours actionnaire majoritaire de la structure. Quel est l'accord conclu à cette époque?

La troisième échéance a lieu, aujourd'hui, puisqu'une assemblée générale sera bientôt convoquée. N'est-il pas un peu tard pour ce faire? Me référant à l'article 103 des sociétés commerciales, à partir de quel moment les gestionnaires de Sabena ont-ils été informés que la moitié du capital social avait disparu? C'est à cette date-là que tout gestionnaire responsable devait, à mon sens, par rapport à l'article 103, demander la convocation d'une assemblée générale. Donc, depuis quand les gestionnaires de l'entreprise, les managers, disposent-ils des informations qui auraient dû étayer la thèse du déficit et donc faire appliquer l'article 103?

Ensuite, vous décidez de ce que vous appelez une recapitalisation. A ce sujet, j'aimerais comprendre de quoi il s'agit. J'ai pris connaissance par voie de presse que vous comptez donner dix milliards d'argent frais cash, mais qu'ils seront répartis selon une clef de 60-40 entre les Suisses et les Belges. Pourquoi cette répartition 60/40 et non une répartition basée soit sur l'actionnariat tel qu'il existe maintenant, soit sur l'actionnariat tel qu'il existera par la suite? Vous me rétorquerez probablement qu'il faut envisager la globalité, sur laquelle se fonde la ventilation. Mais, je ne peux comprendre que l'on compare le cash que l'on apporte avec le reste, à savoir un plan social, la cession de filiales, qui sont des éléments beaucoup moins clairs et en tout cas non comparables sur le plan de l'argent.

Ma thèse est, au contraire, qu'en ayant recours à ce deal 60/40, l'Etat belge enrichit l'actionnaire suisse, puisqu'il apporte plus que sa part dans le capital sans droit de vote supplémentaire.

Si cet apport de capital était comptabilisé dès maintenant dans la répartition du capital, SAir serait, dès aujourd'hui, majoritaire au sein de la Sabena, ce qui lui ferait perdre sa qualité de compagnie européenne, puisque l'accord bilatéral n'a pas encore été ratifié. Nous sommes toujours dans cette situation contraignante, suivant laquelle, en l'absence de ratification de cet accord, l'Etat belge est majoritaire dans la société.

J'aimerais connaître l'attitude de la Commission européenne à cet égard. L'intervention de l'Etat belge n'est-elle pas, à ce titre, une aide d'Etat? Doit-elle ou non être notifiée à la Commission? Dès lors, quelle serait l'attitude de celle-ci? Elle a, d'ailleurs, fait savoir, hier, qu'elle allait jeter un coup d'œil extrêmement minutieux sur cette "opération de recapitalisation" de la Sabena.

On ne peut, dès lors, mettre sur le même pied, le montant de dix milliards qui est apporté et celui de 20 milliards, dont on parle et qui est d'une nature différente. En effet, d'où proviennent ces 20 milliards? Est-ce un capital que l'on apporte à la société? Un journaliste s'est fait l'écho de mesures managériales à concurrence de 12,2 milliards et de mesures sociales pour 2,2 milliards. Le reste serait obtenu par la cession de filiales de Sabena à Swissair, à concurrence de 85% du capital.

Excepté si vous pouvez me convaincre du contraire, cette opération de recapitalisation me paraît curieuse. En fait, on ne fait rien d'autre que vendre les bijoux de famille, pour recourir à l'expression populaire, de Sabena à Swissair et l'on considère cela comme une recapitalisation. Je vous avoue que ce procédé me dépasse et j'aimerais comprendre.

Aussi, si c'est de cette façon que se passent les choses, un problème se pose à tout le moins. Je m'attends à ce que la Commission européenne jette un coup d'œil circonspect à l'égard de cet argent en posant la question fondamentale suivante: un actionnaire privé, devant justifier l'argent qu'il investit devant ses actionnaires, aurait-il, dans les mêmes circonstances, investi 4 milliards pour cette opération de recapitalisation? Telle est la question. Si ce n'est pas le cas, il s'agit à l'évidence une opération publique de l'Etat, non conforme aux conditions de concurrence. Sans doute, d'autres questions viendront-elles s'ajouter.

Je voudrais y voir plus clair, monsieur le ministre. J'aimerais que vous puissiez répondre à ces trois étapes: 1999, avril 2000 et aujourd'hui, sans entrer dans l'événement tout récent de la démission, contrainte ou libre, du président de SAir- Group, hier, fait pour le moins singulier, au moment où vous "claironnez" le résultat d'un accord.

Au moment où vous annoncez les résultats d'un accord, cela pose de l'autre côté de toute évidence un problème aux partenaires. La démission de M. Bruggisser est-elle une coïncidence ou a-t-elle un lien avec les accords qui ont été paraphés et conclus au début de la semaine?

Monsieur le président, je voudrais y voir clair! Il nous a été annoncé au début de ce gouvernement une opération de vente de la Sabena qui allait rapporter de l'argent à l'Etat. Je constate aujourd'hui que l'Etat dépense de l'argent pour se débarrasser de la Sabena et le moins qu'on puisse dire est que c'est paradoxal par rapport aux intentions, sans parler de l'argent que cela va coûter. Un certain nombre de questions sur la recapitalisation restent posées.

Par rapport à l'accord d'AMP et à la structure commerciale que j'ai mentionnée tout à l'heure, comment pouvez-vous m'expliquer, monsieur le ministre, que dans une publicité au logo Sabena on trouve: "Délices d'Asie, Pékin – 25.900 francs; Djedda, Bombay, Déli, Manille, Hongkong, Shanghai..." alors que ces destinations ne sont pas couvertes par Sabena? Comment peut-on expliquer que de la publicité soit faite sous le logo Sabena pour des destinations qui ne sont pas couvertes par les avions de la Sabena? Ceci est-il en conformité avec l'accord d'AMP et dans la juste répartition des intérêts des uns et des autres?

Vous avez déjà donné des éléments de réponse concernant le débat de Johannesburg. Cependant, il est singulier de voir que la Sabena renonce à sa liaison sous prétexte de déficit et que dans le même temps, Swissair renforce sa liaison vers Johannesburg au départ de Zurich et gagne de l'argent, j'imagine, et que British Airways, notant cela, ouvre une deuxième liaison vers Johannesburg au départ de Londres! Il semble donc que de Zurich, on gagne de l'argent et que de Londres, on espère en gagner plus puisque les fréquences sont augmentées, mais que de Bruxelles la liaison est supprimée et que TAP, Air Portugal, comme par hasard membre de Qualifyer, supprime également sa liaison vers Johannesburg.

Comment se fait-il qu'au sein de Qualifyer, on ne semble pas gagner de l'argent et que chez les partenaires ou les concurrents, on en gagne? Ces éléments sont plus anecdotiques mais ils m'amènent à me poser des questions sur la structure de cette coopération et à savoir dans l'intérêt de quel partenaire elle est réellement gérée.

02.04 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, alvorens mijn vraag te stellen wil ik iets verduidelijken. Het gaat mij er niet om wie hier over dit thema het woord voert of niet. Het is niet belangrijk of ik dat ben of de heer Poncelet. Ik wil er voor de collega's alleen de nadruk op leggen dat, als men de data van indiening bekijkt, ik als eerste een vraag heb ingediend, waarna de interpellaties en de andere vragen zijn gevolgd. Het is dus zeker niet zo dat alle vragen zijn gevolgd op het initiatief van een lid van de oppositie. Politiek gezien vind ik het belangrijk te verduidelijken dat het initiatief nu van een lid van de meerderheid komt.

Mijnheer de minister, u kent mijn persoonlijke en politieke bezorgdheid over het bedrijf Sabena. Ik heb er zelf verschillende jaren gewerkt, onder meer onder de heer De Croo, die de liberale Minister van Verkeer was vóór u. Toen hoorde ik al spreken over de vele onderhandelingen, de laatste akkoorden en de laatste steun. Men zei: "Nu is het gedaan; deze keer moeten er echt maatregelen worden genomen".

Ik blijf nog altijd sceptisch over de huidige kansen voor Sabena. Dat moet u niet interpreteren als een wantrouwen tegenover u als minister, maar wel als een gezond wantrouwen op basis van de ervaringen die ik met dit dossier al die jaren heb gehad. In dit dossier wil ik dus eerst zien en dan geloven.

Sabena heeft nog nooit zoveel bestemmingen gehad als nu. De bezettingsgraad van de toestellen zou nog altijd beter moeten, maar is nog nooit zo hoog geweest als nu. Tot mijn grote verbazing stel ik echter vast dat bepaalde bestemmingen zullen worden afgeschaft. Als voorbeeld geef ik Johannesburg. Welnu, als er één toestel is dat altijd overvol zit, dan is het wel het toestel richting Johannesburg. Met mijn simpel boerenverstand kan ik er niet bij dat zo'n lijn verlieslatend zou zijn.

Sabena heeft nog nooit zoveel investeringen en inspanningen gedaan om haar vloot te moderniseren en te vernieuwen. Nooit eerder

heeft zij zo'n grote operatie als nu doorgevoerd. Toch stellen wij vast dat Sabena op dit ogenblik met een tekort zit als nooit tevoren. Sabena kijkt tegen een berg schulden aan waar blijkbaar niet over te komen is.

U hebt vorig weekend beslissingen genomen. Ik zou graag hebben dat u die beslissingen nu toelicht en dat u de redenen geeft waarom u die beslissingen hebt genomen.

Ik maak mij ook ongerust om het volgende. De vakbonden hebben gezegd dat zij er ernstig over denken of zij al dan niet in het Blue Sky-programma zouden stappen. Dit neemt niet weg dat ik, als gewezen vakbondsmilitant bij Sabena, opnieuw moet vaststellen dat de vakbonden moeten onderhandelen met het mes op de keel.

Wat het commerciële beleid betreft, zal ik de voorbeelden die de heer Poncelet aanhaalde, niet herhalen. Ik begrijp niet wat de ratio achter dit beleid is, zo die er al is.

Kort samengevat komt het erop neer dat ik graag een toelichting zou krijgen bij de beslissingen die u vorige week hebt genomen.

02.05 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zou willen inhaken op wat collega Poncelet daarnet heeft gezegd. Immers, verscheidene collega's en ook ikzelf hebben het voorbije jaar in deze commissie aan de minister verschillende vragen gesteld over de toestand bij Sabena. Telkens kregen we die geruststellende woorden dat er in feite geen problemen waren en dat Sabena wel eens een schoolvoorbeeld zou kunnen worden van hoe een samenwerking kan tot stand komen met de vermeende goede resultaten.

Recent hebben wij vernomen dat het absoluut noodzakelijk is dat er een kapitaalinjectie komt van 10 miljard. Bovendien, en dat is misschien nog wel het belangrijkste en het moeilijkste in het dossier, zou er voor 5 miljard moeten worden bezuinigd. Als dat niet gebeurt dan zou het wel eens kunnen dat in 2001 de maatschappij een verlies lijdt van 15 miljard. Als ik die cijfers vergelijk met de vele geruststellende woorden die minister Daems in deze commissie heeft naar voren gebracht, dan kunnen we niet anders dan heel wat vragen stellen.

Met dit dossier staan we voor een zware uitdaging omdat we hier een confrontatie krijgen, enerzijds met de rendabiliteit van het bedrijf, wat natuurlijk ook zeer belangrijk is, maar anderzijds ook met

het sociaal aspect in dit dossier, waarbij ik in de eerste plaats aan de tewerkstelling denk.

De eerste vraag blijft echter waaraan die sterke en snelle achteruitgang te wijten is. Hoe sterk is een minister, die uiteindelijk regelmatig geruststellende woorden kwam brengen, verrast in dit dossier. Ik mag dat woord gebruiken, want ik kan het niet anders uitdrukken. De minister moet zelf door dat dossier verrast zijn. Immers, sinds het moment waarop de heer Reutlinger bij de maatschappij is weggegaan hoorden we niets anders dan dat het een bedrijf was dat letterlijk op rozen zat.

Een van de redenen zou kunnen zijn dat men verkeerd geïnvesteerd heeft en dat men in feite beter voor toestellen van Boeing had gekozen dan voor de toestellen van Airbus. Gelukkig is een dergelijk probleem nog niet bij de NMBS gerezen. Mocht de heer Schouppe zo'n fundamentele vergissing hebben begaan dan veronderstel ik dat er nogal iets anders zou gebeurd zijn, en niet alleen in deze commissie maar ook in het Parlement en dan zou de regeringstop wel andere belangrijke beslissingen genomen hebben. Het is echter wellicht alleen maar bij Sabena gebeurd en dan is men er een beetje geruster in.

De audit, waar de syndicale organisaties naar vragen, is natuurlijk ook een belangrijk element. Men vraagt die audit omdat men zich toch afvraagt of er geen boekhoudkundige, financiële doorschuivingen zijn gebeurd naar de Swiss Air groep. Ik weet niet of de minister gaat wachten tot hij het resultaat kent van die audit, of is hij reeds zo gerust in de situatie dat hij vandaag geruststellende taal kan spreken.

De 15 miljard besparingen gaan natuurlijk zwaar wegen, vooral de 2,2 miljard besparing die op de loonmassa moet gebeuren. Dat is natuurlijk niet alles wat op de loonmassa zal gebeuren en wat ten nadele van het personeel zal zijn. Immers, als men in het kader van besparingen ook denkt aan het afschaffen bepaalde lijnen, dan kan het niet anders dat, wanneer er minder werk is, ook het personeel daaronder gaat lijden. Het zou dus nuttig zijn mocht de minister ons daarover iets meer toelichting kunnen geven.

Een ander element waarover op dit ogenblik weinig te horen is, is de uitvlagging van de piloten. Een paar jaar geleden was dit een belangrijk element in het kader van de besparingen. In het kader van de loonlasten zou men trachten de piloten te laten uitbetalen via Swiss Air wat voor de maatschappij veel goedkoper zou zijn. Mijnheer de minister, wat is daarvan het resultaat op dit

ogenblik. Wordt daar nog aan gedacht of kunnen wij zeggen dat deze operatie niet zal gebeuren, en dat ze zeker niet zal gebeuren ten nadele van de fiscale inkomsten bij ons, of ten nadele van de sociale zekerheid.

Trouwens, wanneer men bespaart, dan zal men waarschijnlijk vooral denken aan de hoogste lonen en dat zijn dikwijls de piloten. Ik kan mij voorstellen dat zij daar ook bepaalde reacties op hebben.

Ten slotte wil ik nog een vraag stellen betreffende de reactie van de Europese Commissie. De minister stelt ons in deze zaak nogmaals gerust, na raadpleging van zijn juristen. Ik hoop echter dat het een andere geruststelling is dan deze die wij in het voorbije jaar van hem mochten horen. Toen verklaarde de minister dat met Sabena alles in orde zou zijn. Sta mij toe eraan te twijfelen of men al gerustgesteld mag zijn na de raadpleging van juristen. Ik ben van mening dat het nuttig zou zijn om meer zekerheid te krijgen dan nu het geval is. Als dit immers aanzien wordt als een staatsunie in de echte zin van het woord, dan staat de hele operatie er wel erg slecht voor.

02.06 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, je rejoins les remarques de mes confrères sur le rôle de notre commission en ce qui concerne le contrôle, la vérification du suivi de certains dossiers, l'implication de l'Etat et ses intérêts, ainsi que l'importance que nous devons accorder aux volets sociaux dans certains dossiers. Le dernier exemple est celui de la Sabena.

M. Poncelet a fait un rappel historique de ce dossier. En 1999, je ne faisais pas encore partie de la commission; je ne puis donc pas me prononcer. Mais en avril 2000, vous avez vous-même exposé la stratégie de l'Etat et la bonne affaire que cela représentait d'échanger des parts de la Sabena contre des parts de Swissair. Vous aviez peut-être raison puisque hier, à la radio, j'ai entendu dire que finalement le groupe suisse SAIR n'était pas en déficit et que, par conséquent, l'Etat, actionnaire de SAIR-Group, pourrait toucher des dividendes à défaut d'avoir son mot à dire dans la gestion de la compagnie.

En avril, nous aurions pu avoir un débat à bâtons rompus alors que l'heure était encore à l'optimisme, même si des nuages commençaient à poindre. En tous cas, lors de la séance du 29 novembre 2000, de nombreuses questions vous furent posées, auxquelles vous aviez répondu en

avouant être dans l'incapacité de fournir une réponse précise. Vous nous aviez toutefois affirmé que vous étiez attentif au dossier et que tout se passerait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Voici, en résumé, ce qui a été dit à ce moment-là.

Toutes les questions qui ont été posées en novembre et décembre restent d'actualité.

Par ailleurs, ce que je trouve frustrant, c'est que mes questions paraissent désuètes, dépassées dans les faits parce que les médias semblent mieux informés que nous. Les responsables de l'ensemble de cette affaire sont invités à la radio ou devant les caméras de télévision; on écrit des pages et des pages sur le sujet. Nous y lisons dix fois plus que tout ce qu'on a pu apprendre par le biais de simples questions parlementaires.

Ma première question, qui fut rédigée avant le week-end dernier, portait sur l'audit demandé par les associations de pilotes et les syndicats. La direction avait d'ailleurs appuyé cette demande. Il est donc quelque peu étonnant que tout se passe sans que l'on ait une évaluation de la situation ou une vision claire de la gestion de l'entreprise dans la mesure où cette société demandait une recapitalisation de la part de l'Etat de l'ordre de quatre milliards.

Finalement, cet audit n'a pas encore eu lieu. Il sera organisé fin janvier. Mais peut-être qu'à l'occasion de l'échange d'actions du mois d'avril, vous disposiez d'un dossier d'analyse et d'évaluation structurelle de l'entreprise. Est-ce que cela vous a permis de prendre aujourd'hui des décisions en bonne et due forme ? Dans quelle mesure cela a-t-il permis de clarifier la situation ?

Ma deuxième question est plus générale. Les journalistes l'ont posée à plusieurs reprises. L'entreprise Sabena est gérée par un conseil d'administration. On se pose la question de savoir comment il est possible que la situation se soit détériorée en si peu de temps. C'est une question que l'on retrouve dans tous les journaux sur le ton de l'étonnement. En effet, il y a un an, on chantait victoire et on clamait haut et fort que la Sabena renouait enfin avec les bénéfices.

Il existait certainement des signes avant-coureurs de ces difficultés. Quels étaient-ils ? Swissair reconnaît avoir mené une stratégie et précise bien que c'est elle qui prend les décisions importantes. L'Etat belge, qui en tant qu'actionnaire compte des représentants au sein du conseil d'administration, a-t-il suivi le dossier avec suffisamment

d'attention ? A-t-il été en possession de toutes les informations utiles ? A-t-il convenablement défendu ses intérêts en tant qu'actionnaire ? Y a-t-il eu une concertation entre vous et les représentants de l'Etat au conseil d'administration ? Des passerelles existent-elles de façon à ce que vous soyez informé des stratégies et options prises par le conseil d'administration ? Comme le déficit de la société est avéré aujourd'hui, on se tourne vers l'Etat mais avez-vous au moins été informé des décisions importantes qui ont été prises précédemment ? En a-t-on discuté avec vous ? L'intérêt de l'entreprise et celui de l'Etat actionnaire ont-ils toujours été au cœur des choix qui ont été faits ? Quelles garanties l'Etat se donne-t-il aujourd'hui pour pouvoir influencer les décisions et orientations prises ? Il faudrait en effet éviter d'être à nouveau confronté au même scénario dans un ou deux ans. L'Etat donne-t-il carte blanche à la société ?

Quel est le calendrier prévu ? Tiendrez-vous compte de l'audit en cours ? Si des problèmes sont soulevés par cet audit, l'Etat se réserve-t-il une marge de manœuvre pour prendre des dispositions. S'il s'avère qu'il y a eu confusion d'intérêts, abus de confiance et une gestion favorisant plutôt la Swissair que la Sabena, l'Etat compte-il intervenir pour préserver ses intérêts puisque nous sommes actuellement dans un processus de dialogue ?

02.07 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Monsieur le président, il n'est pas facile d'être plusieurs à parler d'un même sujet. Comme j'ai la malchance d'être le dernier, beaucoup de choses ont déjà été dites. Je voudrais simplement rappeler à Mme Coenen qui a l'air de suivre les événements de la Sabena dans la presse, que nous avons appris nous aussi par la presse que M. Morael était candidat à la présidence de la SNCB.

Monsieur le ministre, alors qu'en avril 2000, un accord avec S Air-Group laissait effectivement entrevoir une diminution du poids des actionnaires publics dans le capital de la Sabena, une injection de capitaux à hauteur de dix milliards dont quatre à charge des actionnaires belges s'avère aujourd'hui indispensable au maintien de l'activité de l'entreprise. Au-delà de l'apport de capitaux frais, un plan de redressement est en cours de négociation avec les syndicats, lesquels ont obtenu la réalisation d'un audit sur la situation financière de la Sabena.

La concrétisation des accords qui pourraient intervenir serait encore soumise au contrôle de la

Commission européenne en matière d'aides d'Etat.

Monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement actuel des négociations entre les représentants des syndicats et de la direction ? Quel est votre sentiment sur l'évolution de ce dossier spécifique ?

Comme d'autres, je voudrais savoir sous quelle forme s'effectuera l'apport des nouveaux moyens financiers, sachant qu'une augmentation de capital ne peut être retenue tant que l'accord d'avril 2000 n'est pas en vigueur.

Dans le communiqué du conseil d'administration de la Sabena, il est question de certificats de participation. J'aurais souhaité avoir quelques éclaircissements à ce sujet.

Quelle est, à ce jour, la réaction de la Commission européenne par rapport à l'intervention financière de l'Etat belge dans la Sabena ?

02.08 **Minister Rik Daems:** Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten in een bepaalde logica antwoord te geven op alle vragen die gesteld zijn.

Les questions sont multiples et si je ne réponds pas à toutes, n'hésitez pas à intervenir.

Monsieur le président, la meilleure chose à faire est de suivre l'ordre suivant.

Premièrement: quelle est la logique d'un Etat à figurer ou non au sein d'une entreprise privée et comment doit-il réagir face à une certaine situation?

Deuxièmement: quelle est l'évolution du dossier, sur base des situations antérieures?

Troisièmement: qu'avons-nous réalisé en tant qu'actionnaire?

Quatrièmement: quel sera l'avenir?

Ik zou in de eerste plaats een misverstand uit de wereld willen helpen. Men blijft denken dat Sabena een openbare instelling is. Sabena is een privaat bedrijf dat rendabel moet zijn en dat geen reden van bestaan heeft als het niet rendabel is. Laat dat nu voor eens en voor altijd duidelijk zijn. Sabena is één van de bedrijven die uit het verleden komt waar de staten traditioneel bepaalde economische domeinen tot zich trokken en daar zelf - omdat de markt dat niet altijd deed - gingen in investeren omdat zij van oordeel waren dat er een publieke doelstelling na te streven was.

Wel, vandaag is de situatie geëvolueerd, tenzij iemand denkt dat je nu niet meer op de markt kan

gaan. Men kan nu een bestemming kiezen en proberen ergens een ticket van een luchtvaartmaatschappij aan zo goed mogelijke voorwaarden te kopen. Dit is dus een volledig concurrentieel markt. Nu, wat doet nu een staat die te maken krijgt met een situatie uit het verleden die evolutief is? Dan kom ik op de logica die ik al een aantal keren heb uiteengezet. Hij gaat het bedrijf via een aantal tussenstadia laten evolueren van een bedrijf dat nog in een volledig monopolistische omgeving gesitueerd is, waar men het alleenrecht heeft - de Post is daar een voorbeeld van -, naar een gewoon privé-bedrijf. Het bedrijf gaat dus van publiek naar privé en de overheid heeft niets of weinig te maken met dit bedrijf dat concurrentieel in de markt is, behoudens het feit dat er doelstellingen zijn van algemeen belang. Dat is het uitgangspunt. In die context vind ik het heel belangrijk dat men hier de vraag stelt waarom nog overheidsgeld ter beschikking wordt gesteld - ik zeg wel duidelijk ter beschikking stellen, niet besteden - in een bepaalde situatie? Ik ga daar heel klaar en duidelijk op antwoorden. Indien deze commissie van mening zou zijn dat de overheid als meerderheidsaandeelhouder hierin niets te zien heeft, dan is de situatie duidelijk. Iedereen zal echter ondertussen begrepen hebben dat de co-aandeelhouder niet alleen zal ingrijpen. De beslissing die vandaag door de regering diende te worden genomen is bepalend voor het voortbestaan en de toekomst van Sabena. Dat is de realiteit.

Dat is de realiteit en het is nodig dat we die realiteit onder ogen zien.

Mijnheer de voorzitter, collega's, in deze context zijn er twee aspecten te onderscheiden. Ten eerste, er is het aspect aangaande het aandeelhouderschap, met name hoe verdedig ik de waarde van het geld dat werd geïnvesteerd. Het betreft hier geen loutere theorie, maar een praktijk die van toepassing is op vele dossiers waarvoor ik verantwoordelijk ben. Het tweede aspect heeft te maken met het stake-holdership, de andere zaken die van belang zijn voor Sabena.

Ik kom meteen op de overeenkomst die in april 2000 is gesloten. Ten eerste, binnen de regering heb ik altijd verdedigd dat er naast de pure belangen van de aandeelhouders ook andere elementen van belang waren in dit dossier, bijvoorbeeld het feit dat dit in heel de wereld de eerste nationale kern is, die zou ophouden te bestaan. Persoonlijk vond ik het geen goed idee om aan de buitenwereld te zeggen dat Sabena als eerste zou ophouden te bestaan, alhoewel er in

het verleden daarvoor aanwijzingen waren.

Ten tweede, meer dan 50% van de trafiek op Zaventem komt van Sabena. Er zijn dus nog andere waarden in het geding.

Ten derde, de luchthaven van Zaventem is een belangrijk economisch gegeven en is de grootste groeipool van het land. Naast het pure privé-aandeelhouderschap zijn er dus andere elementen die meespelen, met name de impact op Zaventem, op de regio en op BIAC, alsook het feit dat het een bedrijf is waarin de overheid een meerderheidsparticipatie bezit. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de kwalitatieve aspecten. Vinden we dat de merknaam Sabena voor het imago van dit land belangrijk is? Ik vind alvast van wel.

Sabena is geen publiek bedrijf, maar wel een privé-bedrijf. Laat dat duidelijk zijn.

Ten tweede, op de vraag of in de periode waarin ik verantwoordelijk was voor dit bedrijf ik één frank in dit bedrijf heb geïnvesteerd, is het antwoord nee. Ook daarover moet duidelijkheid bestaan. Ik herhaal het: geen frank. Geen enkel overheidsbedrijf dat ik beheer ontvangt geld. Dat geldt dus ook voor De Post. Er is daar wel sprake van een factuur van De Post aan de overheid voor de bedeling van de post, maar er wordt geen geld in het bedrijf gestopt. Laten we ook daarover duidelijk zijn. Deze politiek moet volgens mij ook worden voortgezet.

Nu duidelijk is dat Sabena een particulier bedrijf is, kunnen we de evolutie van het dossier bekijken. Wat is de evolutie van het dossier? Ik zal niet teruggaan tot voor 1995.

Je pourrais vous énumérer toutes les périodes mais je commencerai en 1995. A cette époque, la situation est relativement simple: un grave problème se pose, on rachète les parts d'Air France dans la compagnie pour un montant de 4 milliards, on prête cet argent à Swissair et cette dernière reçoit un warrant. Qu'est-ce qu'un warrant? C'est la possibilité de convertir un prêt en actions. Donc, en 1995 l'Etat injecte 3 milliards 500 millions dans l'entreprise; l'actionnaire suisse y investit 6 milliards 500 millions et prête 4 milliards à l'Etat qui, lui, utilise cet argent pour racheter les parts d'Air France et les donner à Swissair. Swissair devient actionnaire pour moitié et obtient en outre un droit d'acquérir la majorité. Qu'on me comprenne bien: en 1995, l'entreprise était virtuellement à majorité Swissair. C'est le contexte dans lequel j'ai commencé à négocier en

novembre 2000. Nous entrerons dans les détails un peu plus tard.

En novembre 1999, on a pris une décision stratégique: le partenaire existant est-il celui avec lequel il faut poursuivre la gestion de l'entreprise ou non, bien qu'il ait tous les droits de devenir majoritaire? Nous avons procédé à une étude et j'ai livré énormément d'informations à cette commission, à huis clos. A ce moment-là, tout laissait croire qu'il s'agissait du bon partenaire, en tout cas le partenaire prioritaire. Nous avons abouti à un accord en avril 2000: il précise que Swissair a le droit de devenir majoritaire, mais nous allons renégocier et faire en sorte qu'il le devienne à 85% et non à 62.5%. L'Etat belge garde 15% auxquels sont liés des droits spécifiques.

Om welke rechten gaat het? In 1995 werd een akkoord gesloten, dat een aantal garanties, onder meer inzake de werkgelegenheid van Sabena Technics inhield. Wij voegden hieraan een aantal garanties van strategische aard toe. De garanties op Sabena Technics konden worden uitgebreid. Na het akkoord van 1995 werd de afronding van het akkoord de facto mogelijk.

C'était parfaitement possible dans l'accord de 1995. Si nous sommes majoritaires au conseil d'administration, majoritaires dans le capital d'une entreprise, nous pouvons décider de faire ce que nous voulons des filiales qui font partie de l'entreprise. Apparemment, on tente de l'oublier.

Qu'ai-je fait? J'ai négocié que la filialisation pouvait s'élever à concurrence de 50% et au-delà après une bonne négociation avec les syndicats. C'est toujours le cas aujourd'hui, dans l'accord de 2001.

L'accord indiquait que SAir pouvait avoir jusqu'à 85%, warrant terminé, nous gardons le fret et les 15% peuvent aussi être convertis en actions SAir. Valeur de l'opération: le warrant, 4 milliards, dans le contexte du coût « tout en SAir », on reçoit 5,5% des actions de SAir, soit une valorisation de 5 x 7 milliards.

Pour être clair, si nous comparons l'accord que nous voulions conclure et qui ne coûtait rien, ni pour SAir ni pour nous, puisqu'il s'agit simplement d'échange d'actions, alors que l'accord de 1995 nous donnant 50% plus le droit de devenir majoritaire coûtait 3,5 milliards à l'Etat, l'accord de 2000 prévoit la possibilité pour SAir de devenir actionnaire à 100%, donc le droit de devenir majoritaire, mais pour l'Etat, ce n'est plus un coût

de 3,5 milliards mais un bénéfice de 9,7 milliards. Je tiens à le dire parce que certains tentent parfois de l'oublier.

Je veux aussi mettre l'accent sur les garanties supplémentaires sur les filiales - d'où l'implication des syndicats -, sur les alliances stratégiques où l'Etat belge a son mot à dire en cas d'alliance, sur AMP qui doit être supervisé par un « technical committee », sur le fait que nous avons un membre au conseil d'administration de SAir pour informer les gens de SAir et être informés de leur stratégie. Tous ces éléments ont été ajoutés au premier accord.

In 2000 werd een akkoord gesloten dat een aantal bijkomende, kwalitatieve garanties en rechten en een waardebeoordeling gaf.

Een concreet antwoord op de vragen van een aantal sprekers. In april 2000 lieten wij geen audits uitvoeren, maar hebben wij – zoals het hoort – bij een aandeelhoudersoperatie investeringsbankiers volgens de normale procedures aangesteld. Dit gebeurde trouwens vanuit de federale participatiemaatschappij, wat in het verleden niet het geval was. De waardebeoordeling gebeurde dus op een transparante manier. De regering vroeg terzake dus niet om een audit, maar om een waardebeoordeling om problemen terzake uit te sluiten. Op basis hiervan werd over de verschillende aspecten onderhandeld. De waardebeoordeling toont inderdaad een aantal financiële raadsels, mijnheer Poncelet. Wij wisten op dat ogenblik natuurlijk dat 2000 een jaar van verlies zou zijn. Dat was ook zo aangekondigd.

Pour l'année 2000, nous savions qu'il y avait une projection de pertes aux alentours de six milliards. Nous savions aussi que, dans les projections établies, était inclus un plan de restructuration. D'où l'interrogation: « Que s'est-il passé ? Avec un plan de restructuration, on pourrait réduire la perte de six milliards à deux ou trois milliards en 2001, pour atteindre le « break-even » en 2002. » Il ne faut pas oublier qu'à l'époque, une restructuration n'était pas encore définie. C'est venu un peu plus tard.

J'essaie de répondre ici à vos questions précises. Quand devons-nous réunir l'assemblée générale ? Quand nous tombons au-dessous de 25% du capital, mais nous pouvons le faire quand on arrive au-dessous de 50%. Nous sommes tombés au-dessous de 50% en 2000. Fin 2000, nous sommes tombés au-dessous de 25%, ce qui a été constaté par le conseil d'administration le 14 décembre, si ma mémoire est correcte. D'où la

convocation de l'assemblée générale dans les deux mois. Ce n'est pas extraordinaire, c'est tout simplement la loi.

Quant à la détérioration des résultats, je pourrais vous donner certains chiffres, notamment sur l'évolution entre 1998, 1999, 2000, 2001, etc.

Je propose toutefois, monsieur le président, d'entrer dans ces détails lorsque nous entendrons les dirigeants de la Sabena ici dans quelques semaines car je n'ai pas sous la main toutes les données comptables.

Quels éléments importants y a-t-il lieu de retenir ?

Ik begrijp dat men zich afvraagt hoe dit komt. De antwoorden op deze vraag zijn de volgende. In 1998 heeft Sabena – volgens haar eigen gegevens – een goed jaar gekend omwille van een aantal redenen: eenmalige inkomsten, een algemene opleving van de luchtvaartmaatschappijen en relatief lage kosten op de vloot. In 1999 hebben een aantal niet wederkerende elementen op het resultaat ingespeeld. Equant- en City Bird-aandelen werden verkocht. Een aantal oude toestellen uit de vloot werden verkocht. Het hedgingcontract werd verkocht. Sta me toe dit laatste begrip even uit te leggen. Als ik bijvoorbeeld over een jaar iets moet kopen in Amerikaanse dollars kan ik gewoon wachten en volgend jaar betalen in dollars of ik kan nu reeds mijn dollars aankopen aan een vaste prijs. De prijs die men betaalt voor zo'n contract is meestal het verschil tussen wat men later zou verliezen. Met andere woorden, de prijs die men voor het contract heeft gekregen, zou normaal gezien de meeruitgave geweest zijn om de dollars te kopen. Dit is niet het geval gebleken. Dit fenomeen is echter niet abnormaal in een bedrijfsvoering.

In 2000 is er het voorspelde negatieve resultaat dat op het moment van de onderhandelingen gekend was. De niet-recurrente elementen bedragen zowat 2,5 à 3 miljard Belgische frank. Daarnaast is er een element dat te maken heeft met de situatie van de luchtvaartindustrie in het algemeen, namelijk de yield. Dit is het bedrag dat men aan een passagier verdient. De loadingfactor speelt ook een rol en dat heeft dan te maken met de bezettingsgraad. Daarnaast zijn er ook de kosten voor de dollar en de vloot. Bovendien zijn er ook nog andere resultaten van financiële aard of afschrijvingen. Precies daar zit het verschil tussen de voorspelling van een verlies van 6 miljard frank naar ongeveer 2 miljard frank in 2001 en het operationele verlies van 8 miljard dat moet worden aangevuld met een aantal provisies die

door het bedrijf werden aangelegd om moeilijkheden te vermijden. Een vliegtuig dat bij wijze van spreken 1000 frank heeft gekost voor 800 frank verkopen levert een verlies op van 200 frank. Dat is een provisie die in de boekhouding moet worden ingeschreven.

Ik wil u enkele cijfers geven. Sabena heeft een strategie van expansie gevolgd waardoor de maatschappij van 5 miljoen naar meer dan 10 miljoen passagiers is geëvolueerd. Deze strategie is trouwens benefiek gebleken op een ogenblik dat heel de luchtvaartindustrie groeide. Eens die groei wegviel, werd de prijsconcurrentie opnieuw belangrijk. Het probleem hierbij is dat de loonfactor bij Sabena is verbeterd, maar de afstand ten opzichte van het Europese gemiddelde bedraagt nog altijd meer dan 3%. De afstand met KLM bedraagt nog steeds 10% en meer dan 5% met Air France. Alhoewel de vloot werd uitgebreid en er een betere loonfactor werd gecreëerd, hinkt men nog steeds achter op de rest. De expansiepolitiek is op korte termijn benefiek gebleken maar deze kan op lange termijn niet worden doorgetrokken omdat men te af te rekenen heeft met de dollarkoers en de fuel.

"Dollar and fuel" is het tweede, belangrijke probleem dat zich voordeed. Wat is het specifieke probleem van Sabena? Het antwoord op deze vraag is niet nieuw; we hebben er in deze commissie al vaak over gesproken maar het is belangrijk dat opnieuw te doen. Sabena vliegt weinig op de Verenigde Staten. De brandstof, die een belangrijk deel van de kosten vormt, wordt in dollars aangerekend. Sabena, dat traditioneel bijna geen vluchten naar Amerika heeft, heeft bijgevolg weinig dollarinkomsten. Er is dus een risico inzake de koers van de dollar. Het risico is voor Sabena dus groter, als de dollar in prijs stijgt. Men kan zich tegen dat risico indekken door zich ertegen financieel-operationeel te verzekeren en de prijs daarvoor te betalen. Men kan er ook voor kiezen dit risico gewoon te nemen. De heffing, de kostprijs, is normalerwijze even hoog als het risico dat men loopt. Een groot probleem ontstaat als de dollar in waarde stijgt. Dat is de laatste tijd gebeurd. Bovendien steeg de prijs per barrel. Door beide elementen is het effect dubbel negatief op de gewone vlieggkosten. In plaats van met winst te vliegen, vliegt men met verlies, alleen omdat de kosten zo hoog liggen. Dit probleem rijst niet alleen bij Sabena, maar ook bij andere luchtvaartmaatschappijen. Het is niet zo dat alle luchtvaartmaatschappijen plots winst zouden boeken, Sabena uitgezonderd. Men vergeet blijkbaar dat er zich onder die luchtvaartmaatschappijen eveneens

maatschappijen met problemen bevinden, net zoals Sabena. Swissair is daar een voorbeeld van. Het verwijt dat er nu geld van Swissair naar Sabena zou worden getransfereerd of omgekeerd, is op het eerste gezicht zeker niet te merken aan de resultaten van één van deze beide maatschappijen.

Ondertussen is men bezig met het maken van een studie. Hierover is een audit van het personeel aan de gang. De vakbonden hebben mij daarvoor mijn steun gevraagd. Die vraag heb ik aan de raad van bestuur doorgespeeld, die aanvaardde dat die studie werd gemaakt. Ook ik ben in de resultaten van die studie geïnteresseerd. Vanuit de gegevens van die studie, zullen we een situatie zoals ik zonet heb uitgelegd, moeten leren kennen. Deze studie wordt gemaakt door U.S. Alfa, dat een van de bekendste auditbureaus in de luchtvaart.

Samengevat moet rekening worden gehouden met de volgende drie factoren: yield, loading, dollar-fuel. In een bedrijf werken deze drie factoren samen. Het is eigen aan een bedrijf dat het financiële resultaat door externe factoren daalt, bijvoorbeeld door de dollar-fuel. Het resultaat kan ook dalen door zelf geïnduceerde factoren. Bijvoorbeeld kan de yield en de loading-factor niet genoeg verbeteren – weliswaar verbeteren, maar niet voldoende verbeteren. Daarnaast zijn er nog financiële factoren: de afgeschreven vloot wordt vervangen door een nieuwe vloot waarvan de afbetalingen starten. Men komt financieel gezien terecht in een situatie waarbij het slechter gaat dan voorzien, omwille van de externe factoren. Men daalt onder een bepaalde drempel. Op dat moment merken alle banken samen dat opletten geboden is. Alles komt samen. De intresten voor de nieuwe kredieten die men moet aannemen, stijgen. Men komt in de klassieke sneeuwbal van de problemen terecht.

Dit is een eenvoudige verklaring voor het feit dat de heer Müller in de periode augustus-september plots aan de alarmbel trok. Toen is het Blue Sky-programma voor herstructurering op tafel gekomen. Dat lijkt natuurlijk zeer verrassend. Het is verrassend als men de redenering volgt dat de markt dezelfde is gebleven, de fuel is dezelfde gebleven, de yield en de loading-factor zullen verbeteren zoals verwacht. Maar die redenering klopt niet.

A titre d'exemple, si le dollar avait baissé de la même façon qu'il a progressé et si le prix du benzine avait baissé comme il a augmenté, la

Sabena aurait été, en raison de sa situation particulière, la société qui aurait fait le plus de bénéfices. Telle est la situation.

02.09 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ce n'est pas ce que dit l'administrateur délégué.

02.10 Rik Daems, ministre: Permettez-moi maintenant d'expliquer le résultat.

Men zit dus in een situatie waarin men een akkoord sluit in het jaar 2000, men kent de evolutie die slecht is voor 2000 maar die kan verbeteren in 2001 door een herstructureringsplan en men handelt overeenkomstig die context. Als dat bedrijf een privaat bedrijf is, kan men stellen dat de staat daar geen rol in te spelen heeft, tenzij van strategische aard. Dat was ook onze mening op dat ogenblik en dus sloten wij een akkoord.

Dan krijgen wij het probleem van artikel 103. Wij werden in augustus op de hoogte gesteld van de verslechtering van de resultaten. Dat is toch wel belangrijk. Op 16 oktober heeft de afgevaardigd-bestuurder de aankondiging gedaan dat Blue Sky nodig was: 14 miljard frank, waarvan 2 miljard frank door het personeel, om het bedrijf rendabel te maken in de gegeven de situatie. Op het ogenblik van de aankondiging van het probleem hebben de aandeelhouders contact met elkaar opgenomen en zijn beginnen onderzoeken hoe zij dat probleem konden counteren. De raad van bestuur heeft in december het Blue Sky-programma aanvaard en heeft ook in december de vaststelling gedaan van artikel 103, waarbij herkapitalisatie nodig werd. In januari zijn wij gekomen tot een principeel akkoord dat echter nog uitgevoerd moet worden, want het is conditioneel. In termen van snelheid denk ik dus dat wij vrij snel tot snel genoeg op de bal hebben gespeeld, zoals dat overigens hoort.

Wat is nu de inhoud van wat wij principeel zijn overeengekomen? Wij raken niet aan de overeenkomst van april 2000, want dat is de voortzetting van de overeenkomst van 1995 onder bepaalde voorwaarden. Bepaalde zaken in de overeenkomst van april 2000 vervroegen wij wel, zoals de mogelijkheid tot integratie van de filialen. Dat heeft als voordeel dat er via voorschotten kapitaal of middelen in het bedrijf kunnen komen, nodig om het bedrijf rendabel te maken. Verder weten wij dat de gevoerde expansiepolitiek niet tot in het oneindige verder kan gaan, gegeven de yield, de loadingfactor en de onzekerheid van de dollar. Op een bepaald ogenblik gaan wij dus die expansie limiteren, wat betekent dat er overtollig

activa zijn, zoals vliegtuigen. Die gaan wij dus verkopen.

Vous m'aviez déjà posé la question en séance plénière. A ce moment-là, il n'y avait pas encore d'actifs vendus. Ce n'est d'ailleurs toujours pas le cas, mais cela fait partie des plans actuels.

Ten derde, er moeten liquiditeiten komen, want we zijn ondergekapitaliseerd, wat betekent dat als artikel 103 in werking treedt, men uiteindelijk in een virtuele situatie van falen kan terechtkomen als de aandeelhouder niets doet.

Daar is het principeakkoord tussengekomen. We spreken hier over een totale inspanning van ongeveer 750 miljoen euro, nodig om met het blue sky-plan gedurende een periode van twee jaar de rendabiliteit waar te maken. Mijn positie is altijd geweest om in de toekomst een aandeelhouder van maximaal 15% te worden en daartoe wil ik een inspanning leveren, natuurlijk alleen in zoverre die inspanning rendabel is, want wij steken geen geld in een bodemloze put. Het bedrag van 100 miljoen euro is iets minder dan 15% van 750 miljoen euro. De SAirGroup engageert zich met 150 miljoen euro om de verkoop van activa en de voorschotten op filialen door te voeren indien er nog een tekort is.

Dat is de structuur van het principeakkoord dat we hebben gesloten, conditioneel aan blue sky en dus conditioneel aan het element van het personeel binnen blue sky, ten belope van 2 miljard. Met andere woorden, wij vragen aan het personeel om binnen een bepaalde context, die met de directie moet worden afgesproken, een inspanning te leveren van 2 miljard recurrent op een totaal van 30 miljard. Ik voel me vrij comfortabel door dat te hebben kunnen doen. Sabena heeft terzake andere tijden gekend.

Dit brengt mij op de vorm van die participatie. Dit is geen kapitaalbreng in de klassieke vorm omdat men dan in een situatie terechtkomt waarbij SAir majoritair zou worden, wat vandaag niet kan.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

Donc, la participation se traduit par des parts de participation au bénéfice. En regardant le passif du bilan, il y a d'une part, le capital et d'autre part, des réserves. Celles-ci peuvent presque être considérées comme du capital. Elles sont intégrées dans le ratio de liquidités si l'on calcule le niveau de capital au-dessous duquel il faut faire application de l'article 103 LCSC. Les parts de

participation au bénéfice en font également partie.

Een winstdeelneming is een papier dat men koopt in het vooruitzicht van een winst in de toekomst, waarbij men een voorafname van 5% op de winst krijgt en waarna de winst wordt verdeeld over gans het kapitaal plus de winstdeelnemingsbewijzen.

Donc, de ce point de vue-là, il n'y a pas de problème au niveau de la Commission européenne. M. Van Miert, qui s'y connaît, a donné son opinion à ce sujet à la radio. C'est donc un investissement clé dans un contexte de rentabilité. Donc, les moyens financiers que l'on met à disposition ne sont en principe pas perdus.

De vier miljard is geen weggegeven bedrag. Er staat een actief tegenover, die in de context van de rendabiliteit zijn waarde behoudt, vergroot of verkleint. Dat hangt van de rendabiliteit af. Het feit dat de medeaandeelhouder van private aard van hetzelfde soort papier 6 miljard afneemt, is voor mij de garantie dat het winstgevend zal worden. Geen enkele private onderneming is zo gek om een dergelijk bedrag te investeren als men niet minstens zeker is dat het bedrijf, gegeven bepaalde plannen, rendabel kan worden. Dat is evident.

L'aide de l'Etat n'est pas supposée représenter un problème, puisque c'est un investissement sous forme de parts de bénéfice, auquel le partenaire privé participe aussi.

Dat is de aard van het akkoord dat werd afgesloten. Ik kan niet genoeg de nadruk leggen op de voorwaardelijkheid. Indien het blue sky-programma niet kan worden uitgevoerd – als, met andere woorden, de gevraagde inspanning van het personeel niet kan worden geleverd – kan er geen rendabiliteit van het bedrijf worden gegarandeerd en is het principeakkoord niet bestaande. Dan spreken we over een situatie waarbij men van een particuliere onderneming niets anders dan een falingscenario kan verwachten. Een regering kan zich trouwens niets anders veroorloven, want men kan geen geld subsidiëren aan een particulier bedrijf. We hebben te maken met een private onderneming en niet met een "entreprise publique". Men moet voor eens en altijd ophouden dat te zeggen.

Zij die mij zeggen dat ik daar geen geld meer mag insteken, zijn dezelfden die mij schrijven om toch de lijn naar Johannesburg open te laten, zelfs als er een miljard frank verlies per jaar wordt geleden. Dit maar om te zeggen dat nog niet iedereen mee

is in de logica van een privé-bedrijf.

Le marketing tient compte du "co-sharing": il existe des destinations qui ne sont pas strictement survolées par Sabena mais en "co-sharing" avec d'autres compagnies. C'est une technique normale de marketing utilisée partout. Je pense par exemple à des clients en possession d'un billet de la Turkish Airlines et qui volent à bord d'un avion Sabena.

02.11 Jean-Pol Poncelet (PSC): On pourrait faire l'inverse: Swissair ferait de la publicité pour des destinations Sabena.

02.12 Rik Daems, ministre: En ce qui concerne Johannesburg, l'accord intervenu en avril 2000 est clair: on garde un certain nombre de destinations à la condition qu'à long terme, elles restent rentables.

Dat is immers ook raar. Men zegt dat we lijnen moeten openhouden, ook als ze verlieslatend zijn. Waar zit de logica daarin? Een lijn moet winstgevend zijn omdat men ze anders niet kan openhouden. Dat is toch logisch. Wij hebben de logica gehanteerd dat het binnen de groep rendabel moet zijn. Dat heeft een voordeel. Er is namelijk feeding naar Brussel om vandaaruit de lange afstandsvluchten te doen. Als men alleen de lange afstandsvluchten rekent, kan dit negatief uitvallen. Als men er echter de feeding naar Brussel bijneemt, kan het resultaat positief zijn. Volgens de directie is de verbinding met Johannesburg tot 1 miljard frank per jaar structureel deficitair; vandaar de sluiting. Hiermee wou ik op de precieze vragen antwoorden.

U vroeg ook of ik gerust ben in de situatie voor de toekomst. Ik heb de evolutie geschetst, de resultaten genoemd en de inhoud van het akkoord toegelicht. Ik zou veel vertrouwen hebben in de toekomst mocht iedereen zijn verantwoordelijkheid opnemen zoals het moet. Ik heb echter geen vertrouwen in de situatie als niet iedereen zijn verantwoordelijkheid opneemt. Ik vraag dan ook uitdrukkelijk dat het bedrijf evenals het personeel zijn verantwoordelijkheid opneemt. Zoniet kan het bedrijf jammer genoeg niet blijven bestaan, hoe betreurenswaardig ik dat ook vind. Het bedrijf zal dan moeten sluiten, niet omdat wij dat willen maar omdat wij niets anders kunnen doen. Dat hangt samen met onze positie als overheid in een privé-bedrijf. Ik wil verder ook heel duidelijk stellen dat ik niet van plan ben om belastinggeld te vergoeien. Met alle respect en zonder kritiek te willen uiten moet ik stellen dat dit in het verleden al te veel is gebeurd, ook in dit dossier. Dit is dus een

belangrijke trendbreuk.

Mijnheer de voorzitter, ik vat mijn antwoord even samen. Ik meen dat ik antwoord heb gegeven op alle detailvragen. Meer details zult u ongetwijfeld krijgen als de directie en de raad van bestuur naar hier komen om hun jaarverslag in het Parlement toe te lichten. Ook dat is ongetwijfeld een innovatie. We kunnen de boekhouding dan tot in detail bekijken. Ik ben vragende partij wat dat betreft omdat ik niet wil dat hier onduidelijkheid over bestaat.

Het spreekt vanzelf dat de situatie met betrekking tot de resultaten mij ook verrast heeft. Het ging er niet om dat ik iets over het hoofd had gezien, ik was verrast door de evolutie van de dollar, de fuel, de yield en de loading factor. Het bedrijf bevindt zich nu eenmaal in een concurrentiële situatie. In 1995 werd een akkoord bereikt met een potentiële meerderheid van SAir. Dat akkoord werd in 2000 sterk verbeterd in termen van financiën en garanties. We hebben een principeakkoord bereikt dat onder de gegeven voorwaarden, blue sky, in zijn globaliteit en met inbegrip van de twee miljard frank voor het personeel van het bedrijf een rendabele onderneming kan maken. Hierdoor worden de centen die de overheid vandaag op tafel legt een investering die niet verloren gaat. Dat is de context.

Ik herhaal nogmaals dat ik vertrouwen heb in de toekomst op voorwaarde dat iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt. SwissAir heeft zijn verantwoordelijkheid genomen en hetzelfde geldt voor de Belgische Staat. Als al diegenen die binnen het bedrijf hun verantwoordelijkheid moeten nemen dat ook doen, dan is het bedrijf potentieel rendabel in de nabije toekomst. Als dat niet het geval is, weet u wat dat betekent voor een privé-bedrijf. Ik meen dat niemand een andere houding kan verdedigen, hoe betreurenswaardig dat ook mag zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, zoals u weet is al voorzien om in februari in te gaan op wat u zo-even gesuggereerd hebt.

02.13 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik weet dat men soms de indruk zou willen wekken dat wij niet transparant willen handelen. Ik hecht eraan de commissie nogmaals mee te delen dat alle informatie steeds getrouw en veel vollediger dan in welke andere commissie dan ook werd doorgegeven. Wij hebben steeds een goede afspraak gehad over confidentialiteit. Bovendien werd de afspraak met Sabena gemaakt voor deze situatie zich heeft voorgedaan. Het gaat hier dus

niet om een reactie op die situatie. Ik benadruk dit nogmaals omdat ik niet met stemmingmakerij te maken wil krijgen. Dat is in dit dossier allerminst gunstig, ook niet naar de buitenwereld toe en een goed verstaander heeft maar een half woord nodig.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik meen dat ook de commissie zich steeds aan haar woord heeft gehouden met betrekking tot de confidentialiteit.

Avant de passer la parole aux membres pour les répliques et tenant compte de notre agenda fort chargé, vous ne m'en voudrez pas d'insister sur le respect du temps de parole.

02.14 **Jean-Pol Poncelet** (PSC): Monsieur le président, j'obéis. Je vais donc brièvement apporter quelques éléments complémentaires.

Tout d'abord, en ce qui concerne la remarque générale du ministre sur le statut de l'entreprise. Le débat n'est pas de savoir si c'est une entreprise publique ou privée. Mais il est bien de savoir que l'on injecte là de l'argent public, c'est-à-dire les deniers des contribuables. Il est donc tout à fait normal et légitime qu'une commission parlementaire interroge le gouvernement sur l'utilisation qu'il fait de l'argent public. Nous n'agirions pas différemment s'il s'agissait d'une société anonyme purement commerciale. C'est le rôle du législateur que de contrôler le gouvernement. C'est dans cet esprit-là que je vous ai posé un certain nombre de questions.

Vous nous dites que les Suisses étaient potentiellement majoritaires. Or, en fait et en droit, ce n'était nullement le cas. L'accord qui lie la Suisse et l'Union européenne n'est toujours pas ratifié. Il est donc évident que l'actionnaire belge est toujours majoritaire dans l'entreprise. En vertu de principes élémentaires, il appartient donc aux actionnaires, et donc aux administrateurs représentant cet actionnaire majoritaire, de prendre des décisions dans l'intérêt de l'entreprise et du capital. Je ne saurais m'écarter de cette logique.

C'est la raison pour laquelle j'insistais à ce point sur la gestion des deux dernières années. Les actionnaires ou administrateurs "publics" - peu importe la qualification que vous leur donnez - géraient de l'argent public dans une société dans laquelle l'Etat était majoritaire. On peut donc faire appel à leur responsabilité, tout simplement en tant que gestionnaires de l'entreprise.

Je ne puis donc pas vous suivre sur cette nuance-là. Le fait que la Sabena soit une entreprise privée ne change rien à la portée des questions qui ont été posées.

Subsiste encore un problème de fond au sujet de l'article 103. Peut-être suis-je mal informé, mais j'ai la conviction qu'il y a obligation de convoquer l'assemblée générale dans les deux mois dès lors que les pertes dépassent 50% du capital. Et si elles excèdent 75% du capital, la dissolution ou la poursuite de l'activité peut être décidée par une assemblée représentant 25% des titres.

Nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Vous nous avez dit qu'on avait constaté qu'on était en-dessous de 50%. Je n'ai à cet égard toujours pas eu de réponse sur la question de savoir quand exactement on avait fait cette constatation. Vous avez dit que c'était pendant l'année 2000. Et si je vous ai bien compris, en décembre, les pertes étaient inférieures à 25%. Quand le conseil d'administration a-t-il été informé que les pertes dépassaient la moitié du capital social en 2000 ? Les administrateurs avaient l'obligation alors de prendre les mesures nécessaires.

Il est crucial que cet aspect soit clarifié d'urgence, car il y va de la responsabilité des administrateurs.

Je n'ai en outre pas obtenu de réponse sur d'autres questions très précises, notamment sur le plan énergétique, domaine dans lequel je crois m'y connaître un peu. A la mi-1999, soit après une décennie d'augmentation tendancielle du prix du dollar depuis la Guerre du Golfe, quels étaient les "spécialistes" – terme utilisé par le secrétaire général – consultés par Sabena ayant annoncé que l'on pouvait abandonner une position en dollars, et surtout sur le baril ? J'aimerais connaître leurs noms. Quelles informations ont été données au conseil d'administration ? Et sur quelle base les administrateurs ont-ils pris leur décision ?

C'est d'autant plus important qu'un des facteurs majeurs que vous avancez pour expliquer la situation actuelle, c'est précisément les cours du dollar et du fuel. Cela veut donc dire qu'une décision d'abandonner en 1999 ces positions sur une mauvaise base était d'autant plus irresponsable. Cette question me paraît fondamentale. Quelle est l'information dont disposaient les administrateurs pour prendre cette décision et les éventuelles responsabilités que cela postule ?

En ce qui concerne l'accord AMP, je vous ai demandé de nous dire la date précise de l'accord

sur le plan juridique. Quand a-t-il été mis en œuvre ? Et quelles étaient les clauses prévoyant la répartition, par exemple, du cargo, des passagers, etc. ? Il va falloir faire la clarté sur cet aspect-là également.

Je pourrais accepter votre argument sur le "co-sharing", mais uniquement quand vous m'apporterez une copie d'une publicité équivalente de Swissair pour des destinations Sabena. Si le jeu est égal, on pourrait l'accepter. Mais je voudrais m'assurer que c'est bien le cas. Et vous comprendrez que j'ai des doutes sur l'égalité en l'occurrence.

J'en viens, enfin, au dernier élément qui me paraît fondamental et qui concerne le personnel. En fait, vous avez pris le personnel en otage puisque vous l'avez forcé à accepter l'accord et que vous lui dites encore aujourd'hui que tout est remis en question s'il le remet en cause. Or tout le monde sait que le personnel n'acceptait de participer au débat qu'à l'issue d'un audit. Cet audit est effectivement en cours mais ses résultats ne sont pas encore connus. On a donc lié, par un accord intervenu à votre instigation et à celle des administrateurs de SAir, le personnel alors qu'il n'a pas la capacité de se référer aux résultats d'un audit dont on n'a pas encore les résultats.

Cela signifie que le personnel n'a plus la moindre capacité d'agir. A quoi cet audit va-t-il servir puisque les décisions sont déjà prises ? J'ai donc l'intention de déposer une motion de recommandation cosignée par le CVP et le PSC comprenant deux points. Le deuxième point, dans lequel je demande que les administrateurs ainsi que les membres du conseil de direction de la Sabena soient entendus par la commission de l'Infrastructure car cette dernière doit procéder à des évaluations, ne pose pas de problème puisque vous avez marqué votre accord de principe à ce sujet. Dans le premier point, nous exigeons que le gouvernement mette à la disposition des membres de la commission de l'Infrastructure de la Chambre les audits financiers et stratégiques commandés par l'Etat auprès de ING Barings et Boston Consulting Group ainsi que les résultats de l'audit actuellement en cours.

Monsieur le ministre, je suis prêt à déposer un amendement sur la partie confidentielle de cette problématique. Des commissions d'enquêtes ont été mises sur pied dans ce parlement pour des problèmes bien moins importants que celui qui nous occupe aujourd'hui.

02.15 Rik Daems, ministre: Cela concerne des

dizaines de contrats. On ne fait pas du "hedging" une fois. Ces contrats portent sur les années '98 - '99. Je ne peux donc pas préciser les dates exactes, mais je peux demander à la direction de me les fournir. Une dizaine de banques ont investi dans la Sabena et ils donnent toujours leur avis. C'est donc sur la base de cette dizaine de banques et sur des dizaines de contrats que cela se fait.

Il est vrai que des contrats de "hedging" ont été vendus. Le dernier était en décembre '99. Il y a, effectivement, un effet négatif sur les résultats puisque au lieu de rester stable ou de baisser, le dollar a augmenté. Le coût d'un "hedging" est en fait le coût de ce qui aurait été perdu si la réalité que vous avez supposée se produit.

02.16 Jean-Pol Poncelet (PSC): ... Il a pris la décision selon l'information dont il disposait.

02.17 Rik Daems, ministre: Je précise clairement, et il n'y a aucun problème à cela, que comme prévu avant la problématique, lorsque les gens vont venir, ces éléments pourront être donnés.

ING Bank n'est pas un audit, c'est un travail de banque d'investissement classique lorsqu'une opération d'action est faite. Un audit est autre chose: c'est lorsque vous essayez opérationnellement de trouver des éléments. Dans ce cas, c'est US alpha qui s'en occupe, cet audit devrait être prêt dans les prochains jours.

Lorsque vous affirmez que le personnel n'a aucun de ces éléments, je vous affirme que c'est faux puisque la date pour savoir si le "Blue Sky", y compris les éléments pour le personnel, est exécutable, est le 8 février. Il y a un certain laps de temps entre les deux. Un audit ne prend pas deux semaines à lire lorsqu'il est prêt.

Je tiens à préciser que l'AMP a été décidée de principe dans les accords de '95, contractuellement. Cela n'a rien à voir avec 1999 ou 2000. En 1999, c'était l'exécution d'un accord de 1995.

L'AMP a été introduite en décembre 1999 pour l'international et en mai 2000 pour ce qui concerne la Belgique. Je peux aussi demander les détails aux administrateurs. Dernier élément, la décision des Airbus a été prise en 1997. Ces dates sont importantes.

02.18 Jean-Pol Poncelet (PSC): Tout le monde sait qu'il est resté bloqué lors des législatures

antérieures. Cela ne fait pas la moindre ambiguïté!

02.19 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik zal het kort houden. Ik heb drie opmerkingen. Eerst is er heel de problematiek van de dollarprijs, dus van de brandstof, de kerosene. Bij Sabena is dat een never ending story. Ga maar terug tot de periode van Van Rafelghem en daarna van Godefroid. Telkens weer gaat alles goed, maar zijn er dingen die tegenvallen buiten de wil van de mensen om, namelijk die prijs van de brandstof. Ik stel dan altijd weer de fundamentele vraag of Sabena na al die jaren ervaring nog altijd niet meer knowhow en feeling op dat gebied heeft opgebouwd. Het is een retorische vraag.

02.20 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, mag ik daar heel kort op antwoorden? Sabena is een maatschappij waarvan een van de belangrijkste kostenfactoren exclusief in dollar wordt berekend. Als men weinig dollarinkomsten heeft, moet men zich indekken. Dat is bij wijze van spreken de oefening die men moet maken. In die context is Sabena als luchtvaartmaatschappij structureel benadeeld ten opzichte van eender welke andere maatschappij die voldoende dollarinkomsten heeft. Dit betekent structureel een meeruitgave. Vandaar dat men Sabena in een groter geheel moet brengen met voldoende dollarinkomsten, om dat probleem te vermijden. Anders moet men zich indekken en dat brengt kosten of risico's met zich, zo eenvoudig is dat.

02.21 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de minister, dank u voor deze toelichting. Wij hebben het heel even over de feeding gehad. Voor leken komt dit er heel eenvoudig op neer dat men een groot vliegtuig gaat vullen door veel kleine vluchten samen te brengen. Het is natuurlijk een feit dat, als men heel veel kleine toestellen met heel weinig volk in naar Zaventem doet vliegen om één vlucht vol te krijgen, het globale geheel verlieslatend is. Dat is natuurlijk een kwestie van beleid, van inzicht, van visie en van organisatie. Het jammere van die zaak is natuurlijk dat de mensen die nu met Sabena naar Johannesburg vliegen, dat niet zullen laten als Sabena daar niet meer op vliegt. Zij zullen dat blijven doen, maar met andere maatschappijen.

Een laatste opmerking betreft het inzetten van belastinggeld voor bepaalde economische activiteiten. Ik zou toch willen nuanceren wat u daarover zegt. In het verleden is dat dikwijls verkeerd gebeurd en dus moet men kritisch zijn en dat steeds goed overwegen. Ik zou toch niet zo

maar als principe stellen dat het geven van belastinggeld voor bepaalde economische activiteiten volledig moet worden uitgesloten. Volgens mij moet dat blijven kunnen, in welbepaalde omstandigheden om bepaalde welomschreven redenen, op de meest efficiënte en verantwoorde manier. Ik vind niet dat men mag stellen dat dit iets van het verleden is, dat nu nooit meer zal worden gedaan. Trouwens, mijnheer de minister, u bent niet voor niets minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties. Het is in het licht van die derde titel dat wij dit debat hier hebben gehouden. Voor mij was in ieder geval, ook voor uw toelichting, al duidelijk dat Sabena inderdaad een privé-bedrijf is met financiële inbreng van de Staat. Dat bevestigt dat dit in die context wel degelijk een politieke relevantie heeft, weze het al maar omwille van de mogelijke economische en zeker ook sociale gevolgen die de afloop van dit dossier zou kunnen hebben voor de streek rond Brussel.

02.22 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog enkele vragen voor de minister. Vooreerst, mijnheer de minister, wil ik u erop attent maken dat u het ons niet kwalijk mag nemen dat wij in deze commissie vragen stellen. Toen ik daarnet uw vinger omhoog zag gaan, werd ik toch een beetje bevreesd. Ik maak gebruik van mijn recht als parlements lid om vragen te stellen en dat mag niet in een verkeerd daglicht worden gesteld.

Ten eerste, heb ik vragen bij het management van het bedrijf. Over de aankoop van die toestellen is al een aantal malen gesproken, maar ik vraag mij toch af of men het resultaat van die verkeerde aankoop niet vroeger had kunnen inschatten. Pas op het laatste moment heeft men dit ingezien, waardoor het te laat was om maatregelen te nemen. Het was evenmin een gunstige beslissing om al te veel nadruk te leggen op de lange vluchten. Ook dat heeft men verkeerd ingeschat, waardoor nu alles weer moet worden herzien. Ik denk dat over het management dus wel een en ander valt te zeggen.

Ten tweede, wil ik het over het personeel hebben. Wat uw visie is op de 2,2 miljard frank die door het personeel zal moeten worden bijgedragen, weet ik niet, maar sommigen zeggen dat men een kei het vel niet meer kan afstropen. Blijkbaar wordt dit een zeer moeilijke operatie. U laat verstaan dat u van iedere partij een grote verantwoordelijkheidszin verwacht, maar ik vraag mij toch af of de minister, die in dit dossier medeverantwoordelijkheid draagt, niet eerst moet nagaan wat de mogelijkheden bij het personeel

zijn. Het heeft immers geen zin om eisen te stellen die nauwelijks kunnen worden ingevuld. U moet daar vandaag niet op antwoorden, maar ik denk dat enige creativiteit hier nog wel op zijn plaats zal zijn.

Ten derde, heb ik nog een zeer concrete, actuele vraag. Ik las vandaag in de krant dat de nieuwe chef van de luchtvaartmaatschappij in de Swissairgroep, Moritz Sutter *, onverbloemd zegt dat hij Sabena liever kwijt dan rijk is. Dat is een beetje in tegenstrijd met wat u daarnet hebt gezegd, namelijk dat de verschillende partijen hun verantwoordelijkheid op zich nemen. Ik begin eraan te twijfelen of de partij Swissair daar wel toe bereid is.

02.23 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, voor één keer wil ik een sibillijns antwoord geven. Soms kan men niet anders. Men mag niet vergeten dat we in dit dossier niet alleen staan. Meer wil ik er niet over zeggen.

02.24 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je remercie le ministre d'avoir répondu aussi longuement aux nombreuses questions qui étaient posées. Je crois cependant qu'il subsiste des problèmes d'interprétation par rapport à une série de décisions prises par le passé. Si on les confronte aux réponses qui sont données aujourd'hui, plusieurs points d'interrogation demeurent. Je cite un exemple: le président de l'association des pilotes fait part dans la presse de son étonnement de constater que chacun invoque le déficit de la ligne vers Johannesburg pour expliquer le déficit soudain de l'entreprise. L'administrateur délégué reconnaît lui aussi que les décisions qu'il a prises n'étaient peut-être pas les bonnes et qu'en tout cas les investissements auraient pu être plus mesurés, etc.

Pour ma part – et je ne suis sans doute pas la seule –, j'attends l'audit avec intérêt et impatience. Vous avez clairement exposé le problème, monsieur le ministre, et vous dites que vous êtes toujours prêt à discuter avec les membres de la Chambre, quitte à le faire à huis clos si les questions le méritent. Dès lors, je vous proposerai, lorsque l'audit vous aura été remis, ainsi qu'à la société et aux syndicats, d'organiser un débat à ce sujet afin de confronter les différents points de vue. J'attends aussi avec impatience la confrontation que nous aurons avec les responsables de la société. J'ai été étonné des propos tenus par M. De Croo lors d'une interview. Il disait que la Sabena affichait 8 milliards de pertes, soit 10 % de son chiffre d'affaires et que si

son conseil d'administration n'avait pas été capable d'anticiper une telle évolution, c'est qu'il avait fait preuve de myopie. La question reste ouverte. Dans une société privée, le PDG est limogé dès que la situation devient mauvaise. Dès lors, je crois que nous devrions essayer de travailler différemment et écouter les divers acteurs de ce dossier. Je propose donc que l'affaire ne soit pas clôturée et que la Chambre puisse poursuivre ses travaux et auditionner les personnes concernées par ce dossier. Cependant, je ne me joins pas du tout à l'interpellation de M. Poncelet. Comme vous aviez dit en commençant votre intervention que vous étiez ouvert au débat, je demande qu'il soit inscrit au calendrier.

Le **président**: Il en sera ainsi.

02.25 Rik Daems, ministre: Je veux être très clair: le déficit projeté était d'environ 6 milliards. Il est un peu plus élevé, mais pas beaucoup. Sinon je vous aurais donné raison. Le véritable problème se posera en 2001.

02.26 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): En 1999, on aurait déjà pu prévoir un équilibre entre les budgets et les bilans.

02.27 Rik Daems, ministre: En ce qui concerne l'audit, je ne vois aucun inconvénient à en débattre lorsqu'il sera prêt.

Le **président**: Madame Coenen, je puis vous assurer que ce débat est déjà prévu à l'ordre du jour de nos travaux. La date n'est pas encore fixée mais j'insisterai pour qu'il ait lieu.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jean-Pierre Grafé, Yves Leterme, Jean-Pol Poncelet en Jozef Van Eetvelt en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Jean-Pol Poncelet en het antwoord van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, eist dat de regering de door de federale overheid bij ING Barings en Boston Consulting Group bestelde financiële en strategische audits, alsook

de resultaten van de momenteel aan de gang zijnde audit ter beschikking van de leden van de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer van volksvertegenwoordigers stelt; vraagt dat de bestuurders en de leden van de Directieraad van Sabena in de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer van volksvertegenwoordigers worden gehoord teneinde de genomen financiële en strategische beslissingen te evalueren."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jean-Pierre Grafé, Yves Leterme, Jean-Pol Poncelet et Jozef Van Eetvelt et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Jean-Pol Poncelet

et la réponse du ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, exige que le gouvernement mette à la disposition des membres de la commission de l'Infrastructure de la Chambre des représentants les audits financiers et stratégiques commandés par l'Etat fédéral auprès de ING Barings et de Boston Consulting Group ainsi que les résultats de l'audit actuellement en cours;

demande que les administrateurs ainsi que les membres du Conseil de Direction de la Sabena soient entendus auprès de la commission de l'Infrastructure de la Chambre des représentants afin d'évaluer les décisions financières et stratégiques prises."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen, François Bellot, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Hugo Philtjens en Lode Vanoost.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen, François Bellot, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Hugo Philtjens et Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

03 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de informatie rond de kostprijs van mobiel telefoneren" (nr. 2883)

03 Question orale de M. Bart Somers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'information relative au coût de revient de la

mobilophonie" (n° 2883)

03.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn bijdrage leveren aan onze werkzaamheden door thans zo beknopt mogelijk mijn vraag te formuleren.

Mijnheer de minister, uit een interessante studie van Test-Aankoop, waarbij tal van operatoren, tarieven, systemen en betalingswijzen in beeld werden gebracht, blijkt dat weinig gebruikers van mobiele telefonen het bedrag van hun factuur op een rationele manier kunnen inschatten.

De grote onduidelijkheid die terzake heerst wordt problematisch, aangezien het enorme aantal gebruikers: niet minder dan 45% van de 15 tot 18-jarigen en de helft van de 19 tot 44-jarigen.

De enige oplossing die Test-Aankoop momenteel ziet in de praktijk, is het verspreiden van een vooraf te betalen kaart, waardoor de consument een rem kan inbouwen op het gebruik van de mobiele telefoon en de rekeningen aldus kan beperken.

Het nadeel is evenwel dat het een tamelijk dure oplossing is.

Test-Aankoop formuleerde echter een ander interessant voorstel, dat erin bestaat de operatoren ervan te overtuigen, ertoe aan te zetten of eventueel te verplichten, een dienstverlening in te bouwen, waarbij na elk gesprek de kostprijs hiervan kan worden opgeroepen op het scherm van de gsm. Het systeem zou zelfs kunnen worden uitgebreid, zodat de gebruiker op elk moment de totale kostprijs van zijn oproepen tijdens de voorbije maand zou kunnen opvragen via zijn gsm.

Mijnheer de minister, hebt u een overzicht van het aantal wanbetalers bij de verschillende operatoren? Immers, er verschijnen heel wat verontrustende signalen omtrent het steeds vaker voorkomend fenomeen dat sommige personen zich onbetaalbare facturen op de hals halen.

Wat vindt u van het voorstel van Test-Aankoop, omtrent een systeem dat toelaat de kostprijs van elk telefoongesprek onmiddellijk op te roepen en waarbij ook de totale kosten op elk ogenblik kunnen worden opgevraagd?

Vervolgens had ik graag vernomen of u terzake initiatieven overweegt, uiteraard in overleg met de verschillende operatoren en eventueel in een wettelijk kader gegoten, om ervoor te zorgen dat

de gebruikers van mobiele telefoons een beter zicht krijgen op de rekening die zij elke maand zullen ontvangen?

03.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, collega's, het probleem van de wanbetalingen neemt inderdaad belangrijke vormen aan.

Op de vraag aan het BIPT of het mogelijk was dit in beeld te brengen, werd mij geantwoord dat zij hiertoe niet in staat zijn omdat zij momenteel over geen enkel cijfergegeven beschikken en evenmin over de instrumenten om het cijfermateriaal te verzamelen.

Het enige wat ik momenteel kan doen is contact opnemen met minister Aelvoet, bevoegd voor Consumentenzaken, en met de minister van Economische Zaken die reeds initiatieven nam met betrekking tot de schuldbanken, om na te gaan of terzake iets kan worden ondernomen. Het lijkt mij in elk geval erg moeilijk om de facturaties van zo'n groot aantal bedrijven na te gaan.

Wij hebben vastgesteld dat het gezinsbudget voor telefonie alsmaar stijgt. Het probleem kan bijgevolg slechts toenemen.

De dienst Advise of Charge, die de consument in real time kan informeren over de prijs van de oproepen, kan technische gezien perfect worden ingelast. Voor zover het BIPT het bestaan ervan naging, wordt dit type van dienstverlening in het algemeen in andere Europese landen niet aangeboden, maar eigenlijk stelt de technologie ons reeds in staat de rekeningen na te gaan. Dat zou terzake ook een mogelijkheid kunnen zijn. Het probleem is echter dat men meestal minder te maken heeft met wanbetalers naarmate de complexiteit van de dienstverlening stijgt, aangezien betrokkenen meer geïmpliceerd zijn in het gebruik van hun toestel.

Men mag ook niet vergeten dat de tarifiering een erg complexe aangelegenheid is omwille van de verschillende operatoren die verschillende tarieven op de meest diverse manieren aanbieden.

Volgens bepaalde publiciteit belt men voor niets, maar dan staat er in het klein bij, onder die condities en gedurende zoveel uren. Een andere maatschappij zegt: "Het kost maar zo veel", maar je moet wel - in het klein geschreven - zoveel bij betalen. Dat is een aangelegenheid van consumentenbescherming, een aangelegenheid van de wet op de handelspraktijken, die zeer complex is.

Wat ik wel vind, en daarom vind ik de vraag zeer interessant, is dat wij hier te maken hebben met een unieke dienstverlening, in die zin dat naarmate je verbruikt, je ook betaalt. Wat bedoel ik daarmee? Je gaat naar een benzinestation, je ziet de prijs van de benzine en zo weet je eigenlijk hoeveel het je gaat kosten, want je weet dat jou tank bijna leeg is. Daar heb je zicht op. Men zegt dat de telefonie even complex is als de verzekeringswereld en dat is waar, maar ik sluit maar één keer een verzekeringscontract en ik weet wat het mij kost. Er zijn dus weinige diensten die het karakter hebben van deze dienst, waar je belt en waar de lijn open blijft en waar je continu blijft betalen. Dat bestaat heel weinig. Ik ben dus ook te vinden voor het idee om in real time te kunnen weten hoeveel het mij gaat kosten terwijl ik telefoneer. Ik vind dat een zeer goed idee. Wat is nu mijn intentie ter zake? Ik krijg om de drie maanden een vooruitgangrapport van de sector. Van het volgende rapport ken ik de juiste datum niet, maar ik heb het laatste gehad in december en denk dat in januari de volgende komt. De juiste datum ken ik niet precies, maar zeker dit trimester. Het is mijn intentie om dit concept voor te leggen aan de sector zelf en hem te vragen dat voorstel concreet uit te werken. Ik sluit bovendien niet uit, en dat is dan een kleine knipoog naar de markt, dat het best een leuke dienst kan zijn waarmee men klanten kan aantrekken. Dit geldt natuurlijk inzake mobile telefonie, want bij vaste telefonie, zoals u weet collega, heb je het kleine schermje niet. Er zijn wel een aantal toestellen met scherm, maar die service wordt niet verleend. Dus, ik ben groot voorstander van een dergelijk idee en zal het zeker aankaarten in de sector.

03.03 Bart Somers (VLD): Ik zal zeer kort zijn, mijnheer de voorzitter. Ten eerste, ik dank de minister voor zijn antwoord en zal ook de minister, bevoegd voor consumentenaangelegenheden de vraag stellen met betrekking tot de wanbetalingen, omdat ik denk dat het inderdaad een maatschappelijk probleem dreigt te worden. Ten tweede, ben ik verheugd over het initiatief dat u zal nemen. Ik hoop dat wij met de commissie op de hoogte worden gehouden van de stappen die u terzake onderneemt en ook van de reactie van de sector op dit concrete voorstel.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

04 Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution du courrier et la gestion

administrative des deux bureaux de distribution A du Brabant wallon" (n° 3094)

04 Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bedeling en de administratieve afhandeling van de brievenpost door de twee A-bedelingskantoren van Waals-Brabant" (nr. 3094)

04.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, monsieur le ministre, jusqu'il y a peu, les utilisateurs de La Poste étaient satisfaits de la distribution (au jour J + 1) de leur courrier à destination du Brabant wallon.

En effet, grâce au transfert direct du centre de tri de Charleroi X vers Wavre ou Nivelles et un système de navettes entre ces deux villes, La Poste répondait parfaitement aux exigences fixées, notamment, dans son contrat de gestion.

Depuis la restructuration opérée à la tête de l'entreprise, il a été décidé de faire transiter tout courrier à destination du Brabant wallon par le centre de Bruxelles X.

La conséquence de cette disposition ne s'est pas fait attendre. Le courrier semble rester en attente 48 heures en moyenne à l'entrée du centre de Bruxelles X et serait donc distribué aujourd'hui au jour J plus trois.

M. le ministre peut-il expliquer ce changement d'organisation, qui a peut-être un autre but que la seule volonté d'amplifier artificiellement le volume d'activités de Bruxelles X?

N'est-il pas possible d'organiser plutôt les services postaux, afin qu'ils respectent les exigences fixées de distribution, c'est-à-dire au jour J + un?

Dans le même ordre d'idées, les deux bureaux de distribution A, les DBA du Brabant wallon, Wavre et Nivelles, dépendent toujours, au niveau de leur gestion administrative, de la direction régionale de Charleroi. Il semble qu'un projet de la nouvelle direction de La Poste prévoit le transfert de cette responsabilité vers la direction régionale de Bruxelles, de nouveau. Il s'agirait là d'une décision, qui menace notamment 25 % du personnel de la gestion administrative de Charleroi. M. le ministre peut-il confirmer le projet? Quel en est l'objectif, sinon d'assouvir l'appétit boulimique et centralisateur des dirigeants de La Poste à l'égard de Bruxelles?

04.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je peux vous donner

quelques éléments de réponse, qui me sont fournis par l'entreprise et selon lesquels, "dans la perspective de la suppression progressive des activités de tri, au niveau des bureaux principaux, qui seront à terme, transformés en plates-formes logistiques, essentiellement chargées de la sélection, de la préparation du produit à destination de cinq centres de tri industriel, le bureau principal de Nivelles a effectivement fait l'objet d'une réorganisation en date du 1^{er} juillet dernier."

Je vous transmettrai la réponse écrite.

Lors du dernier contrôle de qualité interne, la distribution du courrier au jour J + 1 a atteint seulement 58.1 % en septembre dernier. Ce pourcentage peu élevé n'a pas manqué de retenir l'attention des responsables de La Poste. Il s'agirait de la période correspondant au blocus imposé par les transporteurs routiers et immédiatement suivie de la grève nationale des services postaux. Quoique celle-ci n'ait duré qu'un seul jour, la répercussion en a été directe. Aussi a-t-on procédé à une série de nouveaux contrôles, lesquels ont indiqué que pour la zone 1400, l'indice de qualité a été ramené à 84 % pour le jour J + 1.

04.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): A quel moment?

04.04 Rik Daems, ministre: Ce n'est pas précisé, mais à la fin de l'année, je suppose.

Etant donné que le produit distribué en Brabant wallon provient à raison de 66 % du secteur de Bruxelles X (2/3 de Bruxelles X 1/3 du Brabant wallon, pour les zones 1300 et 1400), une action en recherche des causes, au moyen de cartes de contrôle électronique, est en cours, l'objectif étant de déterminer avec certitude où se situent les journées d'étranglement et leur origine.

Il n'existe, en effet, aujourd'hui aucune raison objective d'empêcher ces flux de courrier de respecter les objectifs fixés. En conséquence, on soupçonne quelques "bottle necks" non recensés aujourd'hui. Il convient également de remarquer que le produit en provenance du secteur de Charleroi, qui représente 18 % du volume, présente également un indice de distribution égal à celui mesuré de 84 % au jour J + 1.

La Poste me précise que dès qu'elle aura connaissance des conclusions, elle ne manquera pas de mettre en œuvre les actions correctives requises. On essaiera donc de remédier au problème. On me dit qu'en ce qui concerne le

prétendu transfert vers la direction régionale de Bruxelles des bureaux de distribution de Wavre et de Nivelles, la Poste examine actuellement plusieurs pistes afin d'optimiser les aspects professionnels. Aucune décision n'est donc prise mais une étude est en cours. Voilà les réponses qui m'ont été fournies pour l'information du collègue très intéressé par cette entreprise toujours publique mais, qui sait, dans un futur proche, privée.

04.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, je ne peux que remercier le ministre pour toute l'attention qu'il a portée à ma question. Peut-il nous informer lorsque l'étude des différentes pistes quant à la réorganisation administrative sera terminée?

04.06 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, sans aucun problème!

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afhandeling van bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3117)

05 Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la livraison des bagages à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3117)

05.01 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geregelde bezoekers van onze luchthaven hebben al intuïtief kunnen aanvoelen dat de afhandeling van bagage op de luchthaven van Zaventem eigenlijk ondermaats is in vergelijking met wat elders gebruikelijk is. U bent niet alleen verantwoordelijk voor ons meerderheidsaandeel in BIAC, maar ook voor de goede dienstprestaties van BIAC. Ik heb dit even laten natrekken. In de aankomsthal staat een scorebord waarop staat "target 85%". Telkens wordt ook geafficheerd in welke mate die kwaliteitsdoelstelling in de laatste maand gehaald werd. Dit houdt dan in dat de eerste koffer achttien of drieëntwintig minuten na het landen van het betrokken vliegtuig op de bagageband moet staan.

Mijnheer de minister, wat zijn de cijfers voor de laatste maanden? Wat is de evolutie met betrekking tot het al dan niet halen van de doelstelling? Ik heb zelf al enige informatie verzameld en ik wil nu even toetsen wat de

officiële bevindingen zijn van de betrokken minister. De visie van de minister met betrekking tot de oorzaken van de ondermaatse prestaties interesseert mij uiteraard meer dan de cijfers op zich. Welke initiatieven hebt u laten nemen sedert u verantwoordelijk bent voor onder meer de prestaties van BIAC? Volgens mijn cijfers zijn de problemen al meer dan anderhalf jaar oud. Ik meen dan ook dat u ruim de tijd hebt gehad om maatregelen te laten nemen. Welke maatregelen hebt u al genomen? In welke bijkomende maatregelen voorziet u om er bij gebrek aan succes – wat uit de cijfers blijkt – voor te zorgen dat de bagageafhandeling te Zaventem de vergelijking kan doorstaan met elke doordeweekse luchthaven op deze planeet?

05.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega Leterme, met de handlers die op de luchthaven werkzaam zijn sluit BIAC service level agreements die inzonderheid beogen de norm inzake de duur van de bagageafhandeling te respecteren. Vandaar dat men tot de vermelde 85% komt. Dit wordt berekend op basis van verschillende metingen. Het cijfer wordt vastgelegd in gemeen akkoord met de handler. Met andere woorden, er wordt een contract opgesteld waarin men probeert om gezamenlijk de 85% te halen. Ik heb hier de gedetailleerde gegevens voor 2000. Misschien beschikte u hier al over. De cijfers tonen inderdaad aan dat de 85% niet gehaald wordt, noch voor de charters, nog voor de regelmatige vluchten. Er zijn duidelijke pieken en dalen in de cijfers. Als ik de charters en de regelmatige vluchten bij elkaar neem – wat men eigenlijk moet doen omdat er qua handling geen verschil zou mogen bestaan tussen een chartervlucht en een regelmatige vlucht – dan is de beste prestatie voor 2000 een resultaat van 80,35%. Dat was in februari. De minst goede prestatie bedraagt slechts 53% in augustus. Dat heeft uiteraard ook te maken met het volume aan werk. Er is een bepaalde capaciteit qua handling. Als het volume laag is, is de kans dat men de rating haalt groter dan bij een groot volume.

Dat is logisch. Men kan vaststellen dat augustus een lage maand is, en de laagste zelfs, net als december een van de laagste maanden is. Dat heeft daarmee te maken. Dat leidt bij mij tot de opmerking dat, als men dergelijke SLA's maakt, rekening moet worden gehouden met volume versus capaciteit. Als ik dit bekeken heb, lijkt het mij eigenaardig dat men zegt dat dit percentage altijd gelijk moet blijven. Dat kan dus niet, hoe men dat ook draait of keert. Dat is echter een randbemerking. Men zou kunnen zeggen dat het altijd minstens 85% is en dat het hoger is in de

"makkelijker" maanden. Zoals ik altijd doe, zal ik ook nu weer de cijfers overhandigen aan de voorzitter. Zo kan daarover ook geen onduidelijkheid heersen.

Dit proces is al een aantal keren onderzocht. De vraag die u mij stelt, kwam reeds herhaaldelijk bij mij toe. Dat gebeurt niet alleen via het Parlement, maar ook via kennissen en familieleden die mij opbellen. Ik heb inderdaad al vaak gevraagd dit proces te onderzoeken. Men zegt mij dat uit het proces blijkt dat de invloed van BIAC zelf relatief klein is en dat de engineering van het proces, de handling zelf, in hoofdzaak de tijdslacunes veroorzaakt. Ik heb dan gezegd dat er nieuwe handlingcontracten moeten worden opgemaakt. Misschien doet men er beter aan de klant slechts een zekerheid van 50% te beloven. In plaats van te beloven 85% te halen van een onhaalbaar doel, kan men beter eerlijk zijn tegenover de klanten en een andere tijdslimiet stellen waar men heen probeert te werken. Dat is een beetje de situatie waarin men zit. Ik heb de indruk dat de gestelde tijdslimiet met de bestaande SLA's gewoon niet haalbaar is op basis van de bestaande engineeringprocessen. In een ver verleden ben ik nog even consultant geweest voor dergelijke zaken en dat is de indruk die ik heb. Dit kan verbeteren via een aanpassing van de infrastructuur, maar ook via de performantiecriteriën, door de processen op te delen en aan re-engineering ervan te doen, maar in concreto betekent dit dat men andere contracten met de handlers moet maken.

BIAC heeft ondertussen, onder meer op mijn aandringen, op eigen kosten maar in samenwerking met de belangrijkste handler, een studie over de re-engineering gemaakt. Blijkbaar is met het beter volgen van het proces niet voldoende verbetering te krijgen inzake de beoogde resultaten. Ik zal niet nalaten om, indien gewenst, dergelijk re-engineering project te bekijken. Voor mij is dat natuurlijk een aangelegenheid van een privé-bedrijf.

De laatste vraag luidde wat ik dacht daaraan te doen. Het gaat dan over BIAC dat een privé-bedrijf wordt en over de marktcontrole. Wij zijn daarmee bezig. De techniciteit is bijna rond. Ik heb het dan over de beursgang van BIAC. Dat is een zeer algemeen antwoord, dat vandaag die koffer niet sneller doet aankomen. Op korte termijn wordt dat waarschijnlijk een heronderhandeling met de belangrijkste handler en een re-engineering van het proces. Waarom haal ik nu de privatisering erbij? Omdat het bedrijf natuurlijk maar gaat investeren als het rendabiliteit mag verwachten.

Een investeerder zal maar geïnteresseerd zijn in het bedrijf als dat morgen zo beperkt mogelijk in handen is van een overheid, misschien om van strategische redenen. Dan dient de normale marktcontrole zich aan die vandaag heel wat moeilijker ligt.

(Het geluid van een GSM weerklinkt)
(Une sonnerie de GSM retentit)

De **voorzitter**: Ik herhaal even dat het gebruik van gsm's vaak een foltering is voor de oren van onze tolken en van de mensen die naar hen luisteren. Conform de opdracht van de Kamervoorzitter verzoek ik u deze dus niet te gebruiken tijdens de commissievergaderingen.

05.03 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de minister, ik heb drie elementen van repliek. Dat zal beknopt zijn, want de agenda laat niet veel meer toe.

Ten eerste. U zegt dat u de norm van 85% zult verlagen. Zo kan men verder blijven gaan tot 0% en dan is er geen enkele kwaliteitsgarantie meer. U hebt een cijfer van 50% geciteerd. Moeten wij nu van 85% naar 50%?

Dat vind ik een te gemakkelijke oplossing. Als men dergelijke overeenkomst met de handlers sluit, kan ik me voorstellen dat er in BIAC, waar wij meerderheidsaandeelhouder zijn, voldoende professionaliteit aanwezig is om in te schatten in welke mate die 85% al dan niet haalbaar is. Van een minister mag worden verwacht dat hij het goede verloop van de behartiging van het algemeen belang opvolgt. De 85%-norm, zoals die in het akkoord omschreven staat, is niet zo uitzonderlijk als men de vergelijking maakt met andere luchthavens. Alles moet dus beter, sneller, en kwaliteitsvoller kunnen verlopen.

Als ik u vraag welke maatregel u denkt te nemen, of te laten nemen, verlaat u zich op een audit die bezig is, of anders stuurt u aan op een re-engineering. Het is mij onduidelijk welke verbetering wij mogen verwachten.

Ten slotte is er ook iets dat ik niet heb begrepen. U zegt dat het niet de rechtstreekse verantwoordelijkheid van BIAC is om voor de handling te zorgen en dat wist ik ook wel. U voegt er echter ook aan toe dat de beursgang van BIAC nakende is – eindelijk! – en dat die allicht wat verbetering zal brengen omdat de belanghebbenden er dan voor zorgen dat het bedrijf beter rendeert. Hierin valt mij enige tegenspraak op: BIAC zou op dit moment niet

rechtstreeks verantwoordelijk zijn. Na een beursgang zou BIAC enerzijds wel rechtstreeks verantwoordelijk zijn en anderzijds ook meer impact hebben op de behandeling van de bagage.

05.04 Minister Rik Daems: Ik vind niet dat men als aandeelhouder verantwoordelijk is om rechtstreeks tussen te komen in dat soort van details, behoudens, mijnheer Leterme, als het een invloed heeft op de rendabiliteit en de klanten er inderdaad over klagen. Dan is het de raad van bestuur die maatregelen te nemen heeft. Omwille van het gevoelige karakter van dit probleem heb ik terzake reeds lang contact gehad met BIAC en men heeft mij gemeld dat de raad van bestuur er hard aan werkt.

05.05 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik ben blij dat de minister zijn uitspraken wat gecorrigeerd heeft. Het gaat inderdaad over details, maar wij zouden met veel genoeg, vanuit onze eigen positie op dit moment, aan de tientallen, honderdtallen mensen die misnoegd zijn over de dienstverlening ter plekke, zijn standpunt bekendgemaakt hebben als bewijs van zijn desinteresse voor dat probleem dat een reëel probleem is voor de mensen die het beleven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions orales jointes de

- Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3153)
- Mme Maggy Yerna au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3159)
- M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les appels d'offres pour centres de tri postaux" (n° 3172)
- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la localisation et l'utilisation de centres de tri postaux" (n° 3191)

06 Samengevoegde mondelinge vragen van

- mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3153)
- mevrouw Maggy Yerna aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3159)
- de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van

Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aanbestedingen voor postsorteercentra" (nr. 3172)
- de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de ligging en het gebruik van postsorteercentra" (nr. 3191)

Mme Maggy Yerna est excusée pour raisons de santé.

Mevrouw Maggy Yerna heeft zich laten verontschuldigen wegens ziekte.

06.01 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, malgré l'absence de Mme Yerna, nous apprécions que vous répondiez à sa question. Elle sera en effet intéressée de la lire ultérieurement.

Monsieur le ministre, nos questions sont un peu la conséquence de la réponse que la ministre Durant nous a donnée la semaine dernière et qui rappelait qu'une nouvelle convention entre la SNCB et La Poste avait été passée depuis 1999, et ce pour une durée de cinq ans.

Nous avons lu dans le Journal Officiel des Communautés européennes du 14 décembre dernier que la société anonyme de droit public "La Poste" lançait une procédure négociée pour un marché qui consiste à concevoir une nouvelle organisation de tri postal, comprenant aussi bien l'infrastructure que les bâtiments. Cet appel d'offres localise cinq centres de tri : Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège. Mais il ne stipule pas qu'il faudrait une accessibilité de ces choix d'implantation aux chemins de fer. Or, actuellement, un fret important est transporté par le rail.

A ma connaissance, entre Liège et Bruxelles circulent chaque jour plus ou moins 80 tonnes de courrier.

Pouvez-vous me dire précisément quel est le volume de courrier transporté par les automotrices de La Poste entre le centre de tri de Bruxelles et les centres régionaux? Pouvez-vous aussi me rassurer sur le fait que La Poste compte toujours bien utiliser le rail comme moyen de communication? Et enfin, pour que les 5 centres puissent communiquer entre eux, ne doivent-ils pas tous être raccordés au rail ?

06.02 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte également sur l'appel d'offres publié le 14

décembre dernier dans le Journal Officiel des Communautés concernant une procédure négociée avec La Poste. L'offre faite divise le marché en 5 lots. Chaque centre de tri, que Mme Drion vient de citer, représente un lot. Les candidats peuvent présenter une offre pour un, plusieurs ou pour l'ensemble de ces lots.

Dans le cadre de cette procédure négociée, le ministre peut-il nous faire savoir si un nombre de soumissionnaires minimum est envisagé et si une distinction régionale est envisagée pour l'octroi des marchés. Pour le surplus, je serais heureux que le ministre puisse répondre à la question de Mme Yerna qui tendait à savoir si une spécialisation des centres est prévue pour les cinq centres et si une réorganisation du tri et de la distribution postale en découlera.

Je tiens également à souligner l'importance du fait que le cahier des charges de la procédure négociée n'a pas prévu que ces centres seraient raccordés au chemin de fer. Cela veut-il dire que l'option de La Poste est de tout raccorder à la route?

Je serais fortement surpris qu'une telle décision ait obtenu l'aval du gouvernement arc-en-ciel, qui veut favoriser un mouvement du trafic de la route vers le rail. Peut-on déduire de cette omission dans ce premier appel d'offres qu'on oublie le rail et que l'on envisage le monopole du transport par la route.

06.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, de problematiek is geschetst. In de procedure van de vragen en de interpellaties moet men ingeschreven zijn om te kunnen repliceren.

Mijnheer de minister, ik ben benieuwd naar uw antwoorden met betrekking tot de problematiek. Het is evident dat werken met posttreinen een beleidsoptie kan zijn die interessant genoeg is om te volgen, onder andere met het oog op het verminderen van het vervoer over de weg. Graag had ik hier uw visie over gehoord en had ik de kans gekregen om daar nog eens op terug te komen.

06.04 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, chers collègues, il s'agit ici d'un dossier où les résultats priment les moyens. L'on souhaite disposer de centres de tri fonctionnant de manière efficiente; dès lors, les moyens mis en œuvre sont en rapport avec l'objectif à atteindre.

Relativement à la question de Mme Drion, le

volume annuel de courrier transporté par train est de l'ordre de 675.000 m³. La Poste a étudié les avantages et inconvénients des différentes possibilités de transport dans le cadre de la création des nouveaux centres de tri et a avancé différents arguments contre le transport par rail :

- 1° Un acheminement par camion permet une diffusion plus étendue.
- 2° La disponibilité des terrains avec possibilité d'une liaison ferroviaire à un prix raisonnable est assez restreinte et même pratiquement inexistante dans certaines régions.
- 3° L'essentiel du transport du courrier entre les centres de tri s'effectue tard dans la soirée ou dans le courant de la nuit, à un moment donc où la circulation routière est moins dense.

En conséquence, La Poste envisage de modifier l'utilisation des moyens de transport – éventuellement au détriment du rail.

Relativement à la première question de Mme Yerna, hormis leur taille qui est fonction du volume du courrier traité et du nombre de machines de tri nécessaires, les cinq centres de tri seront identiques. Ils seront spécialisés dans le tri du courrier "format normal" et "grand format". Les colis seront, quant à eux, traités séparément dans un centre de tri spécifique.

Quant à la seconde question de Mme Yerna relative à une éventuelle réorganisation du tri et de la distribution postale, les centres trient actuellement le courrier par secteur postal et le tri plus fin est réalisé dans les bureaux de distribution par des agents spécialisés ou par les facteurs eux-mêmes avant d'entamer leurs tournées. Par contre, dans les nouveaux centres, le tri sera entièrement automatisé jusqu'à la "tourné du facteur". Il y a là une différence considérable: à l'avenir, le facteur recevra directement le courrier qui est destiné à sa tournée. La possibilité de "sequencing" automatique et de mise dans le bon ordre de ce courrier est également à l'étude. Les machines qui nous seront fournies devraient en être capables – comme cela nous fut montré à Singapour. Ces projets auront comme résultat que le facteur pourra consacrer plus de temps à sa tournée proprement dite, pour distribuer d'autres produits tels que les quotidiens, les envois non adressés, les petits colis ou les pensions.

En ce qui concerne la question de M. Grafé, un appel aux candidatures a été lancé le 14 décembre 2000 et les dossiers devaient être rentrés pour ce lundi 22 janvier 2001. De l'analyse de ces derniers dépendra le nombre de sociétés

auxquelles sera envoyé le cahier des charges. Pour pouvoir faire jouer la concurrence, un minimum de trois soumissionnaires est souhaitable. L'idée de base – pour des raisons tant économiques que techniques (par exemple, l'interconnexion des centres de tri et l'échange d'informations entre ceux-ci) – est d'attribuer l'ensemble du marché à un seul consortium. Toutefois, La Poste se réserve la possibilité d'attribuer le marché par lots. Aucune distinction régionale n'est envisagée par ailleurs.

Mijnheer Vanoost, mijn antwoorden op uw vraag zijn zowat dezelfde. De ligging is nog niet bepaald, dat zal in de offerte komen. Zoals ik reeds tegen mevrouw Drion heb gezegd, moeten we de voor- en nadelen van de verschillende transportmogelijkheden bekijken. Als zou blijken dat de trein duurder is en wij daar toch voor zouden kiezen, dan zou er sprake zijn van kruissubsidiëring. We zouden dan de grootste problemen krijgen met Europa. Er zijn nu eenmaal een aantal argumenten die in de gegeven omstandigheden niet in het voordeel van het spoor pleiten. Dat sluit niet uit dat er toch een oplossing zou kunnen worden gevonden die met het spoor te maken heeft. In alle duidelijkheid, het moet om de optimale oplossing gaan in het kader van de doelstellingen van De Post. Er zijn geen bijkomende doelstellingen die hierin een rol kunnen of mogen spelen.

06.05 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je suis un peu déçue par la réponse du ministre. En effet, l'Etat est actionnaire de la société anonyme de droit public "La Poste" ; indépendamment de la position de cette société, vous devez avoir, monsieur le ministre, une opinion sur la question. Gouverner, c'est prévoir. Il paraît qu'aujourd'hui, le chemin de fer est moins cher que la route. Dès lors, il faudrait prévoir ce que deviendra la situation à moyen terme. Puisqu'il s'agit à présent de construire des bâtiments qui doivent rester en interconnexion, il est essentiel, pour des raisons environnementales et de mobilité, de construire des bâtiments auxquels le rail aura accès car je suis persuadée qu'à l'avenir, cet élément sera indispensable. J'aimerais connaître votre avis sur la question.

Par ailleurs, en ce qui concerne la localisation des centres de tri – nous vous avons déjà mentionné le cas de Liège, mais je pense que mes collègues vous tiendraient le même propos pour les localisations des futurs centres de tri –, les forces vives liégeoises, qu'elles soient politiques, syndicales ou économiques, sont très attachées à cette liaison avec le rail. Vous dites que La Poste

a le pouvoir de prendre seule les décisions en la matière, mais si on laisse la situation aller dans le sens que vous esquissez maintenant, il y a un risque de privatisation et de sous-traitance qui me pose un problème. En effet, on remplacera un emploi de qualité par un travail de nuit dans une société privée. On sait que le métier de conducteur de camion ne procure pas une qualité de travail optimale. Il s'en suivra des problèmes sociaux et de sécurité sur la route. Je souhaiterais donc que vous preniez des mesures supplémentaires en la matière.

06.06 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, j'ai également été déçu par la réponse du ministre. Nous savons que le camion assure une plus grande mobilité de proximité pour desservir la clientèle. Mais c'est un argument que l'on connaît et qui va à l'encontre de toute la politique européenne et environnementale menée actuellement et qui consiste à mieux répartir les parts de transport entre la route, le fer et l'eau. Dans ce cas-ci, le cahier des charges ne prévoit même pas la possibilité d'une option. Vous prétendez qu'un rattachement au rail n'est pas exclu, mais il n'est pas prévu dans l'appel d'offre. Vous auriez au moins pu prévoir une variante avec raccordement au rail. Vous nous avez dit que certains endroits n'étaient pas adaptés à cet effet, mais, à ma connaissance, aucun problème ne se pose dans les cinq grandes agglomérations belges : le rail existe déjà à Anvers, à Gand, à Charleroi, à Liège et à Bruxelles. Choisissez donc un terrain qui puisse être connecté au rail plutôt que d'invoquer l'excuse selon laquelle le terrain choisi ne peut pas être raccordé au rail.

En parlant de Liège par exemple, je vous signale que le terrain situé au Parc des Hauts-Sarts, qui compte un nombre d'hectares suffisant, se trouve à peu près à 200 mètres d'une ligne de chemin de fer et l'on pourrait aisément relier le rail, qui est une voie normale utilisable, avec le centre de tri postal. Votre argument ne me semble donc pas tenir la route.

Le raccordement au rail me paraissait un élément intéressant, compte tenu notamment du chiffre que vous avez cité concernant le transport par rail. Vous allez reporter ce transport vers la route qui est déjà très encombrée, même durant la nuit. Pour l'instant, nous constatons qu'aux abords de Zaventem et de Liège, l'encombrement des poids lourds est tel, même la nuit, que le trafic routier devient difficile. Dès lors, pourquoi l'encombrer davantage encore alors qu'il est possible d'y remédier puisque nous créons de nouveaux centres de tri?

Il est à présent trop tard pour l'appel d'offres mais je souhaiterais qu'au moment de faire un choix, on donne la préférence aux formules reliant le centre de tri tant à la route qu'au rail. Si tel n'est pas le cas, je crois que vous mènerez une mauvaise politique, contraire à celle que Mme la vice-première ministre Durant a exposée devant cette commission. Elle nous disait effectivement sa volonté de reporter une partie du trafic routier vers le rail. Je demande donc au gouvernement d'adopter une attitude cohérente et commune. Il ne faudrait pas qu'un ministre préconise une solution et son collègue une autre.

06.07 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wens een punctuele opmerking te formuleren. Vrachtwagen 's nachts, treinen kunnen ook 's nachts rijden natuurlijk.

Het is uiteraard niet de bedoeling dat u per se alle post met de trein wilt vervoeren omdat u geen vrachtwagens op de weg wilt en daar dan middelen aan besteden. Dat is niet de bedoeling.

Het is bovendien ook niet de bedoeling om die bestaande mogelijkheid niet meer te benutten. Men moet ergens de gulden middenweg vinden. Laat ik even proberen blauwer dan de VLD te zijn. Ik neem de vrije markt. Wanneer u als Post een keuze gaat maken voor de site van het sorteercentrum en u gaat die plaatsen naast de oprit van een autosnelweg of in de buurt van een spoorlijn dan hebt u al een keuze gemaakt en dan hebt u een bepaalde sector a priori al uitgesloten. Dit betekent dat u hebt ingegrepen in de vrije markt. Immers, u moet inderdaad het spoor evengoed een kans geven als de vrachtwagen. U moet het spoor die kans geven. Ik vind dat De Post wel degelijk, zonder daarom zware kosten te maken, zo maximaal mogelijk het instrument van de trein moet blijven gebruiken, niet alleen om ecologische redenen, maar ook omdat ik er van overtuigd ben dat het spoor wel degelijk goedkoper is dan vrachtwagens.

Ik ben echter geen utopist. Samen met het spoor heeft men ook vrachtwagens nodig om de post na afladen verder te verdelen. Geen enkele trein is tot nu toe in staat om de post tot in de bus af te leveren. Dat weten wij en wij vragen dan ook helemaal geen dingen niet kunnen verwezenlijkt worden.

Ik blijf er echter op aandringen. Vanuit onze visie moet het spoor, voor het verdelen van de post in dit land, z'n kansen krijgen.

06.08 Minister **Rik Daems**: Mijnheer Vanoost, het kan misschien nogal hard klinken, maar het enige element dat mij met het oog op mijn bevoegdheid in deze zaak kan interesseren, is de beste prijs-kwaliteitverhouding van de dienstverlening van De Post. Het middel dat De Post daarvoor inzet is een optimalisatie, in dit geval op een transparante manier bij marktraadpleging. Indien daaruit blijkt dat de betere oplossing niet het spoor is, dan zal ik op geen enkele manier invloed uitoefenen om dit te veranderen. Daar wil ik zeer duidelijk over zijn. Indien daarentegen zou blijken dat er argumenten voor het spoor pleiten, wat met het oog op het bestek niet uitgesloten is, dan zal ik daar volledig achter staan. Het is belangrijk te weten dat De Post als bedrijf het bestek opstelt en de beslissing neemt. Ik zal mij niet bemoeien met het besturen van De Post, zoals dat in het verleden wel is gebeurd.

Ik neem dus enigszins hetzelfde standpunt in als in mijn antwoord op de vraag van de heer Leterme over de bagage. Ik heb mij zes maanden of anderhalf jaar geleden niet met het bestuur van De Post bemoeid en ik ga daar nu niet mee beginnen. Dat is de oude werkwijze waaruit alleen inefficiëntie voortvloeit. Ik hoef u geen tekeningetje te maken bij wat er allemaal kan worden verstaan onder inefficiëntie. Laat dit duidelijk zijn.

06.09 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Monsieur le ministre, vous dites que vous n'avez pas encore tranché car vous attendez le résultat le plus efficace. Pourtant, dans votre appel d'offres, vous écarterez a priori une option puisque vous n'envisagez pas le projet avec le raccordement au rail mais exclusivement à la route.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 **Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke verkoop van de terreinen van de vlieghaven Brussel-Nationaal aan BIAC" (nr. 3121)**

07 **Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la vente éventuelle des terrains de l'aéroport de Bruxelles-National à la BIAC" (n° 3121)**

07.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de tekst die ik u op 15 januari 2001 bezorgde, stond dat de pers meldde dat de terreinen van Brussel-Nationaal aan BIAC zouden worden verkocht. Wil

men nog maar eens blauwer dan blauw zijn? Volgens onze informatie zou u dit willen doen op basis van een schatting van de waarde van deze terreinen zoals door u gevraagd tijdens de vorige legislatuur, namelijk toen er nog geen sprake was van een mogelijke verkoop van vermelde terreinen. Het ging toen enkel om het toestaan van een recht van opstal, wat dat ook moge wezen, gedurende een termijn van 50 jaar. Nog steeds volgens onze informatie zou er sprake zijn van een bedrag tussen de 5 en de 10 miljard frank. Nochtans weet u ook dat de luchthaven niet zo maar 1000 hectare grond betekent, maar iets zeer lucratiefs is. Indien de cijfers die in de pers circuleren juist zijn, zou dit de verkoop betekenen van een van de meest welvarende luchthavens van Europa voor een bedrag van 500 tot 1.000 frank per vierkante meter. Ik weet niet of u beseft hoe hoog de prijs van de bouwgronden in het Brusselse is, mijnheer de minister, maar dat ligt wel iets hoger. Ik zou graag weten of deze informatie correct is.

Mijn tweede vraag is meer inhoudelijk. Zou het niet wenselijk zijn dat deze overdracht aan de privé-sector gebeurt aan marktvoorwaarden, dus op basis van de commerciële waarde van deze terreinen?

07.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik vind deze vraag interessant, net als andere vragen trouwens, omdat zij de vinger legt op een zeer specifieke situatie. Ik zal dat illustreren met een voorbeeld. Wat is de commerciële waarde van vierkante meter gras die net naast de piste van een luchthaven ligt? Door het zo te stellen begrijpt u meteen dat het probleem van waardebepaling hier zeer groot is. Als u het dus hebt over de waardebepaling van dit soort gronden en u laat dat doen door het Comité II voor Aankoop – dat is een wettelijke verplichting – dan stelt zich het probleem van vergelijkingspunten. Waar zijn er vergelijkingspunten te vinden in België, behoudens een aantal regionale luchthavens, om te bepalen wat zo iets waard is? U kunt dan verschillende methodes toepassen, maar de enige die het Comité mag toepassen zijn de vergelijkingspunten. Het Comité heeft een waardering gegeven, maar dat is een voorlopige. Met uw goedvinden breng ik die niet naar voor, omdat zij nog niet definitief is. Ik wil ook geen speculaties doen ontstaan daarover. Naast de definitieve waardering door het Aankoopcomité, zal ik minstens een investeringsbankier vragen om ook een waardebepaling uit te voeren. Zo wil ik er zekerheid over krijgen dat de waardebepaling die ik krijg voor een onvergelijkbaar goed, ook realistisch is. Ik heb daar namelijk ook een

probleem en wel of het veel of weinig is, vermits ik ook geen vergelijkingspunten heb.

Nog straffer. Ik kan ook geen concurrentie laten spelen voor wie uiteindelijk de uitbating best verzorgt, vermits het huidige bedrijf rechten heeft tot 2048 in een geval en 2017 in een ander geval. Bovendien zie ik dat internationaal de betere oplossing die wordt gebruikt voor de meeste nationale luchthavens bestaat in het overdragen van de eigendom van de gronden in een of andere vorm, gekoppeld aan een licentie van onbepaalde duur die herroepbaar is. Dat is eigenlijk het concept waarbinnen wij werken. Mijn bedoeling is om te handelen in de context van de beursgang van BIAC, al een tijd gepland voor het einde van dit jaar ten vroegste. Het dossier daarvoor wordt nu klaargemaakt. De planning voor de beursgang is altijd gericht geweest op einde 2001, begin 2002.

Dit hangt samen met de beursgang. Een bedrijf kan immers niet naar de beurs kan gaan als er geen zekerheid over de waarde en de toekomst van het bedrijf bestaat.

Het moet duidelijk zijn dat de overdracht aan marktvoorwaarden moet gebeuren. De waardebeoordeling is terzake een probleem. Alle voorbeelden, behalve een luchthaven in Italië, tonen trouwens aan dat een activaoverdracht, dus een verkoop of een inbreng in kapitaal, gekoppeld aan een onbepaalde duurlicentie die terugtrekbaar is, de beste oplossing is. De waardebeoordeling wordt bovendien, naast die van het waardecomité, op die manier ook beter gecontroleerd.

Het dossier is technisch rond en moet nu in de regering worden besproken. Dat zal in de komende weken gebeuren. Ik zal de commissie over de resultaten inlichten. Ik heb u ook ingelicht over de voorstellen die ik aan de regering zal doen.

07.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

Toch wens ik een kritische noot uit te spreken. Ik vond uw vergelijking met de grasvlaktes goedkoop. U weet immers dat men geen landingspistes naast elkaar kan aanleggen om ruimte te besparen. De ruimte tussen de landingsbanen is een essentieel onderdeel van het geheel. De oppervlakte van de luchthaven wordt bepaald en niet de afzonderlijke oppervlaktes van de grasstroken en de landingsbanen. Het gras is uiteraard niets waard

en bovendien zeer giftig, maar het is een essentieel onderdeel van het geheel.

Een intrekbare licentie lijkt mij een goede formule te zijn, beter dan een verkoop. Het verheugt mij dat dit aan de marktwaarde zal gebeuren. De marktwaarde is uiteraard moeilijk te bepalen. Het is evident dat men het vergelijkend onderzoek inzake de marktwaarde in het buitenland doet. België telt immers slechts één nationale luchthaven. Als BIAC op de beurs wil gaan, moeten zij inderdaad de commerciële waarde van het goed betalen.

07.04 Minister **Rik Daems**: Ik wil terzake op een transparante manier te werk gaan. Het aankoopcomité zal een prijs bepalen, waarna ik aan een investeringsbankier zal vragen een waardebeoordeling te doen. Ik zal deze informatie ook meedelen. Het gaat immers over veel geld. De gevoeligheden lopen snel op als het over geld gaat. U kunt er op rekenen dat ik de marktvoorwaarden zal trachten te detecteren, wat geen evidentie zal zijn.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "werken van de Regie der Gebouwen in de provincie Limburg" (nr. 3157)

08 Question orale de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "des chantiers de la Régie des Bâtiments dans la province du Limbourg" (n° 3157)

08.01 Jo Vandeurzen (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb drie informatieve vragen die zijn geïnspireerd op wat u in de voorbije maanden hebt aangekondigd. Ik spreek over heel belangrijke infrastructuurwerken die in Limburg moeten plaatsvinden.

Mijn eerste vraag heeft betrekking op de nieuwe gevangenis die in Hasselt moet worden gebouwd. Ik heb de vorige keer begrepen dat daar toch wel een probleem van budgetten bestaat. Men moet in een soort meerjarenplanning voorzien. Is dat gebeurd? Wat is de timing?

Ten tweede, over de rechtbanken en het parket in Hasselt werd een beslissing in januari in het vooruitzicht gesteld. Welke piste heeft men uiteindelijk in aanmerking genomen?

Mijn derde vraag gaat over het sterke punt van deze regering, namelijk de interne communicatie, in dit geval tussen u en minister Duquesne. In de voorbije maanden was het moeilijk te begrijpen wat er met de belofte of het engagement zou gebeuren dat een permanente eenheid van de civiele bescherming in Limburg zou worden gevestigd. Blijkbaar bestond daarover een misverstand. Ik hoop dat dit ondertussen is uitgeklaard. Is er eindelijk een keuze gemaakt in verband met de inplantingplaatsen? Zijn de kredieten daarvoor nu beschikbaar?

08.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik heb drie concrete antwoorden op de drie concrete vragen.

Ten eerste, wat zijn de beslissingen van de Ministerraad met betrekking tot de gevangenis in Hasselt, meer bepaald inzake de timing en de budgetten? De studie over de nieuwe gevangenis in Hasselt is nu voltooid. Ik heb u reeds op 14 december 2000 schriftelijk meegedeeld dat men voor de financiering van de bouwwerken een lening zal afsluiten, die aan de Ministerraad moet worden voorgelegd. Om die lening, die niet als dusdanig in de budgettaire planning was opgenomen, waar te maken, zal op de begrotingscontrole die begin februari aanvangt, worden gekeken of we dat via leningen of alternatieve financiering – voor zover dat kan met inachtneming van alle normen – kunnen verwezenlijken zodat er een aanvaardbare spreiding in de tijd komt. De nota voor de Ministerraad is klaar. In principe kan zij naar de Ministerraad gaan vanaf het ogenblik dat ik een akkoord heb met Begroting. Het heeft weinig zin om het akkoord van uw collega's te hebben om een werk te doen, als men er de centen niet voor heeft.

Na de goedkeuring door de Ministerraad start de procedure waarbij we de financiële instellingen contacteren die de leningen wensen af te sluiten, vooropgesteld dat we die richting zouden aanhouden. Parallel met die financiële aanbesteding, zullen we ook de fysieke aanbestedingsprocedures voor de werken doorlopen. De voorziene uitvoeringstermijn bedraagt 280 werkdagen. Als alles perfect verloopt, wat zelden gebeurt, zouden de werken in het derde trimester 2002 klaar kunnen zijn. Ik wil niet op die datum worden vastgepind. Ik ben niet zeker of ik de nodige financiële middelen zal krijgen. Stel dat ik de budgetten heb, dan is de raming 280 werkdagen en komen we uit in het derde trimester van 2002. Een realistische hypothese is eind 2002 of begin 2003.

Het volgende punt betreft de huisvesting van rechtbanken en het parket te Hasselt, de timing en de piste. De dringende problemen inzake huisvesting zullen, zoals ik u al heb meegedeeld, een oplossing vinden door het huren van het gerenoveerd Oud Gasthuis.

Daar een deel van het gebouw reeds aan een privé-instelling was verhuurd, stelde zich een probleem met de beveiliging. Ik heb dat van in den beginne altijd gezegd. Ik kan niet doorgaan met dit project, zolang daar geen oplossing voor is gevonden. Een tijd geleden zijn we ter plaatse geweest en ik heb dat toen ook heel duidelijk aan iedereen die daar aanwezig was gezegd. Ik heb gevraagd om dat op te lossen met de verhuurder en de mensen die het gebouw willen gebruiken, ikzelf kan dat immers niet. De plannen voor de inplanting van de diensten worden wel al op punt gesteld. Ook om het gebouw te huren hebben we de toelating van de Ministerraad nodig. Dit alles kan echter pas geschieden als de privaathuurder het gebouw verlaat.

Op langere termijn hebben we een volumestudie voor een grondige renovatie, aangevuld met nieuwbouwdelen op de site van de Herkenrodekazerne gemaakt. Er is ook een maquette gemaakt en die zal mij binnenkort worden getoond. Ik zal ook de geïnteresseerde parlementsleden daarvoor uitnodigen, net zoals ik de stad Hasselt heb gecontacteerd. We kunnen dan bekijken of we tot een consensus kunnen komen om dit naar voren te brengen, eventueel als een alternatief voor een totaal nieuwe site. U weet dat ik die piste het liefst zou bewandelen. Hasselt en omstreken raadt mij dat echter niet eenduidig aan, omdat er aldus een aantal gebouwen in het centrum van de stad, waarvoor men geen betere bestemming heeft, leeg komt te staan. Wat mij betreft, ligt het initiatief daarover bij de stad en de lokale entiteiten.

Dan kreeg ik de vraag of er over de permanente eenheid van de civiele bescherming een misverstand tussen mij en minister Duquesne is. Ik kan u zeggen dat er geen misverstand is, in die zin dat de bevoegdheid hem toekomt en hij een beslissing ter zake moet nemen. Als hij dat zal hebben gedaan, zal ik de Regie der gebouwen vragen het dossier uit te werken. Als men kiest voor Hasselt, zal ik samen met Hasselt naar een rationele oplossing zoeken. Wat het starten van de bouw betreft, moet ik u niet uitleggen welke fases een dossier moet doorlopen vooraleer het kan worden gerealiseerd. Ik heb minister Duquesne reeds de vraag gesteld en ik hoop

weldra een antwoord te krijgen.

08.03 Jo Vandeurzen (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Ten eerste, wat de gevangenis betreft, bekruipt mij de onbestemde angst dat het tempo niet is zoals we een aantal jaren geleden hadden gehoopt. Ten tweede, inzake de rechtbank in Hasselt, zegt u dat het initiatief om de private huurder een initiatief te bieden, ter plaatse moet worden genomen. Ten derde krijgt het voornoemde misverstand mysterieuze proporties, omdat minister Duquesne mij herhaaldelijk heeft gezegd dat hij de studie met de drie laatste alternatieven in Limburg aan de Regie der gebouwen en de bevoegde minister heeft overgemaakt. Hij zegt dat het aan de minister van de Regie der gebouwen is om te kiezen. Tot tweemaal toe heeft hij mij dat gezegd! Ik versta er dus niets van.

08.04 Minister Rik Daems: We zullen dat oplossen. Ik zie minister Duquesne morgen op de Ministerraad. Ik zal hem vragen te bevestigen dat ik mag kiezen en dan zal ik dat onmiddellijk doen.

08.05 Jo Vandeurzen (CVP): Kijk eens aan, is het niet mooi dat een vraag van de oppositie kan bijdragen tot een communicatieherstel en een dialoog in de regering?

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Interpellation de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'échec de sa politique dans un certain nombre de domaines" (n° 647)

09 Interpellatie van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het falen van zijn beleid inzake een aantal bevoegdheden" (nr. 647)

09.01 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, iets meer dan anderhalf jaar geleden bent u gestart als minister. Ik herinner me die stap. Ik heb dat op de voet gevolgd. Wij hebben tijdens de vorige legislatuur menig uur samen doorgebracht in de commissie voor Begroting en Financiën, zij het dan vanuit andere posities. Dat was een reden om uw aanstelling met bijzondere aandacht te volgen. We stelden vast dat u verrast was over uw bevoegdheden. Er waren u wellicht andere bevoegdheden toegedicht. De buitenwereld percipieerde het als een verrassing dat u

bijvoorbeeld Begroting en Financiën niet kreeg. U waarschijnlijk ook.

Voorzitter: Jacques Chabot.

Président: Jacques Chabot.

Ik ben de eerste geweest om erop te wijzen dat de portefeuille die u werd toebedeeld zo mogelijk nog belangrijker is dan vele andere bevoegdheden die u toebedeeld waren. Ik heb toen ook in de vrije tribune gesteld dat u een van de belangrijkste departementen had, zeker op het vlak van de sociaal-economische politiek en de dienstverlening aan de burger. Men moet dat niet minimaliseren. Ik wil er trouwens aan toevoegen – en ik verwijs naar de goedkeuring van mijn fractie gehecht aan de beleidsnota 2000 – dat er goede beleidsintenties in uw beleidsnota stonden. We hadden het wat moeilijk met het veelvuldig gebruik van het Engels en andere termen. We vonden dat er veel aandacht was voor de verpakking en minder voor de inhoud. Dat was een beetje vooruitlopen op wat nu steeds meer doordringt. We hebben die beleidsnota in de kamercommissie goedgekeurd. We hebben u als oppositie heel wat respijt gegeven.

Ik ga het vooral hebben over de telecomsector en zijdelings over enkele andere sectoren. Heel wat observatoren en ikzelf beginnen stilaan op hun honger te zitten. Ook de media trouwens. Men had na de verkiezingen in Leuven misschien wat medelijden met u. Zelfs die inspanningen hebben niets opgeleverd. Zowel bij ons als in de sector zijn er toch enkele vraagtekens gerezen bij de sterkte van uw positie op dit moment. Dat is vooral duidelijk wanneer men de resultaten toetst aan het belang van de portefeuille die u hebt en de breedsprakige en goed omschreven beleidsintenties die u naar voren geschoven hebt. Wat wij na anderhalf jaar beleid-Daems vaststellen is, ten eerste, dat er sprake is van enig knoeiwerk – neem het niet persoonlijk – bij uw acties met betrekking tot het Parlement. Als men het heeft over het wetgevend werk waarvoor u verantwoordelijk bent en dat u voorgelegd hebt aan dit Parlement, kan het niet anders dan dat men dit kwalificeert als niet echt geslaagde inspanningen – knoeiwerk is de term die we als oppositie gebruiken.

Ik ga het verhaal van de RNTTT niet herhalen? Wij hebben het er al uitvoerig over gehad. Ik wil het wel hebben over het UMTS-dossier. U hebt nochtans duurbetaalde adviezen gekregen en u beschikt over een goed bevolkt kabinet, althans kwantitatief.

Wij hebben u vanuit de oppositie gewaarschuwd dat u dit niet bij koninklijk besluit kon regelen en dat u via de wetgever zou moeten werken. Deze slechte inschatting van de situatie had tot gevolg dat u de toezegging die u had gedaan om in het najaar van 2000 de licenties te veilen niet hebt kunnen waarmaken. Er moest uitstel komen waardoor de procedure waarschijnlijk in maart of april zal worden opgestart. Dat is trouwens een concrete vraag voor u. Hoe staat het nu met de timing? Wanneer zal de veiling opgestart worden? Welke documenten moeten nog gepubliceerd worden? Uw verkeerde inschatting, namelijk het feit dat u dacht dat u alles met uitvoeringsbesluiten zou kunnen regelen, heeft ervoor gezorgd dat heel het UMTS-dossier opgeschoven is. Op zich kan dit al enigszins vervelend zijn en aanleiding geven tot kritiek. Het is echter belangrijker dat iedereen kan vaststellen dat het uitstel ons in deze sector en in dat dossier miljarden zal kosten.

U hebt enkele weken geleden in de Senaat gezegd dat zes miljard frank een belachelijk laag bedrag is voor een UMTS-licentie in ons land. Dat zijn uw woorden. Ik zou u kunnen vragen waarop u zich baseert om deze uitspraak te doen. Wij zullen die woorden echter in elk geval onthouden als we binnen een aantal weken een – laat ons het hopen voor ons land – vrij hoge opbrengst kunnen noteren. In het andere geval zullen wij uiteraard een inschatting maken op basis van de uitspraak die u enkele weken geleden in de Senaat deed.

Op legistiek vlak heb ik niet alleen commentaar op de RMTT-richtlijn en de misvatting in het UMTS-dossier maar ook op de herziening van de wet van 1991 die gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad van 3 juli 2000. Ik heb immers in de laatste weken vastgesteld dat er reeds drie errata gepubliceerd werden. U bent slechts voor twee of drie teksten naar het Parlement moeten komen. Welnu, voor die weinige wetgevende teksten vergist u zich nog. U denkt de zaak bij koninklijk besluit te kunnen regelen waardoor er een enorm tijdverlies komt of u krijgt iets goedgekeurd waarna u er niet in slaagt de juiste tekst in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd te krijgen. Dat is misschien niet van cruciaal belang voor de samenleving, maar als we nagaan waar we inhoudelijk staan, dan stellen we vast dat er een opeenstapeling van vraagtekens is nu u uw portefeuille anderhalf jaar beheert.

Er is nog steeds grote onzekerheid over de toekomst van Belgacom en over het slijten van het overheidsaandeel in deze onderneming. Er zijn periodes geweest, vooral bij de start van deze

regering, waarin werd gezegd dat het vervreemden van een deel van het overheidskapitaal in Belgacom veel geld zou opbrengen. Men zou daardoor belangrijke beleidsmaatregelen kunnen financieren. Over de UMTS-licenties werd trouwens hetzelfde gezegd. Ten tweede stelde men dat een beursgang, met volkskapitalisme enzovoort, eigenlijk de meest transparante manier zou zijn om die operatie te volbrengen. Ik herinner mij dat zelfs leden van uw meerderheid daarover vrije tribunes hebben gepleegd. De heer Desimpel maakte zich op een bepaald moment sterk dat er heel wat te zeggen was voor de beursgang. U bent daar ook op ingegaan. Vandaag stellen we echter vast dat het momentum voor een beursgang in de telecomsector gemist is. U had gezegd dat u eind 1999 duidelijkheid zou scheppen in het dossier van Belgacom. Vandaag zijn we begin 2001 en is er een heel andere discussie aan de gang. Wellicht zijn daar goede redenen voor maar we stellen in elk geval vast dat het Belgacom-dossier op de lange baan moest worden geschoven. Deutsche Telecom wordt aangeduid als de geprefereerde partner. Het is nu echter nog steeds onduidelijk wat uw positie is, hoe ver men in dit dossier staat en met welke timing u nu werkt. Dat is vervelend voor de oppositie, voor de observatoren van de markt en voor het personeel van Belgacom. Na de PTS-sanering ziet het personeel van Belgacom opnieuw een BEST-programma op zich afkomen waarin sprake is van 2.500 of 3.000 jobs die weggesaneerd moeten worden om het bedrijf weer competitief te maken. U zult wel zeggen dat wij aandeelhouder zijn en dat u het bedrijf niet leidt, maar ik wil u toch vragen wat uw aanvoelen is met betrekking tot dit BEST-programma.

Wat de UMTS-licenties betreft, hebt u op een bepaald ogenblik gezegd dat die 40 à 60 miljard frank zouden opbrengen.

Een kleine voetnoot. Wat dit oplevert, is niet van belang ontbloomt want een deel van het beleid inzake mobiliteit moet worden gefinancierd met de renteuitsparing van de schuldafbouw via de opbrengst van die veiling. Trouwens, ook het e-governmentbeleid moet hiermee worden gefinancierd.

U zegt dat 6 miljard frank een belachelijk bedrag is. De realiteit wijst erop dat er slechts drie deelnemers zullen zijn waardoor 18 à 24 miljard frank reeds een behoorlijke prestatie zou zijn. We kunnen ons dan ook vragen stellen over de realiteitszin waarmee een aantal beleidsambities bij de begrotingsopmaak werden gepresenteerd.

Een derde punt heeft betrekking op het BIPT. Wat is de stand van het dossier? Voor BIAC heeft u aangekondigd dat de beursgang nakend is. U heeft dit daarstraks nog eens bevestigd. Kan u in het kader van de slordigheid waardoor uw beleid soms wordt gekenmerkt, bevestigen of u enkele weken geleden toen de vervanging van de heer Cleese werd geagendeerd, heeft moeten vaststellen dat laatstgenoemde een leeftijdsprobleem heeft? De bepalingen van de wet van 1991, die de leeftijdsgrens voor bestuurders op 65 jaar plaatst met uitzondering voor de eerste aanstelling, maken het u onmogelijk een aantal beslissingen te nemen die u op de Ministerraad wel had laten agenderen.

Mijnheer de voorzitter, ik zal De Post heel snel behandelen. Mijnheer de minister, u moest tot voor kort enkel verwijzen naar de privatisering van twee kassen als men u vroeg naar uw concrete verwezenlijkingen. In het dossier van De Post heeft u geluk gehad dat u mensen heeft aangetrokken die een bepaald voorstel van reorganisatie hebben gedaan. De sociale vrede werd op een goede manier afgekocht. De vakbonden hebben de logica, die ook bij Belgacom werd vastgesteld, bijgetreden. Mag ik wijzen op het feit dat de consultancyopdrachten bij De Post voor 2001 zowat 1,9 miljard frank bedragen en dit op een totale omzet van 72 miljard frank?

Mijnheer de minister, wat De Post betreft, zitten we zowat in de positie van Bessel Kok destijds bij de overgang van RTT naar Belgacom. Er zijn heel wat dure consultants afgehuurd die bij het bestaande operationele middenkader moeten vragen of hun voorstellen wel realistisch zijn. Voor de kennis over het functioneren van het bedrijf moeten zij eigenlijk bij het personeel zelf te rade gaan.

Wat heeft u op het vlak van De Post reeds zelf gedaan om deze onderneming op goede sporen te zetten? Voor e-government heb ik zowat dezelfde vraag. E-government was zowat het kroonjuweel in uw eerste beleidsnota. Het meest concrete op het vlak van e-government komt echter van uw collega Van den Bossche. Ik had u dan ook willen vragen wat u in de afgelopen twee jaar terzake heeft gedaan.

Mijnheer de voorzitter, wij stellen vast dat er in de meerderheid en bij objectieve observatoren heel wat vragen bestaan over de geloofwaardigheid van het beleid. In een editoriaal van een kwaliteitskrant werd recent nog gevraagd wat de

heer Daems nu eigenlijk doet. De heer Defeyt zegt in een interview in Le Soir dat men niet op mevrouw Durant moet schieten want de minister die nog niets heeft uitgericht, is volgens hem de heer Daems. Zullen we in de toekomst kunnen vaststellen dat een aantal van deze dossiers worden onteigend? Zal de heer Coene ook een aantal dossiers van minister Daems krijgen? Zal men u bijzetten in de galerij samen met de heer Duquesne, mevrouw Durant, de heren Gabriëls en Verwilghen en anderen? Of zal u er in die dossiers in slagen kordate beleidsbeslissingen te nemen?

09.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik kan mijnheer Leterme verzekeren dat het niet tot mijn ambitie behoort om in de Hall of Fame van de Belgische politiek te verzeilen.

Ik zal u 30 concrete realisaties aanhalen. Ik vraag u vervolgens een CVP-minister aan te halen die op 18 maanden hetzelfde heeft gerealiseerd.

Ik zal ze heel snel overlopen. De commissie heeft een progressive port – excuseer voor het Engelse woord, mijnheer de voorzitter – gemaakt.

Ten eerste waren er volgens de Europese regelgeving tien veroordelingen, vandaag geen, met uitzondering van Belga en BIPT, waarvoor het bestek klaar is en binnenkort voor de nieuwe wet wordt uitgeschreven.

Ten tweede is er het nummerbehoud van de vaste telefonie, dat is in de vorige regering niet gerealiseerd, vandaag wel.

Ten derde is er het nummerbehoud van de mobiele nummers. Dat wordt op 1 januari 2002 effectief in praktijk gebracht. Wij zijn het eerste Europese land dat dat doet.

Ten vierde was ik er wat de UMPS-licenties betreft, perfect van op de hoogte dat het risico bij wet of bij koninklijk besluit bestond. De vroegste manier om het bij wet te vast te leggen, was via de programmawet en dat is dan ook de manier waarop ik het heb gedaan. Ik heb dus geen seconde in de timing verloren.

Ten vijfde is aan de gezondheidsnormen met betrekking tot de gsm-straling in tegenstelling tot alle andere Europese landen nooit iets gedaan, vandaag zijn er echter ook in dit land beslissingen genomen.

Ten zesde is ook aan unbelding local look nooit iets gedaan. Nu zijn we echter Europa voor, want het komt de volgende maanden in praktijk.

Ten zevende worden ook de wireless local look toegewezen in februari.

Ten achtste zijn er twee interconnectievoorwaarden BRIO gepasseerd met twee keer 15% daling van de prijzen in een speciale nummerdaling van de prijzen met 60%.

Ten negende, is er het gewijzigde nummerplan en de nieuwe zonenummering. Daar gaan we voor de nummers van 20 naar 81 miljoen mogelijkheden.

Op het vlak van internet heeft ten eerste de regering het vijfsterrenplan goedgekeurd. In het verleden is daar nooit iets aan gedaan, op dit ogenblik gaat alles in één richting. In die context wordt niet gefinancierd door UMTS, maar voor een miljard door de SPM. Ten tweede is het securityplatform, waar men nooit iets aan heeft gedaan. Nu is binnen de twee uur heel België verwittigd als er een virus in omloop is. Bovendien is er reeds een plan opgesteld om dit uit te breiden naar heel Europa. Ten derde is de computersimulariteit. Veertien jaar lang is men daar niet in geslaagd, nu is het gerealiseerd op basis van een ontwerp van de vorige regering. Ten vierde wil ik ook zeggen dat de interessante road show van minister Picqué zal worden herhaald. Ten vijfde hebben wij ook voor de liberalisering van de Belgische domeinnamen DNS gezorgd en bestaan er vandaag al 100 000 domeinnamen. Ten zesde zijn er de internettarieven. Ik geef toe dat die een nagel in mijn teen zijn, maar ze zijn ondertussen toch al gedeeltelijk verlaagd. Het BIPT met het connectingmodel had af moeten zijn, maar dat is helaas nog niet het geval. Er zit echter we schot in de zaak.

Dan zullen we het eens hebben over de overheidsbedrijven, over Belgacom bijvoorbeeld. U heeft het over beursgang, maar ik heb altijd gezegd dat ik geen beursgang wil waarbij ik de mensen bedrieg omdat ze aandelen zouden kopen en zoals in Ierland veel geld zouden verliezen. Ook KPN verloor 70% van zijn waarde en Deutsche Telecom 50%. De beste realiteit voor Belgacom was een waardeverlies van 30%. Naar de beurs gaan in de omstandigheden die u noemt, betekende in het beste geval de Belgen 30% van hun geld afpakken. Dat zou pas een schande zijn! Daar wens ik niet aan mee te doen! Vandaag hebben we als enige van Europa een bedrijf met dubbele A-rating. Dan zijn er ook twee acties gevoerd, ten eerste de internetpoort op de beurs via Infosus. De waardecreatie daarvan is 750 miljoen euro. Ten tweede hebben we in Nederland

UMTS gekocht, wat Belgacom cash inn 1 miljard euro opleverde. Belgacom is het beste bedrijf van heel Europa en is klaar om vandaag de markt op te gaan. U hebt ook gezegd dat de vorige regeringen niets met het beroepskrediet konden doen. Daarom is het nu dan ook geprivatiseerd, idem met het hypothecair krediet, waarvan ook de productie werd geprivatiseerd, evenals Servicing. Ik geef toe dat ik de contentieuze twist van 130 miljard van de vorige regering niet kwijtraak. Wij hebben wel Belfine vereffende, wat nooit eerder gebeurd is, idem voor de Nationale Maatschappij voor de Nationale Sectoren. Ook aan De Post heeft men nooit iets gedaan, vandaag is het een N.V. geworden met een nieuw management. Ook is het sociaal plan klaar en zal het over veertien dagen op de Ministerraad worden besproken. De Post positioneert zich tot een van de meest moderne bedrijven in dit land. Voor BIAC was de beursgang door de vorige regering eind 2001 voorzien. Vandaag is het dossier echter al klaar voor politieke besluitvorming in de regering. Sabena dan, ik geef toe dat dit een moeilijk dossier is, maar als ik niets had gedaan op de manier waarop ik het heb gedaan, was het vandaag failliet. U kan rond de pot draaien zoveel u wil, maar dat is de realiteit. Dat heeft mij een heel team maandenlang heel wat inspanningen gekost. Ik hoop dat we het kunnen oplossen en ik hoop dat iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt. Voor TGV-fin tenslotte is er een herfinancieren aan marktvoorwaarden.

Dan zijn er de overheidsgebouwen. Het interesseert u misschien niet, maar men is jaren bezig geweest met asbest. Op acht maanden tijd zijn er oplossingen voor de asbestproblematiek. De voorzitter heeft gans het programma. De budgetten zijn besteed.

Wat het geografisch informatiesysteem betreft, wist de Regie der gebouwen niet hoeveel gebouwen zij had. Vandaag zijn ze allemaal in kaart gebracht en zijn we aan een arbitrage toe om alle kantoorgebouwen te verkopen. Om het atomium bijvoorbeeld heeft men zich nooit bekommerd, nu is de Regie met geld van de Loterij bezig aan de werken.

De werken aan de St-Michielskathedraal begonnen tijdens een vorige legislatuur en werden na veertig jaar beëindigd. Aan de zaal Henri Leboeuf, waar de Koningin Elisabethwedstrijd plaatsvindt, werd niets gedaan; nu zijn de werken klaar op zes maanden. De budgetten bestemd voor de Koninklijke serres te Laken werden nooit besteed, maar zodra ik terzake beslissingen kon nemen werd op drie maanden het beste

serresysteem van heel Europa uitgebouwd.

Dat zijn een dertigtal voorbeelden, maar de lijst is niet af.

Welke dossiers zijn afgewerkt? Ik geef ze u in vogelvlucht.

Het technisch dossier voor BIAC is afgerond, maar over de besluitvorming van de regering beslis ik uiteraard niet alleen.

Belgacom: studie klaar binnen twee maanden; omvorming tot een naamloze vennootschap; de raad van bestuur gaat in principe akkoord.

De Nationale Loterij: het wetsontwerp is klaar voor de omvorming tot een naamloze vennootschap. Het dossier is klaar voor politieke besluitvorming in de regering.

Modernisering van de Regie der Gebouwen: het dossier is klaar voor besluitvorming op het niveau van de regering.

Wat het nationaal patrimonium betreft, aan de monumenten werd in het verleden nooit iets gedaan. Nu wordt er eindelijk wel iets aan gedaan. Hetzelfde geldt voor de justitiepaleizen van Gent, Antwerpen en Luik en de kantoorgebouwen.

Het modern beheer van de federale activa in de schoot van de FPM: nooit iets aan gedaan behalve een klein beetje liquiditeitsbeheer; winst 800 miljoen per jaar.

Dat is mijn antwoord, mijnheer de voorzitter.

09.03 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral antwoordt de minister niet op mijn vragen.

Mijnheer de minister, u leest mij op een zeer demagogische toon dertig voorbeelden voor. Welnu, ik kan u veertig voorbeelden geven van dossiers die thans ter tafel liggen, maar waarbij het niet eens duidelijk is welke richting zij uitgaan. Trouwens, mocht er terzake duidelijkheid zijn, dan zou u een aantal vragen wellicht wel hebben beantwoord.

Inzake enkele essentiële dossiers draait u rond de pot. Trouwens, uw uitspraak "Noem mij één CVP-minister die op 18 maanden tijd een beleid heeft gevoerd" is vrij ongelukkig. Inderdaad, uw inschatting van veertig of vijftig jaar beleid in het vijfde welvarendste land van de wereld, is-laag-bij-de-gronds.

Wellicht was het u te moeilijk, mijnheer de minister, mijn concrete vragen te beantwoorden. Welnu, sta mij toe u een precieze vraag te stellen in verband met een dossier dat vers in uw geheugen zit. Wat is de situatie in verband met de problematiek van de leeftijdsgrens met betrekking tot de overheidsbedrijven? Wat is de positie van de heer Claeys?

09.04 Minister Rik Daems: De heer Claeys werd aangesteld in de Raad van Bestuur tot 2004. Er bestaat geen enkel probleem omtrent de leeftijdsgrens. UMTS verscheen op de website van het BIPT. U had dat kunnen lezen: kandidaturen binnen vóór 8 februari; veiling voor begin maart.

U verwijt mij demagogische uitspraken. Uw schriftelijk ingediende vraag luidde dat in geen enkel dossier waarin ik bevoegd ben, vooruitgang wordt geboekt. Welnu, ik geef u dertig realisaties. Ik stel mijn prioriteiten. Noem mij een persoon die beter scoort binnen dezelfde termijn.

Ik wens evenwel nog iets te zeggen. Ik weet dat ik niet goed scoor in de ogen van de observatoren van de telecommarkt. Ik ben hier evenwel niet om hen te plezieren, maar wel om de markt te ontwikkelen. In dat verband zal ik twee cijfers aanhalen, enerzijds omtrent de penetratie van de mobilofonie en anderzijds omtrent de penetratie van het internet, met een "déclac" in de markt begin van vorig jaar. Ik zal niet beweren dat ik alleen insta voor deze resultaten, maar het is wel toevallig dat zij tijdens deze periode worden geboekt.

Uw opmerking dat de toon van uw vragen mij heeft gestoord is juist, want ik vind dit niet fair. Het is ongetwijfeld zo dat onze prioriteiten verschillen; u vindt A belangrijk en ik vind B belangrijk; daarover wil ik nog wel een politiek debat voeren. Beweren dat ik geen resultaten heb geboekt omdat er niets werd ondernomen, dat neem ik niet. Daarom gaf ik u dertig concrete voorbeelden. Kan u dit tegenspreken?

09.05 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, sta mij toe op te merken dat de demagogische toon wordt voortgezet. De penetratie van de mobilofonie en internet is voor mij vrij vernieuwend en staat haaks op de eerdere verklaring van de minister dat hij zich niet bezighoudt met de concrete werking van een bedrijf. Dat is de verdienste van een minister van telecommunicatie. Dat betekent dat als men A zegt, men ook B moet accepteren. Als er ooit iets

misloopt in die markt, dan is het uiteraard ook uw verdienste of uw schuld, mijnheer de minister.

Het gaat trouwens niet alleen om marktobservatoren, maar ook om personen die de evoluties van een en ander nagaan. U beheert al maanden een aantal dossiers, waarover u uitspraken deed in verband met de timing, maar u houdt zich niet aan uw uitspraken en iedereen vraagt zich af waarop er wordt gewacht om te beslissen.

Wat betreft UMTS, u tracht ons toch niet wijs te maken dat u zou hebben voorgesteld via een koninklijk besluit te werken en, mocht dat niet lukken, via wettelijke bepalingen. Het is of het ene, of het andere, mijnheer de minister. Ofwel werkt u op een ernstige manier en geeft u toe dat u wist dat er risico's waren en dat de wet zou moeten worden aangepakt; maar dan brengt u de opbrengst niet in gevaar, ofwel vergiste u zich, maar dan moet u dat ruiterlijk toegeven. Misschien hebben uw consultants of uw kabinetsmedewerkers zich vergist en koos u verkeerd voor de uitvoeringsbesluiten en werd u teruggefloten door de Raad van State. Ik begrijp evenwel dat zulks moeilijk is om toe te geven in een demagogisch debat.

[09.06] Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik zal deze vraag concreet beantwoorden.

Tijdens de Ministerraad stelde ik zelf voor om een aantal passages van het koninklijk besluit aan de Raad van State expliciet te vermelden of het niet bij wet moest gebeuren.

Collega, u weet ook dat de snelste manier om een wet te maken niet is een wetsontwerp voor te bereiden en dan naar de Kamer komen om het te laten goedkeuren. Indien ik een wetsontwerp had gemaakt en de veiling had laten doorgaan op de geplande datum, te weten eind december 2000, was ik met een gewone wet met veel geluk in maart of april 2001 uitgekomen. Dat is de realiteit. Daarom heb ik precies de weg gekozen van een koninklijk besluit, met de opmerking dat er een risico bestond na het advies van de Raad van State, waarbij de programmawet echter als vangnet kon dienen. Ik noem dit gewoon vooruitziendheid, om zeker te zijn dat ik op tijd kon klaar zijn met dit wetgevend initiatief.

[09.07] **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de minister, de waarheid heeft haar rechten. In dit concrete geval klopt het niet wat u zegt. U herinnert zich toch dat u nog dingen hebt moeten invoegen via amendementen op de

programmawet? U zegt wel dat u aan de Ministerraad gezegd heeft dat u met een koninklijk besluit zou werken, maar u hebt, met de goodwill van de oppositie overigens, bepaalde dingen in de programmawet moeten inschuiven. Als dat geen sturen in de mist is, zonder te weten waar men eigenlijk wil uitkomen, dan weet ik het niet.

[09.08] Minister **Rik Daems**: Mijnheer Leterme, met alle respect, deze amendementen en het koninklijk besluit zijn twee verschillende dingen. Ik ben de commissie dankbaar dat zij heeft meegewerkt om de liberalisering door te voeren. Ik hoef geen krediet voor de versnelling die op de markt plaatsvindt. De zogenaamde observatoren zijn lastig omdat de wet geliberaliseerd wordt. De cijfers reflecteren evenwel de liberalisering van die markt, en daar eis ik wel de verantwoordelijkheid voor op. Dit weerspiegelt zich vandaag in de feiten. De exponentiële groei van de mobilofonie vanaf begin 2000 en de exponentiële groei van het internet even later in 2000 hebben te maken met de liberalisering van de markt en met niets anders.

[09.09] **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik ga niet in op de kern van de zaak. Collega Leterme en de minister kennen deze zaak veel beter dan ik. Ik wil alleen maar zeggen, collega Leterme, dat wie de term "demagogisch debat" gebruikt minstens evenveel over zichzelf zegt als over de andere.

[09.10] **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, het moraliserend toontje van de heer Vanoost is sinds de groenen zich vermeien te behoren tot de meerderheid reeds bij vele collega's gekend. Ik neem het dus voor wat het waard is. Het heeft hetzelfde soortelijk gewicht als vele opmerkingen van de heer Vanoost.

[09.11] **Jean Depreter** (PS): Monsieur le président, M. Leterme a soulevé nombre de problèmes très intéressants. D'ailleurs, je me souviens de discussions que nous avons eues ensemble, il y a quelques mois.

Puisque nous sommes sur le ton de la discussion, qu'il s'agisse du débat actuel ou d'un autre débat que l'on pourrait avoir à propos de la SNCB, croyez que ma proposition de tout à l'heure, je l'ai faite entièrement de bonne foi, car les discussions qui font l'objet de notre débat sont extrêmement intéressantes. Qu'on le veuille ou non, elles méritent que l'on soit attentif, que l'on ne soit pas démagogique, que l'on ne travaille pas dans un esprit de fonctionnaire et qui plus est qu'on n'ait pas d'intention politique cachée au second degré. En tout cas, telle est ma manière de voir le débat

à l'intérieur de la commission.

Lorsque l'opposition propose des débats très intéressants, comme on pourrait en avoir un à propos de la SNCB, les interpellateurs de l'opposition ont droit à un minimum d'écoute et de disponibilité des personnes. Croyez que lorsque je fais cette proposition, ce n'est autre que dans l'optique d'un dialogue entre l'opposition et la majorité. Du moins, telle est ma conception de la vie politique.

Par exemple, ici, nous avons fait le tour de la question. Les autres problèmes sous-jacents restent, bien entendu, tributaires de l'actualité récente, mais comme nous avons affaire à des rebondissements, nous aurons très largement l'occasion d'avoir, la semaine prochaine, un débat, en ce compris les éléments d'actualité qui émergent. Ainsi, personne ne sera démagogique ou fonctionnaire, car chacun se doit de viser la transparence en matière de politique.

09.12 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik waardeer de tussenkomst van de heer Depreter.

Ik verduidelijk ons standpunt. Het zit ons dwars dat wij sinds een aantal maanden de indruk krijgen dat – en dat is niet slecht bedoeld – wij een dagtaak van 9 tot 17 uur hebben, ook bij de behandeling van wetsontwerpen in de begroting. Als de klok van vijf nadert, wordt de meerderheid onrustig. De parlementsleden moeten kunnen aannemen dat een debat soms langer uitloopt en dat het later dan vijf uur wordt. Ik waardeer de rechtzetting terzake. Laat ons hopen dat wij met respect voor elkaar en in een goede verstandhouding verder kunnen werken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het monopolie van de Nationale Loterij" (nr. 3174)

10 Question orale de M. Bart Somers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le monopole de la Loterie nationale" (n° 3174)

10.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik moet de heer Ansoms bedanken omdat hij niet is begonnen over de regeling van de werkzaamheden vooraleer ik mijn vraag kon stellen.

Ik zal mijn vraag kort houden. Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het lijkt mij evenwel een belangrijke vraag en dan vooral voor diegenen die krantenwinkels uitbaten. Tienduizenden gezinnen moeten daarvan leven.

Vorige week hebben wij gediscussieerd over het monopolie van de Nationale Loterij. Er bestaat binnen de meerderheid een zekere consensus om niet te tornen aan dit monopolie omdat de inkomsten ervan kunnen worden gebruikt voor goede doelen. In die context wens ik mijn vraag te plaatsen.

Ik stel vast dat niet minder dan 8.000 krantenwinkels zijn uitgerust met een terminal. Die krantenwinkels hebben een belangrijk concurrentieel voordeel omdat steeds meer mensen hun aankopen in krantenwinkels afstemmen op plaatsen waar Lottoformulieren of andere producten van de Nationale Loterij te verkrijgen zijn. Indien een bepaalde krantenzaak ook een terminal wenst te plaatsen moet zij daarvoor bepaalde verkoopschijfers kunnen voorleggen. Met het stijgende belang van de producten van de Nationale Loterij is het uiteraard steeds moeilijker om die doelstellingen te bereiken. Bovendien worden een aantal andere toekenningsvoorwaarden gehanteerd: locatie en inrichting. Beide voorwaarden kunnen leiden tot willekeurige of arbitraire beslissingen.

Ik kan mij inbeelden dat er meer sluitende en meer marktconforme systemen kunnen worden bedacht voor de verdeling van de terminals. Men zou onder andere kunnen opteren voor het organiseren van een beurs of het vragen van een bepaalde prijs waardoor de concurrentie wordt hersteld en er op een eerlijke manier kan worden gewerkt. Ik ken in mijn regio verschillende mensen die hun beklag doen over de huidige gang van zaken. Zij stellen zich de vraag of dit wel een goede manier van werken is.

De monopoliepositie van de Nationale Loterij wens ik nu niet in vraag te stellen. Mijnheer de minister, denkt u eraan de toekenningsvoorwaarden van terminals meer marktconform te maken? Bent u bereid terzake een aantal stappen te zetten om tot een meer eerlijke verdeling en toewijzing van die terminals te komen?

10.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord hierop is ja. Volgens mij kadert dit in de operatie die ik voorbereid en die betrekking heeft op het bedrijf.

Vandaag heeft de Nationale Loterij een

monopoliepositie waardoor zij naast haar werking als bedrijf ook een controle heeft op de markt. Ik beweer niet dat het hier gaat om een marktregulering; iets wat in kansspelen wel het geval is. Het is mijn bedoeling de regering een voorstel voor te leggen waarbij de controle op de markt wordt gemoderniseerd. Als het van mij afhangt wordt een publieke NV, die overheidseigendom blijft, verantwoordelijk voor deze controle. Op dat moment kunnen alle procedures – ook die inzake toekenning van terminals - opnieuw worden bekeken.

Ik wil er toch op wijzen dat die terminals al vlug 300.000 tot 400.000 frank kosten. Dat is trouwens de reden waarom men niet zo gemakkelijk ingaat op een vraag. Anderzijds is ook uw logica terecht. Als de omzet van een winkel afhangt van het al dan niet hebben van zo'n terminal, dan is de meting van de omzet zonder het toestel niet direct een correct argument in het al dan niet toekennen van zo'n toestel.

Ik stel voor om even af te wachten tot wanneer de regering eventueel mijn richting wenst te volgen. Ik hoop dat dit de komende weken zal gebeuren, maar kan u hierover geen zekerheid bieden. Wat mij betreft, zullen in de nieuwe werkwijze van het bedrijf deze procedures perfect kunnen worden bekeken.

10.03 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik wens op te merken dat er momenteel een soort vestigingswet op terminals bestaat. Daarbij bedraagt het maximumaantal 8000. Ik ben er mij zeer goed van bewust dat deze terminals veel geld kosten. U noemt het bedrag van 300.000 tot 400.000 frank. In zo'n situatie zou iemand die pas op de markt komt of bereid is te investeren in zijn zaak, de kans moeten krijgen, al is het bij opbod, om een terminal te verwerven. Nu hebben we immers te maken met een situatie waarin sommige mensen die 10 tot 15 jaar geleden een terminal hebben verworven, in een bepaalde subregio, wijk of straat hun positie in stand kunnen houden zonder veel inspanningen te moeten leveren. Dat is een frustrerende en niet-marktconforme situatie voor zij die pas met hun zaak beginnen of bereid zijn te investeren in hun zaak.

10.04 Minister Rik Daems: Het is inderdaad juist dat de markt op bepaalde tijdstippen moet worden geconsulteerd en dat inzake het toewijzen van toestellen de markt sinds de eerste dagen nooit meer geconsulteerd is. De suggestie van collega Somers lijkt mij logisch, al was het maar om de rendabiliteit van het moederbedrijf te verhogen. Ik

kan me immers inbeelden dat vandaag die toestellen zeer gegeerd zijn en een zekere waarde vertegenwoordigen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De interpellatie en de mondelinge vragen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer worden naar een latere datum verschoven.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.53 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.53 heures.*



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

24-01-2001

14:00 uur

mercredi

24-01-2001

14:00 heures

INHOUD

Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Jean-Pol Poncelet aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de audits van de onderneming Sabena en het gevolg dat daaraan werd gegeven" (nr. 610)
 - de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het Sabena-dossier" (nr. 3122)

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Sabena en de SAirgroup" (nr. 3176)
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de financiële toestand van Sabena" (nr. 3178)
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "'corporate government" bij Sabena" (nr. 3207)
 - de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan van Sabena" (nr. 3208)

Sprekers: **Jean-Pol Poncelet**, voorzitter van de PSC-fractie, **Lode Vanoost**, **Jozef Van Eetvelt**, **Marie-Thérèse Coenen**, **Olivier Chastel**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Moties

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de informatie rond de kostprijs van mobiel telefoneren" (nr. 2883)

Sprekers: **Bart Somers**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bestelling en de administratieve afhandeling van de brievenpost door de twee A-distributiekantoren van Waals-Brabant" (nr. 3094)

Sprekers: **Olivier Chastel**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afhandeling van bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3117)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de

SOMMAIRE

1 Questions orales jointes de 1

- M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les audits de l'entreprise "Sabena" et leur exploitation" (n° 610)

- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le dossier "Sabena" (n° 3122)

- M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Sabena et le SAirgroup" (n° 3176)

- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation financière de la Sabena" (n° 3178)

- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le "corporate gouvernement" à la Sabena" (n° 3207)

- M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration de la Sabena" (n° 3208)

Orateurs: **Jean-Pol Poncelet**, président du groupe PSC, **Lode Vanoost**, **Jozef Van Eetvelt**, **Marie-Thérèse Coenen**, **Olivier Chastel**, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

11 *Motions* 11

12 Question orale de M. Bart Somers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'information relative au coût de revient de la mobilophonie" (n° 2883)

Orateurs: **Bart Somers**, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

13 Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution du courrier et la gestion administrative des deux bureaux de distribution A du Brabant wallon" (n° 3094) 13

Orateurs: **Olivier Chastel**, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

14 Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la livraison des bagages à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3117) 14

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe

CVP-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

CVP, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Samengevoegde mondelinge vragen van</p> <ul style="list-style-type: none"> - mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3153) - mevrouw Maggy Yerna aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3159) - de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aanbestedingen voor postsorteercentra" (nr. 3172) - de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de ligging en het gebruik van postsorteercentra" (nr. 3191) <p><i>Sprekers:</i> Claudine Drion, Jean-Pierre Grafé, Lode Vanoost, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 15 | <p>Questions orales jointes de</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3153) - Mme Maggy Yerna au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3159) - M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les appels d'offres pour centres de tri postaux" (n° 3172) - M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la localisation et l'utilisation de centres de tri postaux" (n° 3191) <p><i>Orateurs:</i> Claudine Drion, Jean-Pierre Grafé, Lode Vanoost, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 15 |
| <p>Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke verkoop van de terreinen van de vlieghaven Brussel-Nationaal aan BIAC" (nr. 3121)</p> <p><i>Sprekers:</i> Lode Vanoost, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 18 | <p>Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la vente éventuelle des terrains de l'aéroport de Bruxelles-National à la BIAC" (n° 3121)</p> <p><i>Orateurs:</i> Lode Vanoost, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 18 |
| <p>Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "werken van de Regie der Gebouwen in de provincie Limburg" (nr. 3157)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jo Vandeurzen, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 20 | <p>Question orale de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "des chantiers de la Régie des Bâtiments dans la province du Limbourg" (n° 3157)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jo Vandeurzen, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 20 |
| <p>Interpellatie van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het falen van zijn beleid inzake een aantal bevoegdheden" (nr. 647)</p> <p><i>Sprekers:</i> Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, Lode Vanoost, Jean Depreter</p> | 21 | <p>Interpellation de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'échec de sa politique dans un certain nombre de domaines" (n° 647)</p> <p><i>Orateurs:</i> Yves Leterme, président du groupe CVP, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, Lode Vanoost, Jean Depreter</p> | 21 |
| <p>Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het monopolie van de Nationale Loterij" (nr. 3174)</p> <p><i>Sprekers:</i> Bart Somers, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 24 | <p>Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le monopole de la Loterie nationale" (n° 3174)</p> <p><i>Orateurs:</i> Bart Somers, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 24 |

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 24 JANUARI 2001

14:00 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 24 JANVIER 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.04 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

La séance est ouverte à 14.04 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde mondelinge vragen van**

- de heer Jean-Pol Poncelet aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de audits van de onderneming Sabena en het gevolg dat daaraan werd gegeven" (nr. 610)
- de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het Sabena-dossier" (nr. 3122)
- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Sabena en de SAirgroup" (nr. 3176)
- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de financiële toestand van Sabena" (nr. 3178)
- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "'corporate government' bij Sabena" (nr. 3207)
- de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan van Sabena" (nr. 3208)

01.01 **Jean-Pol Poncelet (PSC):** De door de minister verstrekte informatie stelt mij helemaal niet tevreden. Het dossier heeft een ruimere dimensie gekregen sinds wij onze vragen indienden. Er zullen ongetwijfeld andere vragen volgen, maar vandaag zou ik graag een inventaris willen maken van bepaalde bedenkingen over de werking van het bedrijf. Tientallen getuigenissen wijzen op het bestaan van een probleem op het vlak van de

01 **Questions orales jointes de**

- M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les audits de l'entreprise "Sabena" et leur exploitation" (n° 610)
- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le dossier "Sabena" (n° 3122)
- M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Sabena et le SAirgroup" (n° 3176)
- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation financière de la Sabena" (n° 3178)
- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le "corporate government" à la Sabena" (n° 3207)
- M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration de la Sabena" (n° 3208)

01.01 **Jean-Pol Poncelet (PSC):** Je ne me satisfais pas du tout des renseignements fournis par le ministre. Ce dossier s'est élargi depuis que nous avons déposé nos questions. Je suis certain qu'il y en aura d'autres, mais je voudrais sérieusement, aujourd'hui, certaines interrogations sur le fonctionnement de cette entreprise. Des dizaines de témoignages indiquent l'existence d'un problème dans l'affectation des deniers publics.

aanbesteding van belastinggelden.

Ik zal het hebben over 1999, april 2000 en de huidige periode.

In 1999 verklaarde de heer Reutlinger bij zijn vertrek dat hij Sabena "in operationele staat" achterliet. In 1999 hebben verscheidene beslissingen die hetzij door het bedrijf zelf, hetzij door de regering werden genomen, ernstige financiële gevolgen gehad. Sabena heeft met name goud- en oliedekkingen opgegeven, waardoor een aangekondigd tekort kon worden verantwoord. Volgens de secretaris-generaal kondigden alle specialisten destijds een daling van de brandstofprijzen aan. Wie waren die specialisten? Welke waren die dekkingen? Hoe groot zijn de verliezen? Wat te denken van die beheerder? Die beslissing heeft gevolgen gehad in 1999, maar ook in de daaropvolgende jaren.

Blijkbaar werd er in april een akkoord met de Zwitserse partners afgesloten. Wat was de politieke draagwijdte van dit akkoord? Op welke basis heeft u onderhandeld? Heeft de overheid wel degelijk een audit besteld? Wie betaalde die audit? In welke mate stemmen de conclusies ervan overeen met de elementen die ten grondslag lagen aan het akkoord met de Zwitsers? Heeft de raad van bestuur het akkoord goedgekeurd? Betreft het akkoord de dochterbedrijven? Wanneer zal de AMP-structuur juridisch worden opgezet?

Voorzitter: Jacques Chabot.

In april 2000 werd een gemeenschappelijke structuur voor het beheer van de commerciële activiteiten op poten gezet. Het departement cargo werd naar Zwitserland overgeplaatst. De omzet van Sabena daalde. Hoe valt te rechtvaardigen dat een dergelijke beslissing binnen de paritaire structuur werd genomen? Beschikte u over de waarborg dat die structuur in haar werkzaamheden het belang van de twee vennootschappen zou dienen? Wat stipuleert het ondertekende akkoord terzake?

Vandaag is een algemene vergadering samengeroepen. Is het daarvoor niet wat laat? Sinds wanneer beschikken de beheerders over de informatie dat de situatie deficitair is zodat een kapitaalverhoging gerechtvaardigd is?

De 10 miljard cash die in Sabena zullen worden geïnjecteerd, worden volgens een 60/40 verhouding respectievelijk tussen de Zwitsers en de Belgen verdeeld. Waarom werd hierbij niet uitgegaan van de huidige of toekomstige aandelenverdeling? De Belgische Staat brengt meer dan haar deel aan

J'aborderai les périodes 1999, avril 2000 et celle d'aujourd'hui.

En 1999, M. Reutlinger déclarait partir en laissant la Sabena « en bon ordre de marche ».

Or, en 1999, plusieurs décisions, prises soit par la société soit par le gouvernement, ont eu de graves conséquences financières. La Sabena a notamment abandonné des couvertures en pétrole et en dollar, ce qui a permis de justifier un déficit prévu. À l'époque, selon le secrétaire général, tous les spécialistes avaient annoncé une baisse du prix des carburants. Qui étaient ces spécialistes? Quelles étaient les couvertures? Quelle est l'importance des pertes? Quel jugement porter sur ce gestionnaire?

Cette décision a eu des conséquences en 1999, mais aussi lors des années suivantes.

En avril 2000, il apparaît qu'un accord a été conclu avec les partenaires suisses. Quelle en était la portée politique? Sur quelle base l'avez-vous négocié? Un audit a-t-il bien été commandé par l'État? Qui l'a payé? Dans quelles mesures ses conclusions correspondent-elles aux éléments qui fondent l'accord avec les Suisses? Le conseil d'administration a-t-il approuvé l'accord? Celui-ci concerne-t-il les filiales? Quand, juridiquement, crée-t-on cette structure AMP?

Président: Jacques Chabot.

Une structure commune a donc été mise en place, en avril 2000, pour gérer les activités commerciales. Le département cargo a été transféré en Suisse. Le chiffre d'affaires de la Sabena a donc diminué. Comment justifier qu'une telle décision soit prise dans une structure paritaire? Disposez-vous de la garantie que cette structure travaillerait dans l'intérêt des deux sociétés? Que stipulait l'accord signé à ce sujet?

Aujourd'hui, une assemblée générale est convoquée. N'est-il pas tard pour y procéder? Depuis quand les gestionnaires disposent-ils des informations rendant claire la situation de déficit et justifiant une décision de recapitalisation?

Dix milliards « cash » seront injectés, répartis à concurrence de 60-40 entre les Suisses et les Belges. Pourquoi n'y a-t-il pas eu répartition sur base de l'actionnariat actuel ou futur? L'État belge apporte plus que sa part dans le capital sans gagner de droit de vote supplémentaire.

kapitaal in, zonder dat dit haar bijkomende stemmen oplevert. Aangezien het akkoord nog altijd niet geratificeerd werd, blijft de Belgische staat voorlopig nog meerderheidsaandeelhouder.

L'accord n'étant toujours pas ratifié, l'État belge est toujours majoritaire.

Wat vindt de Europese Commissie hiervan ? De toegezegde 20 miljard zijn van een andere orde dan de ingebrachte 10 miljard. Het grootste gedeelte daarvan is afkomstig van de verkoop van dochtermaatschappijen van Sabena aan Swissair. Het betreft hier toch een bijzondere herkapitalisatieoperatie, daar de "familiejuwelen" van Sabena aan Swissair worden verkocht. Kan dat wel ? Is er een verband tussen het ontslag van de grote baas van Swissair en de akkoorden die begin deze week werden ondertekend ?

Quelle est l'attitude de la Commission européenne à cet égard ? Les 20 millions annoncés sont de nature différente des 10 milliards apportés. La plus grosse partie provient de la vente de filiales de la Sabena à Swissair. Il s'agit quand même d'une opération de recapitalisation particulière, puisqu'elle consiste à vendre à Swissair les « bijoux de famille » de la Sabena !

Par ailleurs, existe-t-il une coïncidence entre les accords signés au début de cette semaine et la démission du patron de Swissair ?

De regering heeft in het begin van de zittingsperiode de verkoop van Sabena aangekondigd. Dat zou geld in de staatskas brengen. Nu betaalt de staat om van Sabena af te geraken ! De aangekondigde doelstellingen zijn verre van bereikt.

Le gouvernement a annoncé en début de législature la vente de la Sabena, qui devait rapporter de l'argent à l'État. Aujourd'hui, l'État dépense de l'argent pour s'en débarrasser ! On est loin des objectifs annoncés.

Hoe komt het dat Sabena reclame maakt voor bestemmingen waar de maatschappij niet op vliegt ? Worden de belangen van Sabena en AMP billijk behartigd ?

Comment expliquez-vous qu'une publicité sous le logo de la Sabena nous propose des destinations qui ne sont pas couvertes par elle ?

S'agit-il d'une juste répartition des intérêts de Sabena et d'AMP ?

Hoe komt het dat bestemmingen die binnen het "Qualifyer"-aanbod kennelijk niets opbrengen, aangezien ze worden geschrapt, blijkbaar wél winstgevend zijn voor Swissair en British Airways ? Wiens belangen worden er gediend door de manier waarop Sabena momenteel wordt beheerd ?

Comment expliquez-vous que des destinations qui, au sein de « Qualifyer », ne rapportent apparemment rien puisqu'on les supprime, semblent, au contraire, rapporter de l'argent à Swissair et à British Airways ? Dans l'intérêt de qui gère-t-on la Sabena ?

01.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik wil erop wijzen dat mijn vraag als eerste werd ingediend.

01.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je voudrais signaler que ma question a été déposée en premier lieu.

De bezettingsgraad bij Sabena is nog nooit zo hoog geweest als nu en nog nooit werden zoveel investeringen gedaan als nu. En plots is er een put van 15 miljard. Hoe kan dat ?

Jamais le taux d'occupation des avions de la Sabena n'a été aussi élevé qu'aujourd'hui. Jamais la Sabena n'a autant investi qu'aujourd'hui. Et voilà qu'apparaît soudain ce trou de 15 milliards. Comment cela se fait-il ?

Een aantal bestemmingen zal worden afgeschaft, zoals de vlucht naar Johannesburg, die altijd vol zit. Het gevolg is een heel rigide standpunt vanwege Swissair zodat de vakbonden andermaal moeten onderhandelen met het mes op de keel. Hoe reageert de minister op de standpunten van Swissair en op de beslissingen van het vorige weekend ?

Plusieurs destinations vont être supprimées, comme le vol à destination de Johannesburg qui est pourtant toujours complet. Swissair adopte dès lors une position extrêmement rigide, de sorte que les syndicats doivent une fois de plus négocier le couteau sur la gorge. Comment la ministre réagit-elle à l'attitude de Swissair et aux décisions prises le week-end dernier ?

01.03 Jozef Van Eetvelt (CVP): Op mijn vragen over de samenwerking tussen Sabena en de Swissairgroep heeft minister Daems telkens een

01.03 Jozef Van Eetvelt (CVP): En réponse à mes questions relatives à la coopération entre la Sabena et le Groupe Swissair, le ministre Daems a toujours

geruststellend antwoord gegeven. Nu verneem ik dat er een 10 miljard frank vers kapitaal nodig is en voor 15 miljard frank besparingen. Hoe is dat gebeurd? Waarom werd de minister verrast? Werd er verkeerd geïnvesteerd? De syndicaten vragen een audit. Wacht de minister daarop? Afschaffen van lijnen zal gevolgen hebben voor het personeel. Ik hoor niets meer over het uitvlaggen van piloten. Wordt daar nog aan gedacht? Besparingen zullen vooral gebeuren op de hoogste lonen en dat zijn die van de piloten.

Wat is de houding van de Europese Commissie? Heeft men daarover zekerheid?

01.04 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De heer Poncelet schetste de historiek van het probleem. De groep Swissair is niet verlieslatend. Het is een goede zaak dat de Staat dividenden zal ontvangen, al is hij geen meerderheidsaandeelhouder meer.

In november had u ons volkomen gerustgesteld maar onze vragen blijven onbeantwoord. Ik vind het ook frustrerend dat de actoren in dit dossier zich uitsluitend tot de pers richten. Via de pers vernemen wij tien maal meer dan in onze commissie.

De toekomst van Sabena is onzeker en wij meten niet welke strategie de groep Swissair zal toepassen.

Gesteund door de vakbonden en de directie had de vereniging van piloten een audit gevraagd in verband met het beheer van de onderneming.

Bent u op de hoogte van die audit? Beschikt u over het evaluatiedossier betreffende het bedrijf dat u in april had moeten worden bezorgd?

Zo neen, heeft u maatregelen getroffen om na te gaan waar het verlies aan te wijten is en in welke mate de directie op dit stuk verantwoordelijk is?

De balans van Sabena van de jongste twee jaar en de rampzalige balans van dit boekjaar doen heel wat vragen rijzen. Hoe kan de toestand er op zo'n korte tijd zo op achteruit gegaan zijn? Er hadden toch al tekenen aan de wand moeten zijn?

Swissair heeft al herhaaldelijk laten weten dat zij de strategie bepaalde. Los van de economische

tenu des propos rassurants. J'apprends à présent qu'une injection de capitaux frais de l'ordre de 10 milliards de francs serait nécessaire et que des économies doivent être réalisées à concurrence de 15 milliards de francs. Comment le ministre explique-t-il cette détérioration soudaine de la situation? Pourquoi a-t-il été pris de cours? Des investissements non judicieux ont-ils été réalisés? Les syndicats demandent un audit. Le ministre attend-il les conclusions d'une telle radioscopie? La suppression de lignes influencera la situation du personnel. La délocalisation de pilotes ne semble plus guère à l'ordre du jour. Cette piste est-elle encore explorée? Les restrictions affecteront en particulier les salaires les plus élevés, c'est-à-dire ceux des pilotes.

Quelle est l'attitude de la Commission européenne dans ce dossier? Dispose-t-on de certitudes à cet égard?

01.04 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): M. Poncelet a fait l'historique du problème. Swissair n'est pas en déficit. Il est tout de même heureux que l'État, s'il n'est plus majoritaire, pourra néanmoins toucher des dividendes.

Vous nous aviez, au mois de novembre, tenu un discours extrêmement rassurant. Mais nos questions restent entières. Ma deuxième frustration est que les acteurs de ce dossier s'expriment exclusivement dans la presse. Nous y apprenons ainsi dix fois plus qu'au sein de notre commission.

Des incertitudes planent sur l'avenir de la Sabena et sur les stratégies du groupe Swissair.

L'association des pilotes avait demandé un audit sur la gestion de l'entreprise, appuyée par les syndicats et la direction.

Avez-vous connaissance de cet audit?

Disposez-vous du dossier d'évaluation de la situation de l'entreprise qui a dû vous être transmis au mois d'avril?

À défaut, avez-vous pris des mesures pour étudier les causes du déficit et connaître la part de responsabilité de la direction?

Le bilan de la Sabena au cours de ces deux dernières années et le bilan catastrophique de cet exercice suscitent de nombreuses questions. Comment la situation peut-elle s'être détériorée en si peu de temps? Certains signes devaient annoncer les difficultés...

Swissair a déjà indiqué à plusieurs reprises qu'elle décidait elle-même des stratégies. Au-delà des

situatie moeten er verantwoordelijkheden worden vastgelegd. Hoe werd het dossier gevolgd door de bestuurders die de Staat vertegenwoordigen? Beschikten zij over alle relevante informatie? Konden zij de gevolgen op middellange termijn van elke beslissing correct inschatten? Heeft u overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de Staat over de belangrijke beleidskeuzen die zij moesten maken en over de door Sabena uitgestippelde strategie?

Welke waarborg heeft de Staat dat hij de besluitvorming zal kunnen blijven beïnvloeden? Waarom worden alle beslissingen genomen voor het door de pilotenvereniging en de vakbonden gevraagde auditverslag besproken werd? Betekent dat dat de regering de toestand bij Sabena zelf evalueert? Hoe zal de Staat reageren indien er sprake zou zijn van belangenvermenging of misbruik van vertrouwen?

01.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Uit de pers vernemen wij dat Jacky Morael kandidaat-voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS zou zijn ...

Om het bedrijf draaiende te houden blijkt een financiële injectie van 10 miljard in Sabena noodzakelijk, waarvan 4 ten laste van de Belgische aandeelhouders.

Met de vakbonden wordt momenteel onderhandeld over een industrieel herstructureringsplan. De vakbonden hebben verkregen dat er een doorlichting komt.

De concrete uitvoering van de akkoorden zou eerst nog aan de Europese Commissie worden voorgelegd. Hoe ver zijn de onderhandelingen tussen vakbonden en directie gevorderd ?

Hoe zal de herkapitalisatie haar beslag krijgen ? Zolang het akkoord van april 2000 niet van kracht is, zal er immers gewacht moeten worden met herkapitaliseren.

Hoe reageert de Europese Commissie op de financiële steun van de Belgische Staat ?

01.06 Minister Rik Daems (*Frans*) : Wat is de zin van ons aandeelhouderschap in een bedrijf als Sabena? Hoe evolueert het dossier ? Wat hebben wij als aandeelhouder gedaan ? Wat zijn de toekomstperspectieven ?

(*Nederlands*) Sabena is een particulier bedrijf, dat zonder rendabiliteit geen bestaansreden heeft. Het

circonstances économiques, des responsabilités doivent être définies. Comment les administrateurs représentant l'État ont-ils suivi le dossier ? Disposaient-ils de toutes les informations utiles ? Ont-ils pu évaluer l'impact à moyen terme de chaque décision ? Vous êtes-vous concerté avec les représentants de l'État sur les grandes options qui leur ont été soumises et sur la stratégie menée par la Sabena ?

De quelle garantie l'État dispose-t-il pour continuer à peser sur les décisions ? Pourquoi prendre toutes les décisions avant que le rapport d'audit demandé par l'association des pilotes et les syndicats ne soit examiné ? Cela veut-il dire que le gouvernement a sa propre évaluation de la situation de la Sabena ? Comment l'État réagira-t-il s'il s'avère qu'il y a eu confusion d'intérêts ou abus de confiance ?

01.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): C'est par la presse que nous apprenons que Jacky Morael serait candidat à la présidence de la SNCB...

Une « inspection » de la Sabena à concurrence de 10 milliards, dont 4 à charge des actionnaires belges, s'avère indispensable au maintien de l'activité de l'entreprise.

Par ailleurs, un plan de restructuration industriel est en cours de négociation avec les syndicats, qui ont obtenu un audit.

La concrétisation des accords serait encore soumise à la Commission européenne.

Quel est l'état d'avancement des négociations entre les syndicats et la direction ?

Sous quelle forme s'effectuera la recapitalisation, sachant qu'elle ne pourrait intervenir tant que l'accord d'avril 2000 n'est pas en vigueur ?

Quelle est, à ce jour, la réaction de la Commission européenne quant à l'intervention financière de l'État belge ?

01.06 Rik Daems, ministre (*en français*): À quoi sert-il d'être actionnaire d'une entreprise telle que la Sabena ? Quelle est l'évolution du dossier ? Qu'avons-nous fait en tant qu'actionnaires ? Quel est l'avenir ?

(*En néerlandais*) La Sabena est une entreprise privée qui n'a aucune raison d'exister si elle n'est

is geen publiek bedrijf. Vroeger trok de overheid bepaalde sectoren naar zich toe, omdat ze meende dat bepaalde publieke doelstellingen moesten worden nagestreefd. Dat is niet langer het geval. De concurrentie speelt. De overheid komt enkel tussen indien er publieke doelstellingen moeten worden nagestreefd. De regering, meerderheidsaandeelhouder, diende dus te beslissen of Sabena al dan niet een overlevingskans kreeg.

Er spelen twee aspecten: aandeelhouderschap en andere belangen. Ik was van oordeel dat Sabena niet de eerste nationale *carrier* ter wereld diende te zijn die ophield te bestaan; meer dan 52 procent van de trafiek op Zaventem is voor rekening van Sabena en Zaventem is een belangrijke economische groeipool. Wij hebben sinds ik minister ben geen frank meer in Sabena gestoken, precies omdat het een privé-bedrijf is.

(Frans) Ik begin mijn verhaal in 1995. De situatie is eenvoudig: nadat Air France er is uitgestapt kopen wij de aandelen over en lenen daarvoor geld bij Swissair, dat een warrant ontvangt. S.Air wordt voor de helft aandeelhouder, met het recht om de meerderheid van de aandelen te verwerven.

Op dat ogenblik wees alles erop dat het een goede partner betrof. Vandaar het akkoord dat in april 2000 werd gesloten, waarbij Swissair de mogelijkheid kreeg om 85 % van de aandelen te verwerven, en de Belgische overheid 15% van de aandelen behoudt.

(Nederlands) In 1995 werd een akkoord gesloten dat een aantal garanties bevatte voor de werkgelegenheid. Die garanties moeten in het oog worden gehouden.

(Frans) Sinds 1995 kan er met filialen worden gewerkt, aangezien wij meerderheidsaandeelhouder zijn. Dat kan ten belope van 50%. Voor een grotere participatie is de goedkeuring van de vakbonden vereist. Het huidige akkoord kadert in dezelfde logica.

Het akkoord brengt voor niemand kosten mee, en maakt het mogelijk voor 100% aandeelhouder te worden door een inbreng van 9,7 miljard. Wij kregen ook verscheidene extra garanties.

(Nederlands) Het akkoord van 2000 hield een aantal bijkomende garanties in. Er gebeurde toen geen audit, wel een waardebeoordeling onder auspiciën van de Federale

pas rentable. Il ne s'agit pas d'une entreprise publique. Par le passé, les pouvoirs publics avaient pris en charge un certain nombre de secteurs, estimant que certains objectifs publics devaient être réalisés. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. La concurrence règne. Les autorités interviennent uniquement lorsqu'il s'agit d'atteindre des objectifs publics. En tant qu'actionnaire majoritaire, il revenait au gouvernement de décider si la Sabena allait obtenir une chance de survie.

L'actionnariat et d'autres éléments entrent en ligne de compte. J'ai estimé que la Sabena ne devait pas être le premier transporteur national dans le monde à devoir cesser ses activités. Plus de 52% du trafic enregistré à Zaventem revient à la Sabena. Zaventem est un pôle de croissance économique important. Depuis que je suis devenu ministre, nous n'avons plus accordé d'argent à la Sabena, précisément parce qu'il s'agit d'une entreprise privée.

(En français): Moi, je commence en 1995. La situation est simple: on rachète les parts à la suite de la sortie d'Air France, on emprunte à cette fin à Swissair qui reçoit un warrant. Swissair devient actionnaire pour moitié, avec droit d'acquérir la majorité.

À ce moment-là, tout montrait qu'il s'agissait du bon partenaire. D'où l'accord d'avril 2000 qui permettait à Swissair de devenir actionnaire majoritaire à 85%, l'État belge gardant les 15% restants.

(En néerlandais) En 1995, un accord fixant un certain nombre de garanties pour l'emploi a été conclu. Nous devons garder ces garanties à l'esprit.

(En français) La filiation, depuis 1995, est possible, puisqu'on est majoritaire. Elle est possible à concurrence de 50 %, au-delà avec l'accord des syndicats. L'accord actuel suit la même logique.

L'accord n'emporte de coûts pour personne, mais il permet de devenir actionnaire à 100 % en ajoutant 9,7 milliards.

Nous disposons aussi de garanties supplémentaires diverses.

(En néerlandais) L'accord de 2000 comportait un certain nombre de garanties supplémentaires. Il n'y a pas eu d'audit à l'époque mais seulement une détermination de valeur effectuée sous la direction

Investeringsmaatschappij. Wij wisten vooraf dat 2000 verlies zou brengen.

(Frans) Wij hadden dus een verlies van 6 miljard verwacht. Wij hoopten het tekort dankzij een nog uit te werken herstructureringsplan in 2001 tot 2 à 3 miljard terug te schroeven.

Voorts kan de algemene vergadering enkel worden bijeengeroepen als men terugvalt tot 25% van het kapitaal. Die vergadering kon bijgevolg pas in januari worden bijeengeroepen.

Ik kan verscheidene redenen aanhalen voor de moeilijke situatie waarmee wij thans worden geconfronteerd. Ik stel echter voor u een gedetailleerd overzicht te geven wanneer de Sabena-vertegenwoordigers in deze commissie zullen worden gehoord.

(Nederlands) In 1998 heeft Sabena een goed jaar gehad door een aantal eenmalige effecten, door een algemene goede situatie in de sector van de luchtvaart en doordat de hele vloot was afgeschreven.

In 1999 hadden de verkoop van de City Bird-aandelen, de aankoop van nieuwe toestellen en een *hedging* contract een negatieve invloed op de eindcijfers. Dat is zeer normaal in een bedrijf.

In 2000 waren de resultaten negatief door rentefactoren, de dalende opbrengst per passagier en de loading factor, inclusief de kosten voor dollar en brandstof. Bovendien zijn er puur financieel-boekhoudkundige factoren, waaronder een reeks afschrijvingen en provisies voor 2001.

Sabena volgde een uitbreidingsstrategie en ging van 5 naar meer dan 10 miljoen passagiers. Dit is een goede strategie in tijden van expansie. Sabena verbeterde zijn *load factor* of de gemiddelde bezetting per zetel, maar behoudt een achterstand van 10 procent op KLM en van 5 procent op Air-France. Daarnaast zijn er problemen die samenhangen met de dollar en met de brandstof. Aangezien Sabena weinig op de VS vliegt, heeft het slechts beperkte dollarinkomsten. Een hogere dollar en stijgende brandstofkosten brengen hogere kosten met zich mee waardoor Sabena, ondanks de verbeterde *load factor*, met verlies ging vliegen. Dat geldt trouwens ook voor andere maatschappijen, onder andere voor Swissair.

Er is dus een combinatie van drie negatieve factoren. Als de resultaten dalen, wordt de

de la Société fédérale d'investissement. Nous savions donc déjà qu'il y aurait des pertes en 2000.

(En français) Nous nous attendions donc à des pertes de 6 milliards. Avec un plan de structuration à déterminer, nous espérions ramener le déficit à 2 ou 3 milliards en 2001.

Par ailleurs, on ne peut réunir l'assemblée générale que lorsqu'on tombe à 25% du capital. La réunion n'a donc pu être convoquée qu'en janvier.

Je peux vous citer certaines raisons expliquant la situation difficile actuelle. Je vous propose cependant de tout détailler lorsque nous accueillerons les représentants de la Sabena au sein de cette commission.

(En néerlandais) L'année 1998 a été bonne pour la Sabena, grâce à certaines mesures non récurrentes, à une situation générale favorable dans le secteur du transport aérien et à l'amortissement de la totalité de la flotte.

En 1999, la vente des actions City Bird, l'acquisition de nouveaux appareils et un contrat de "hedging" ont eu une influence négative sur les résultats finaux. C'est parfaitement normal dans une entreprise.

En 2000, les résultats ont été négatifs en raison des taux d'intérêt, de la baisse de bénéfice par passager et du facteur loading, y compris le cours du dollar et les prix du carburant. Il y a en outre des facteurs purement financiers et comptables, dont une série d'amortissements et de provisions pour 2001.

La Sabena a appliqué une stratégie de développement et elle est passée de 5 millions de passagers à plus de 10 millions. C'est une excellente stratégie en période d'expansion. La Sabena a amélioré son occupation moyenne par siège. Toutefois la compagnie accuse toujours un retard de 10% par rapport à la KLM et de 5% par rapport à Air France. A cela s'ajoutent les problèmes liés au cours du dollar et au prix du carburant. Etant donné que la Sabena n'effectue pas de nombreux vols vers les EU, elle n'a que peu de rentrées en dollars. Un dollar et un carburant plus coûteux entraînent des frais supplémentaires. Malgré l'amélioration du taux d'occupation, la Sabena a dès lors subi des pertes, comme d'autres compagnies, dont Swissair.

Trois facteurs négatifs s'additionnent. Lorsque les résultats sont à la baisse, la situation financière se

financiële situatie slechter en verhogen de banken de intresten voor de nieuwe kredieten. Zo krijgt men een sneeuwbaaleffect.

(Frans) Als de koers van de dollar even fors gestegen was als hij nu gedaald is, en als de brandstofprijzen even fors gedaald waren als ze nu gestegen zijn, zou Sabena de grootste winst geboekt hebben.

(Nederlands) De evolutie kan door een herstructureringsplan in 2001 verbeteren. Daarover sloten wij een akkoord. Dat brengt ons bij artikel 103. Op 16 oktober 2000 legde de afgevaardigd bestuurder het *Blue Sky* programma voor dat een inspanning vergt van 14 miljard, waarvan een 2 miljard door het personeel. De raad van bestuur heeft het *Blue Sky* programma aanvaard, inclusief de herkapitalisatie en het voorwaardelijk principiële akkoord. Wij zullen de overeenkomst van april 2000 verder zetten, doch sommige elementen vervroegen, de expansiepolitiek limiteren, activa verkopen en tot een herkapitalisatie overgaan ten bedrage van 750 miljoen euro om de rendabiliteit van *Blue Sky* te realiseren. Daarvan neemt de staat 15 procent zijnde 100 miljoen euro, voor zijn rekening. Het personeel wordt een inspanning van 2 miljard gevraagd op het totaal van 30 miljard, wat aanvaardbaar lijkt.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Dit is geen klassieke kapitaalbreng, want dan zou de Swissair-groep meerderheidsaandeelhouder worden, wat niet kan.

(Frans) Er is dus geen enkel probleem wat de Europese wetgeving betreft. Het gaat hier om een "duidelijke" investering. Het geïnvesteerde geld is bijgevolg niet verloren. Het betreft een investering in de vorm van een winstdeelneming waaraan ook de privé-partner deelneemt.

(Nederlands) Een winstdeelneming is een document dat afgaat op toekomstige winst. De uiteindelijke winst wordt verdeeld over het volledige kapitaal en over de winstdeelnemingsbewijzen. Het feit dat de private medeaandeelhouder een winstdeelneming van 6 miljoen neemt is een belangrijke garantie.

(Frans) Als men een marketingcampagne voert, doet men dat soms ten bate van een ander bedrijf, mits dat bedrijf tot wederdienst bereid is. In marketingtermen heet dat "coach sharing".

détériorer et les banques majoreront les intérêts afférents à de nouveaux crédits. Il en résulte un effet boule de neige.

(En français): Si le dollar avait monté comme il a baissé maintenant, et si le fuel avait baissé comme il a monté, la Sabena serait l'entreprise qui aurait fait le plus de bénéfices.

(En néerlandais) La mise en œuvre en 2001 d'un plan de restructuration pourrait influencer favorablement la situation. Nous avons conclu un accord en ce sens. J'en viens ainsi tout naturellement à l'article 103. Le 16 octobre 2000, l'administrateur délégué a présenté le programme *Blue Sky* qui requiert un effort de 14 milliards de francs, dont 2 milliards de francs pour le personnel. Le conseil d'administration a marqué son accord sur ce programme, en ce compris l'injection de nouveaux capitaux. Il s'agit toutefois d'un accord de principe subordonné à plusieurs conditions. La convention conclue en avril 2000 sera prorogée, certains éléments seront anticipés, la politique d'expansion sera limitée, des actifs seront vendus et, afin de garantir la rentabilité de *Blue Sky*, de nouveaux capitaux seront injectés à concurrence de 750 millions d'euros. Quinze pour cent de ce montant, soit 100 millions d'euros, seront pris en charge par l'Etat. L'effort de 2 milliards de francs sur un montant total de 30 milliards de francs demandé au personnel me semble raisonnable.

Président: Francis Van den Eynde.

Il ne s'agit pas d'une injection de capital classique puisque celle-ci élèverait le groupe SAIR au rang d'actionnaire majoritaire, ce qui serait inacceptable.

(En français) Il n'existe donc aucun problème avec la législation européenne. Cet investissement est « clair ». L'argent investi n'est donc pas perdu. C'est un investissement sous forme de parts de bénéfice auquel participe également le partenaire privé.

(En néerlandais) Dans le cadre d'une telle opération, l'investisseur reçoit un document fondé sur les prévisions en matière de bénéfices. Les bénéfices réels sont répartis sur tout le capital et toutes les parts de bénéfice. Les 6 millions de parts de bénéfice achetées par le co-actionnaire privé constituent une garantie importante.

(En français) Quand vous faites un effort de marketing, vous le faites parfois au bénéfice d'une autre entreprise, à charge de revanche. C'est une technique de marketing : le *coach sharing*.

01.07 Jean-Pol Poncelet (PSC) : Ja, ja, dat begrijp ik wel, maar maakt Swissair dan ook reclame waarin sprake is van Sabena ... ?

01.07 Jean-Pol Poncelet (PSC): Oui, oui, c'est entendu.
Mais trouvez-moi alors une pub Swissair qui parle de la Sabena ...

01.08 Minister Rik Daems (Frans) : Het akkoord van april 2000 is duidelijk. Het stipuleert dat een aantal bestemmingen gehandhaafd moeten worden.

01.08 Rik Daems , ministre (*en français*): L'accord d'avril 2000 était clair. Il prévoyait qu'un certain nombre de destinations devait être maintenu.

(*Nederlands*): Ook het personeel dient zijn deel te leveren. Zoniet kan rendabiliteit niet worden gegarandeerd en is een faillissement de enige mogelijkheid. Ik herhaal dat Sabena een privaat bedrijf is. Als de lange afstand en de *feeding* op Brussel afnemen, kan er een oplossing zijn.

(*En néerlandais*) Le personnel doit contribuer aussi à ces efforts. Sinon, la rentabilité ne pourra être garantie et il faudra se résoudre à faire déclarer l'entreprise en faillite. Je répète que la Sabena est une entreprise privée. Une solution pourrait consister en une concentration des longues distances et du feeding à Bruxelles.

Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. Dan kunnen we gerust zijn over de situatie. De overheid kan zich echter niet permitteren om ongelimiteerd geld te blijven steken in een autonoom bedrijf. Als de afspraken worden nageleefd is dit een rendabel bedrijf.

Chacun doit assumer ses responsabilités. Si tel est le cas, nous n'avons aucune raison d'être inquiets. Cependant, l'autorité publique ne peut se permettre de continuer à injecter de l'argent indéfiniment dans une entreprise publique autonome.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat ik steeds de gevraagde informatie confidentieel heb verstrekt aan deze commissie. Ik hou niet van stemmingmakerij.

Enfin, je voudrais souligner que j'ai toujours fourni les informations demandées à votre commission en toute confidentialité. L'intoxication, ce n'est pas mon genre.

01.09 Jean-Pol Poncelet (PSC): De minister had het over het statuut van het bedrijf. Daarover wordt niet gedebatteerd. Belangrijk is dat er publiek geld in Sabena werd gestopt en het is dan ook belangrijk te weten hoe dat geld werd aangewend. Als parlementsleden hebben we dus het recht vragen te stellen. U zegt dat Swissair potentieel de meerderheid heeft. Vermits het akkoord nog niet is bekrachtigd, beschikt België nog altijd over 50 % van de aandelen. De situatie is bijgevolg niet veranderd en de vertegenwoordigers van de staat hebben nog altijd iets in de pap te brokken.

01.09 Jean-Pol Poncelet (PSC): Le ministre a parlé du statut de l'entreprise. Là n'est pas le débat. Ce qui est important, c'est que de l'argent public a été injecté dans la Sabena et c'est de savoir quelle a été son utilisation. En tant que parlementaires, nous sommes donc en droit de poser des questions. Vous dites que la Swissair est potentiellement majoritaire. L'accord n'ayant pas encore été ratifié, la Belgique dispose toujours de 50 % des actions. La situation n'a donc pas changé et les représentants de l'État ont toujours leur mot à dire.

Met de interpretatie van artikel 103 hebben wij grote moeite: mijns inziens bepaalt artikel 103 dat de algemene vergadering binnen de twee maanden moet worden bijeengeroepen zodra de aandelen 50 % van het kapitaal uitmaken. Ik wil weten wanneer de raad van bestuur ervan op de hoogte werd gebracht dat de aandelen 50 % van het maatschappelijk kapitaal bedroegen. De verantwoordelijkheid van de beheerders staat op het spel.

Nous avons un problème de fond sur le sens de l'article 103 : à mon sens, ce dernier édicte une obligation de convoquer l'assemblée générale endéans les deux mois, dès lors que les pertes atteignent 50 % du capital. Je veux savoir quand le conseil d'administration a été informé que les pertes atteignaient 50 % du capital social. Il en va de la responsabilité des administrateurs.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen met betrekking tot de energieproblemen. Wie waren al die specialisten die Sabena geraadpleegd heeft en

Je n'ai obtenu aucune réponse sur les problèmes énergétiques. Qui étaient « tous les spécialistes

die midden 1999 aankondigden dat een daling van de brandstofprijs te verwachten was ? Op welke basis hebben de bestuurders die beslissing genomen ?

Men wist dat de brandstofprijzen stegen en dat maakt de faliekante beslissingen nog krankzinniger. Waar haalde Sabena haar informatie?

In welke verdeling voorziet het AMP-akkoord, met name voor de cargo?

Het personeel is vanaf vandaag gebonden, terwijl het niet over de resultaten van de audit beschikt. Wat is dan het nut van die audit?

Ik dien een motie van aanbeveling in waarin ik vraag dat onze commissie de Sabena-vertegenwoordigers zou horen en de resultaten van de drie audits zou ontvangen.

01.10 Minister **Rik Daems** (*Frans*) : Het gaat om contracten voor de jaren 1998 en 1999. Een tiental banken brengt daarover advies uit. Het klopt dat er "Hedging"-contracten met verlies verkocht zijn.

01.11 **Jean-Pol Poncelet** (PSC) : De verantwoordelijkheid van de beslissers in die zaak is dus in het spel.

01.12 Minister **Rik Daems** (*Frans*) : ING heeft informatie vergaard zoals een klassieke bank die een beslissing moet nemen. Het is geen audit. US Alpha heeft een audit uitgevoerd. De resultaten daarvan zullen een dezer dagen bekend zijn. De deadline is 10 februari. We hebben dus nog wat speling.

Over AMP werd de beslissing contractueel in 1995 genomen. De feitelijke introductie van AMP vond plaats in 1999 op internationaal niveau en in 2000 voor België. De beslissing over Airbus werd in 1999 genomen.

01.13 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): De problematiek van de dollarprijs voor de brandstof is een *never ending story*. Heeft Sabena nu nog niet de nodige know how en *feeling* opgebouwd om dat te verhelpen?

01.14 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Eén van de belangrijkste uitgaven van Sabena wordt in dollar berekend, terwijl Sabena weinig dollarinkomsten heeft. Dat is een nadeel. Ofwel moet Sabena worden opgenomen in een groter geheel, ofwel moet Sabena zich tegen dat nadeel indekken. Dat

consultés par Sabena » qui, à la mi-99, annonçaient que l'on devait tabler sur une baisse du prix du fuel ? Sur quelle base les administrateurs ont-ils pris cette décision ?

On connaissait la tendance à la hausse des prix des carburants. Les décisions qui ont été prises étaient donc d'autant plus suicidaires. D'où provenaient les informations de la Sabena ?

Quelle était la répartition, notamment du cargo, prévue par l'accord AMP ?

Enfin, on a lié le personnel aujourd'hui alors qu'il ne dispose pas des résultats de l'audit. A quoi ce dernier sert-il alors ?

Je dépose donc une motion de recommandation demandant une audition des représentants de la Sabena par notre commission et la communication à celle-ci des résultats des trois audits.

01.10 **Rik Daems** , ministre (*en français*): Ce sont des contrats qui concernent les années 1998 et 1999. Une dizaine de banques donnent leurs avis. Il est vrai que des contrats « Hedging » ont été vendus avec des pertes.

01.11 **Jean-Pol Poncelet** (PSC): C'est de la responsabilité de ceux qui ont pris des décisions qu'il s'agit ici.

01.12 **Rik Daems** , ministre (*en français*): ING a fourni le travail d'information d'une banque classique qui doit prendre une décision. Ce n'est pas un audit. Un audit a été réalisé par US Alpa. Il sera disponible dans les jours qui viennent. La date-butoir est le 10 février. Il nous reste donc de la marge.

AMP a été décidé en 1995, contractuellement. AMP a été introduit dans les faits, en 1999, pour l'international et, en 2000, pour la Belgique. La décision Airbus a été prise en 1999.

01.13 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Le problème du cours du dollar pour les produits pétroliers est une histoire sans fin. La Sabena ne possède-t-elle pas encore assez de savoir-faire et d'intuition pour remédier à cette situation ?

01.14 **Rik Daems** , ministre (*en néerlandais*) : L'un des principaux postes de dépenses de la Sabena est exprimé en dollars alors que la Sabena ne dispose que de peu de revenus en dollars. C'est un désavantage. Soit la Sabena doit être intégrée dans un ensemble plus vaste, soit la Sabena doit se

kost nu eenmaal geld.

prémunir contre ce désavantage. Mais cela coûte de l'argent.

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dat vliegtuigen niet vol geraken is een kwestie van beleid. Inzetten van belastinggeld voor economische activiteiten moet blijven kunnen. Sabena blijft een politieke relevantie hebben – al is het een privé-bedrijf – en moet dus op die belastinggelden zonodig een beroep kunnen doen.

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le fait que les avions ne volent pas à pleine capacité est une question de politique. Il faut pouvoir continuer à utiliser l'argent public pour le déploiement d'activités économiques. La Sabena présente toujours un intérêt sur le plan politique même s'il s'agit d'une entreprise privée. Elle doit dès lors pouvoir si nécessaire bénéficier de cet argent public.

01.16 Jozef Van Eetvelt (CVP): Heeft men de negatieve gevolgen van de aankoop van nieuwe vliegtuigen en het effect van vooral op de lange vluchten te gokken niet vlugger kunnen inschatten? Over het management rijzen vragen.

01.16 Jozef Van Eetvelt (CVP): Les conséquences négatives de l'achat de nouveaux appareils et de la concentration des efforts sur les vols long-courriers n'auraient-elles pu être évaluées plus rapidement? Des questions se posent à propos de la gestion de l'entreprise.

Moeten wij ons niet afvragen welke inspanningen werkelijk mogelijk zijn bij het personeel?

Ne devons-nous pas nous interroger sur les efforts qui pourraient raisonnablement être exigés du personnel?

De verklaring van de heer Maurice Sutter van Swissair dat hij Sabena liever kwijt dan rijk is, is wel het tegengestelde van wat de minister zojuist verklaarde. Hoe kan dat?

L'attitude de M. Maurice Sutter, de la compagnie Swissair, qui préférerait, affirme-t-il, se passer de la Sabena, ne sont-ils pas aux antipodes des déclarations que le ministre vient de faire? Comment expliquez-vous ces contradictions?

01.17 Minister Rik Daems (Nederlands): Voor één keer heb ik sybillijns willen antwoorden. Men mag niet uit het oog verliezen dat wij in dit dossier niet alleen zijn.

01.17 Rik Daems, ministre (en néerlandais) : Une fois n'est pas coutume, j'ai souhaité répondre à vos questions en termes sibyllins. Nous ne devons pas perdre de vue que nous ne sommes pas seuls dans ce dossier.

01.18 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Beslissingen die in het verleden werden genomen, kunnen altijd op uiteenlopende manieren worden geïnterpreteerd. Het is verwonderlijk dat iedereen zich achter de lijnvlucht naar Johannesburg verschuilt om het algemeen tekort te verklaren. Sommige bestuurders verwonderen er zich trouwens over dat het tekort tot 25 miljard is opgelopen. Wij wachten dan ook met ongeduld de audit af. Ik zou willen dat wij hier samen met de leiding van Sabena een debat aan de resultaten van die audit zouden wijden. Ik sluit mij echter niet aan bij de motie van de heer Poncelet.

01.18 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): On peut toujours interpréter différemment des décisions prises dans le passé. On peut s'étonner que tout le monde se réfugie derrière la ligne vers Johannesburg pour expliquer le déficit général. Certains administrateurs s'étonnent, d'ailleurs, que ce déficit ait atteint les 25 milliards. Nous attendons donc l'audit avec impatience. Je voudrais que nous ayons un débat, ici, au sujet de ses résultats, avec les dirigeants de la Sabena. Je ne me joins cependant pas à la motion de M. Poncelet.

01.19 Minister Rik Daems (Frans) : Het was gepland om het bedrag van 6 miljard tot 8 miljard op te trekken. Mocht het om 26 miljard zijn gegaan, dan zou ik u gelijk geven. Ik heb er geen enkel bezwaar tegen om u over de audit in te lichten.

01.19 Rik Daems, ministre (en français) : Il était prévu de passer de 6 milliards à 8 milliards. S'il s'était agi de 26 milliards, je vous donnerais raison. Quant à vous informer de l'audit, je n'y vois aucun inconvénient.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jean-Pierre Grafé, Yves Leterme, Jean-Pol Poncelet en Jozef Van Eetvelt en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Jean-Pol Poncelet en het antwoord van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, eist dat de regering de door de federale overheid bij ING Barings en Boston Consulting Group bestelde financiële en strategische audits, alsook de resultaten van de momenteel aan de gang zijnde audit ter beschikking van de leden van de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer van volksvertegenwoordigers stelt; vraagt dat de bestuurders en de leden van de Directieraad van Sabena in de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer van volksvertegenwoordigers worden gehoord teneinde de genomen financiële en strategische beslissingen te evalueren."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen, François Bellot, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jan Depreter, Hugo Philtjens en Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

02 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de informatie rond de kostprijs van mobiel telefoneren" (nr. 2883)

02.01 Bart Somers (VLD): Uit een onderzoek van *Test Aankoop* blijkt dat de kostprijsstructuur van het mobiel telefoneren ondoorzichtig is. Voor de consument is het een onontwarbaar kluwen. Daardoor staan vele klanten versteld bij hun eerste GSM-rekening. Het telefoneren met een *pay and go*-kaart biedt uiteraard een mogelijke oplossing, doch dit is vrij duur. Misschien kunnen operatoren in de mogelijkheid voorzien voor de gebruiker om tijdens of na het gesprek af te lezen hoeveel het gesprek kost, of op elk moment een totaalbeeld per maand kan raadplegen.

Hoeveel wanbetalers zijn er bij elke operator? Over welke bedragen gaat het? Wat denkt de minister over het voorstel om de kostprijs van de gesprekken voor de beller te vermelden? Zal hij andere initiatieven nemen?

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jean-Pierre Grafé, Yves Leterme, Jean-Pol Poncelet et Jozef Van Eetvelt et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Jean-Pol Poncelet et la réponse du ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, exige que le gouvernement mette à la disposition des membres de la Commission Infrastructuur de la Chambre des Représentants les audits financiers et stratégiques commandés par l'Etat fédéral auprès de ING Barings et de Boston Consulting Group ainsi que les résultats de l'audit actuellement en cours; demande que les administrateurs ainsi que les membres du Conseil de Direction de la Sabena soient entendus auprès de la commission de l'Infrastructuur de la Chambre des Représentants afin d'évaluer les décisions financières et stratégiques prises."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen, François Bellot, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jan Depreter, Hugo Philtjens et Lode Vanoost.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Question orale de M. Bart Somers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'information relative au coût de revient de la mobilophonie" (n° 2883)

02.01 Bart Somers (VLD): Selon une étude de *Test-Achats*, la structure des coûts de mobilophonie manque de transparence. Le consommateur ne parvient pas à la décrypter et est donc souvent surpris en recevant sa première facture de GSM. Si les cartes du type "*pay and go*" constituent une solution, elles sont néanmoins relativement coûteuses. Peut-être les opérateurs devraient-ils prévoir un système permettant d'afficher le coût de chaque communication pendant ou après celle-ci et de connaître à tout moment le montant mensuel déjà atteint.

Pourriez-vous préciser le nombre de mauvais payeurs auxquels chaque opérateurs est confronté? Quels sont les montants en jeux? Quelle est l'avis du ministre sur la proposition d'afficher à l'écran du portable le coût des communications? Le ministre

prendra-t-il d'autres initiatives?

02.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): Het probleem van de wantbetalingen is inderdaad belangrijk, maar het BIPT kan er onmogelijk precieze cijfers over geven en beschikt niet over het instrumentarium om die te verzamelen. Ik kon het probleem wel bekijken met de ministers van Consumentenzaken en van Economische Zaken.

02.02 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): Les mauvais payeurs constituent en effet un problème important. Cependant, l'IBPT n'est pas en mesure de fournir des chiffres précis en la matière et ne dispose pas des instruments pour les récolter. Je pourrais cependant examiner la question avec les ministres en charge de la Consommation et de l'Economie.

De aanwending van een dienst *Advice of Charge* is technisch best mogelijk, maar wordt alsnog nergens toegepast. De huidige tarifiering is enorm complex. Het principe zou moeten zijn dat men verbruikt naargelang men betaalt. Dat principe zal ik aan de sector voorleggen met de vraag te onderzoeken of het kan worden toegepast.

Si le recours à un service "*Advice of Charge*" est techniquement envisageable, il n'est appliqué nulle part. L'actuel système de tarification est extrêmement complexe. Il devrait être possible d'adapter sa consommation en fonction du coût. Je compte soumettre cette idée au secteur et le charger d'en examiner la mise en oeuvre.

02.03 **Bart Somers** (VLD): Ik zal de minister bevoegd voor Consumentenzaken hierover ondervragen en hoop dat deze minister de commissie zal informeren over de stappen die hij onderneemt en over de reactie van de sector.

02.03 **Bart Somers** (VLD): J'interrogerai la ministre compétente en matière de protection de la consommation et j'espère qu'elle informera cette commission sur ses démarches et sur les réactions de ce secteur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bestelling en de administratieve afhandeling van de brievenpost door de twee A-distributiekantoren van Waals-Brabant" (nr. 3094)**

03 **Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution du courrier et la gestion administrative des deux bureaux de distribution A du Brabant wallon" (n° 3094)**

03.01 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Tot voor kort waren de klanten van De Post in de streek van Charleroi best tevreden over de bestelling - op dag D + 1, conform het beheerscontract - van hun post met bestemming Waals-Brabant. De post werd rechtstreeks van Charleroi X naar Waver of Nijvel gebracht. Sinds de herstructurering van de directie passeert alle post met bestemming Waals-Brabant nu echter via Brussel X. De wachttijd bij aankomst daar bedraagt gemiddeld 48 uur, en de post wordt besteld op dag D + 3.

03.01 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Jusqu'il y a peu, les utilisateurs de La Poste de la région de Charleroi étaient satisfaits de la distribution - conformément au contrat de gestion - au jour J + 1 de leur courrier à destination du Brabant wallon grâce au transfert direct de Charleroi X vers Wavre ou Nivelles.

Depuis la restructuration de la direction, tout le courrier à destination du Brabant wallon transite par Bruxelles X avec une attente à l'entrée de 48 heures en moyenne et une distribution au jour J + 3.

Vanwaar die wijziging van de organisatie? Kan aan de gewone distributievoorwaarden (D + 1) niet voldaan worden? Voor het administratieve beheer van de twee A-distributiekantoren in Waals-Brabant is de algemene directie van Charleroi nog altijd bevoegd. De nieuwe directie bereidt haar overbrenging naar de gewestelijke directie van Brussel X voor, waardoor 25% van het personeel in Charleroi met afvloeiing bedreigd is.

Pourquoi ce changement d'organisation? Ne pourrait-on respecter les exigences normales de distribution (J + 1)? La gestion administrative des deux bureaux de distribution A (BDA) du Brabant wallon dépend toujours de la direction générale de Charleroi. La nouvelle direction prépare son transfert à la direction régionale de Bruxelles, ce qui menace 25% du personnel à Charleroi.

Bevestigt u deze plannen? Wat is de bedoeling ervan?

Confirmez-vous ce projet? Quel est son objectif?

03.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*) : In het licht van de sluiting van de sorteerkantoren en de oprichting van vijf industriële centra werd het kantoor in Nijvel aan controles onderworpen. Eind 2000 werden 84% van de poststukken de dag na de verzending besteld. Dat is een bedroevend resultaat. Er is echter geen verklaring voor die achterstand. De Post spoort dus de oorzaak van het probleem op en zodra die oorzaak gevonden is, zal het probleem opgelost worden. De Post streeft er nog steeds naar, de vooropgestelde doelstelling te halen.

03.03 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : Ik vraag de minister alleen maar ons op de hoogte te houden van de administratieve hervorming.

Het incident is gesloten.

04 **Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afhandeling van bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3117)**

04.01 **Yves Leterme** (CVP): Volgens cijfers van BIAC wordt systematisch minder dan 85 procent van de bagage binnen de standaardtijd afgeleverd op de transportband. De minister is politiek verantwoordelijk voor de opvolging van de dienstprestaties van BIAC.

Hoeveel maal werd de 85 procent-norm in 2000 gehaald voor lijnvluchten, voor chartervluchten en als gewogen gemiddelde van alle vluchten? Wat zijn de oorzaken van deze ondermaatse prestaties? Welke maatregelen heeft de minister al genomen? Hoe zal hij zorgen voor een even betrouwbare, snelle en kwaliteitsvolle afhandeling van bagage als op andere luchthavens?

04.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): BIAC sluit met de *handlers* overeenkomsten af in verband met de te halen norm inzake aanvaardbare duur van de behandeling van de bagage.

De gegevens voor 2000 tonen aan dat de 85 procent-norm niet wordt gehaald, noch voor charters, noch voor lijnvluchten. Er zijn pieken en dalen: in februari wordt het best gescoord met 80,35 procent, in augustus het slechtst met 53 procent. De overeenkomsten zouden rekening moeten houden met volume en capaciteit. Dat is nu niet het geval. Ik zal de cijfers aan de voorzitter overmaken.

De verantwoordelijkheid van BIAC is beperkt. Vooral de *handler* is verantwoordelijk. Het lijkt

03.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*): Dans la perspective de la suppression des bureaux de tri et de la création de cinq centres industriels, le bureau de Nivelles a fait l'objet de contrôles. A la fin de l'an 2000, 84% du courrier était distribué le lendemain de l'envoi. C'est bas. Toutefois, il n'existe aucune raison expliquant les retards. La Poste recherche donc l'origine du problème et le résoudra dès que ces origines auront été déterminées. La Poste souhaite toujours atteindre l'objectif qui a été fixé.

03.03 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Je demande simplement au ministre de nous tenir au courant de la réforme administrative.

L'incident est clos.

04 **Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la livraison des bagages à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3117)**

04.01 **Yves Leterme** (CVP): Selon les chiffres de BIAC, systématiquement moins de 85% des bagages sont restitués sur les tapis roulants dans le délai standard. Le ministre est politiquement responsable du suivi des prestations de BIAC en termes de service.

Combien de fois a-t-on atteint la norme des 85% en 2000 pour les vols de ligne, les vols charter et, pour l'ensemble des vols, selon la moyenne pondérée? À quoi sont dues ces piètres prestations? Quelles mesures le ministre a-t-il déjà prises? Que compte-t-il faire pour que les bagages soient traités de manière aussi fiable, rapide et efficace que dans les autres aéroports?

04.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): BIAC conclut avec des sociétés de manutention des conventions relatives aux normes à atteindre et fixant un seuil de durée inacceptable de traitement des bagages.

Les données relatives à 2000 montrent que la norme des 85% n'a pas été atteinte, ni pour les charters, ni pour les vols de ligne. Il y a des hauts et des bas: c'est en février que le meilleur score a été réalisé, avec 80,35%, alors que le moins bon score a été relevé en août, avec 53%. Les conventions devraient tenir compte du volume et de la capacité. Ce n'est pas le cas actuellement. Je transmettrai les chiffres au président.

La responsabilité de BIAC est limitée. C'est

aangewezen realistische *handling*-overeenkomsten af te sluiten.

Door infrastructuuringrepen kan de situatie worden verbeterd. In concreto zijn andere contracten met de *handlers* nodig. Daarom heeft BIAC een studie gevraagd voor een *re-engineering* van het hele proces. Dat zal nieuwe onderhandelingen meebrengen met de belangrijkste *handlers*.

04.03 Yves Leterme (CVP): De verlaging van de 85 procent-norm lijkt mij geen goed idee. Men mag de nodige professionaliteit verwachten als er een norm wordt vastgelegd. Welke verbeteringen mogen wij overigens verwachten?

De beursgang zou meebrengen dat BIAC meer impact zou krijgen. Dat lijkt mij niet erg logisch.

04.04 Minister Rik Daems (Nederlands): De aandeelhouder moet in zo'n zaken geen rechtstreeks initiatief nemen, tenzij de rendabiliteit in het gedrang komt. Wij hebben al contact genomen met BIAC.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3153)
 - mevrouw Maggy Yerna aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postsorteercentra" (nr. 3159)
 - de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aanbestedingen voor postsorteercentra" (nr. 3172)
 - de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de ligging en het gebruik van postsorteercentra" (nr. 3191)

De **voorzitter**: Nu komt er aan de dagorde de samengevoegde vragen van Mevrouw Drion, Mevrouw Yerna en van de heer Grafé. Aangezien Mevrouw Yerna afwezig is, geef ik het woord aan Mevrouw Drion.

05.01 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): In het

principalement la société de manutention qui porte la responsabilité. Il semble indiqué de conclure des conventions de manutention plus réalistes.

Des mesures à prendre sur le plan des infrastructures pourraient contribuer à améliorer la situation. Dans la pratique, il faudrait conclure d'autres contrats avec les sociétés de manutention. La BIAC a dès lors demandé qu'il soit procédé à une étude pour redéfinir tout le processus. Cette étude nécessitera de nouvelles négociations avec les principales sociétés de manutention.

04.03 Yves Leterme (CVP): Abaisser la norme actuelle de 85% ne me paraît pas constituer une mesure appropriée. Lorsqu'une norme a été fixée, on est en droit d'attendre que ceux qui sont censés l'appliquer fassent preuve de professionnalisme. Quelles améliorations pouvons-nous par ailleurs escompter ?

La cotation en bourse aurait pour effet de renforcer l'impact de BIAC, ce qui ne me paraît pas très logique.

04.04 Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Dans un tel cas, l'actionnaire ne doit pas prendre directement l'initiative, sauf si la rentabilité est menacée. Nous avons déjà pris contact avec la BIAC.

L'incident est clos.

05 Questions orales jointes de
 - Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3153)
 - Mme Maggy Yerna au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les centres de tri postaux" (n° 3159)
 - M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les appels d'offres pour centres de tri postaux" (n° 3172)
 - M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la localisation et l'utilisation de centres de tri postaux" (n° 3191)

Le **président**: Nous avons à présent les questions jointes de Mmes Drion et Yerna et de M. Grafé. Mme Yerna étant absente, je donne la parole à Mme Drion.

05.01 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): La

Officieel Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen heeft De Post een oproeping gepubliceerd tot inschrijving op een opdracht, namelijk de medewerking aan het uitdenken van een nieuwe sorteerregeling.

In het kader van deze offerteaanvraag worden de vijf sorteercentra gesitueerd in Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik. Momenteel wordt er een aanzienlijke hoeveelheid poststukken per spoor vervoerd.

Hoeveel post wordt er door de dieseltreinen van De Post tussen het centrum van Brussel en de regionale centra vervoerd? Is De Post van plan verder gebruik te blijven maken van het spoor?

Dienen alle centra geen spoorverbinding te hebben?

05.02 Jean-Pierre Grafé (PSC): Op 14 december 2000 publiceerde de Post in het Officieel Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen een oproeping tot inschrijving op een opdracht die erin bestaat, in samenwerking met De Post, een nieuwe organisatie voor het sorteren van de post uit te denken, met aandacht voor de infrastructuur en de gebouwen. De opdracht wordt onderverdeeld in vijf subopdrachten; elk daarvan komt overeen met een sorteercentrum, en kandidaten kunnen een offerte indienen voor één bepaalde subopdracht, voor verscheidene subopdrachten of het geheel van de opdracht.

Werd een minimaal aantal inschrijvers vastgesteld? Zal er bij de toewijzing van de opdracht een onderscheid tussen regio's worden gemaakt? Wordt er gedacht aan een specialisatie van de vijf centra? Zal dat leiden tot een reorganisatie van de distributie?

Het bestek voorziet niet in een spoorverbinding voor elk centrum. Dat verwondert mij van deze regering, gezien haar aangekondigde voornemen om het spoor de voorrang te geven boven het wegvervoer. Blijkbaar is men deze loffelijke intenties al bij de eerste offerteaanvraag vergeten.

05.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Posttreinen zijn niet alleen een bron van inkomsten voor de NMBS, maar ze verminderen tevens het postvervoer over de weg. Wat is de visie van de minister daarover?

05.04 Minister Rik Daems (Frans): In dit dossier tellen alleen de resultaten, de middelen doen niet terzake. Verscheidene argumenten pleiten tegen

Poste a publié au Journal officiel des Communautés européennes une procédure négociée pour un marché qui consiste à participer à la conception d'une nouvelle organisation de tri.

Cet appel d'offre localise ces cinq centres de tri à Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège. Actuellement, un fret important est transporté par chemin de fer.

Quel volume de courrier est-il transporté par les automotrices de La Poste entre le centre de Bruxelles et les centres régionaux? La Poste compte-t-elle bien continuer à utiliser le rail?

L'entière des centres ne doit-elle pas communiquer par rail?

05.02 Jean-Pierre Grafé (PSC): Le 14 décembre 2000, La Poste a publié, au Journal officiel des Communautés européennes, une procédure négociée pour un marché qui consiste à concevoir, en collaboration avec La Poste, une nouvelle organisation de tri qui comprend aussi bien l'infrastructure que les bâtiments. L'offre divise le marché en cinq lots. Chaque centre de tri représente un lot et les candidats peuvent présenter une offre pour un lot, plusieurs lots ou l'ensemble des lots.

Un nombre minimal de soumissionnaires est-il prévu? Une distinction régionale sera-t-elle réalisée dans l'octroi des marchés?

Une spécialisation des cinq centres est-elle prévue? Une réorganisation de la distribution en découlera-t-elle?

Le cahier des charges ne prévoit pas que les centres devront être reliés au chemin de fer. Cela m'étonne de la part de ce gouvernement qui avait annoncé son intention de privilégier le rail par rapport à la route. Cette intention louable est oubliée, dès le premier appel d'offres.

05.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les trains postaux ne constituent pas seulement une source de revenus pour la SNCB, ils permettent également de diminuer le nombre de transports postaux effectués par la route. Quelle est le point de vue du ministre à ce sujet?

05.04 Rik Daems, ministre (en français): Dans ce dossier, seuls les résultats comptent. Peu importent les moyens. Différents arguments sont défavorables

het spoor: de reisduur, het feit dat de terreinen niet bereikbaar zijn per spoor, enz. De regering zal dus beslissen om eventueel voorrang te geven aan het wegverkeer. Die beslissing is inderdaad nog niet gevallen.

De vijf centra zullen identiek zijn. Voor de pakjes komt er een gespecialiseerd centrum. De nieuwe centra maken een zorgvuldiger sortering mogelijk, evenals een verdeling van de post over de verscheidene postboden. Dankzij dit systeem wordt de postbedeling dus geoptimaliseerd.

De aanbesteding werd op 14 december 2000 aangekondigd en de kandidaturen moesten voor 22 januari 2001 worden ingediend. Het bestek zal ten minste aan drie inschrijvers worden toegestuurd. Hoewel ze een toewijzing per onderdeel niet afwijst, verkiest De Post wegens technische en economische redenen de aanbesteding in haar geheel aan een enkel consortium toe te wijzen. Er is niet in een regionale verdeling voorzien.

(Nederlands) De locaties zijn niet bepaald: die komen in de offerte. We moeten de voor- en nadelen van de verschillende transportwijzen bekijken. Indien de treinen niet de goedkoopste wijze bieden, en er toch voor wordt geopteerd, zullen we van kruissubsidiëring tussen NMBS en De Post worden verdacht. Europa zal dat nauwkeurig volgen. In elk geval moet de keuze een optimale keuze zijn voor De Post.

05.05 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Ik ben ontgoocheld. De overheid is aandeelhouder van De Post. Regeren is echter vooruitzien. Als men mij aantoonst dat het vervoer per spoor minder duur is dan vervoer via de weg, is het van essentieel belang dat men bij het ontwerpen van de gebouwen beide op elkaar laat aansluiten. Later zal men daar blij om zijn.

De Luikse economische actoren zijn voorstander van het behoud van de spoorwegverbinding met Brussel. Als men voor de privatisering kiest, zal men degelijke arbeidsplaatsen vervangen door nachtarbeid, wat enkel maar te betreuren valt.

05.06 Jean-Pierre Grafé (PSC): Ook ik ben teleurgesteld door dat antwoord. Vrachtwagens zijn beter geschikt voor het vervoer over korte afstanden. Het argument is bekend, maar het evenwicht tussen het vervoer per spoor, via de weg en via de waterwegen moet worden herschikt. In het onderhavig geval wordt echter in geen enkele wisseloplossing voorzien waarbij er een aansluiting is op het spoor!

au rail : le temps de transport, l'indisponibilité des terrains pour le rail, etc. Le gouvernement décidera donc éventuellement de donner la priorité à la route. La décision n'est, en effet, pas encore prise.

Les cinq centres seront identiques. Les colis seront traités dans un centre spécialisé. Dans ces nouveaux centres, le tri sera plus « fin » et permettra de répartir le courrier entre les différents facteurs. Le système permet une distribution optimisée.

L'appel d'offre a été publié le 14 décembre 2000, les candidatures devant être rentrées pour le 22 janvier 2001. Le cahier des charges sera envoyé à au moins trois soumissionnaires. La Poste préférerait attribuer pour des raisons techniques et économiques l'ensemble du marché à un seul consortium, sans exclure la possibilité d'une attribution par lot. Aucune répartition régionale n'est prévue.

(En néerlandais) Les sites n'ont pas encore été déterminés. Ils figureront dans l'offre. Nous devons examiner les avantages et les inconvénients des différents moyens de transport. Si nous optons pour le train alors que ce ne serait pas le moyen de transport le plus économique, on nous reprocherait d'avoir recouru à des subventions croisées entre la SNCB et La Poste. Ce dossier sera suivi avec attention au niveau européen. Quoi qu'il en soit, il faut retenir la solution optimale pour La Poste.

05.05 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Je suis déçue. L'État est actionnaire de La Poste. Or, gouverner, c'est prévoir. Si on me démontre que le chemin de fer est moins cher que la route, il est essentiel de construire des bâtiments permettant l'interconnection. On s'en réjouira à l'avenir.

Par ailleurs, les forces vives liégeoises veulent le maintien de la liaison ferroviaire avec Bruxelles. Si on opte pour la privatisation, on remplacera un emploi de qualité par du travail de nuit, ce qui ne peut être que regrettable.

05.06 Jean-Pierre Grafé (PSC): Je suis moi aussi déçu par la réponse. Le camion assure mieux la desserte de proximité. L'argument est concis, mais il faut rééquilibrer le recours au rail, à la route et à la voie d'eau. Or, ici, aucune variante n'est prévue comportant un raccordement au rail !

Ik begrijp het argument met betrekking tot de moeilijke aansluiting op het spoor niet. De vijf grote agglomeraties zijn met het spoorwegnet verbonden. Zo ligt het beoogd stuk grond in Luik bijvoorbeeld op 200 meter van een spoorweg. De aansluiting op het spoor lijkt mij interessant. De wegen mogen niet nog meer worden belast. Zelfs 's nachts rijden er al heel wat vrachtwagens op onze wegen.

Het is te laat om nog een offerte-aanvraag uit te schrijven. Ik hoop dan ook dat men voor oplossingen zal kiezen waarbij het vervoer per spoor en het vervoer via de weg worden gecombineerd. Doet men dat niet, dan zou men afwijken van wat de regering en mevrouw Durant in het bijzonder altijd hebben verklaard. De regering zou een eensgezind standpunt over die kwestie moeten hebben.

05.07 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Treinen kunnen ook 's nachts rijden, net zoals vrachtwagens. Bedoeling is niet álle post per trein te vervoeren, maar evenmin de bestaande mogelijkheden in dat verband niet langer te benutten.

De vestiging van een postsorteercentrum bij de oprit van een autoweg of bij een spoorweg houdt reeds een ingreep in de vrije markt in. Het spoor moet kansen krijgen, naast het vrachtvervoer. Het spoor is mijns inziens ook goedkoper.

05.08 Minister Rik Daems (Nederlands): Alleen de beste prijs-kwaliteitsverhouding van de diensten van De Post belangt mij aan. De Post maakt autonoom het bestek en neemt de beslissingen.

05.09 Jean-Pierre Grafé (PSC): U zegt dat er nog niets werd beslist. In uw offerteaanvraag heeft u het spoor al bij voorbaat geweerd, door een plan voor te leggen waarin enkel voorzien wordt in een wegverbinding.

Het incident is gesloten.

06 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke verkoop van de terreinen van de vlieghaven Brussel-Nationaal aan BIAC" (nr. 3121)

06.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De minister zou van plan zijn om de terreinen van de luchthaven Brussel-Nationaal te verkopen aan BIAC. Het zou gaan om een bedrag van 5 à 10

Je ne comprends pas l'argument de la difficulté de raccordement. Les cinq grandes agglomérations sont connectées au réseau ferré. Ainsi, à Liège, le terrain envisagé est à 200 mètres d'une voie de chemin de fer. Le raccordement au rail me semble intéressant. Il est inutile d'encombrer les routes. Même de nuit, elles sont déjà soumises à un trafic intensif de « poids lourds ».

Il est trop tard pour l'appel d'offre. J'espère donc qu'au moment du choix, on favorisera les solutions combinant route et rail. Sinon, on se démarquerait du discours du gouvernement et plus précisément de Mme Durant. Ce gouvernement devrait avoir une opinion commune sur le problème.

05.07 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les trains peuvent aussi circuler la nuit, ce qui n'est pas la cas des poids-lourds. Il ne s'agit pas de transporter tous les colis postaux par le train mais nous ne voulons pas que les possibilités qui sont offertes restent inexploitées.

L'établissement d'un centre de tri postal à proximité d'une bretelle d'autoroute ou d'un chemin de fer implique d'intervenir sur le marché libre. Le train doit avoir ses chances, à côté du transport routier. J'estime en outre que le chemin de fer est moins coûteux.

05.08 Rik Daems, ministre (néerlandais): Seul le meilleur rapport qualité-prix des services de La Poste me concerne. La poste établit le cahier de charges et prend les décisions en toute autonomie.

05.09 Jean-Pierre Grafé (PSC): Vous dites que la décision n'est pas encore prise. Pourtant, dans votre appel d'offre, vous avez déjà écarté l'option ferroviaire, en remettant un projet ne prévoyant qu'un raccordement à la route.

L'incident est clos.

06 Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la vente éventuelle des terrains de l'aéroport de Bruxelles-National à la BIAC" (n° 3121)

06.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le ministre aurait l'intention de vendre les terrains de l'aéroport de Bruxelles-national à la BIAC. Selon une estimation du ministère des Finances effectuée

miljard frank, dit ingevolge een schatting door het ministerie van Financiën onder de vorige regering. Op dat ogenblik ging het echter niet om een verkoop, wel om een recht van opstal gedurende 50 jaar. Die prijs zou neerkomen op een bedrag van 500 à 1.000 frank per vierkante meter.

Is deze informatie correct? Zou het niet wenselijk zijn dat deze overdracht gebeurt op basis van de commerciële waarde van de terreinen?

06.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): De vraag is interessant en legt een zeer specifieke situatie bloot. Het probleem van de waardebepaling van dit soort gronden is niet eenvoudig: waar zijn er vergelijkingspunten waarop het Aankoopcomité zich kan baseren? Het Aankoopcomité heeft een voorlopige waardebepaling vastgelegd. De definitieve waardebepaling moet realistisch zijn. Daarom zal ik minstens een investeringsbank contacteren voor een eigen raming.

Het probleem wordt nog complexer doordat er rechten bestaan tot 2048, respectievelijk tot 2017.

In de context van de beursgang van BIAC, gepland voor eind 2001, is het mijn bedoeling de overdracht tegen marktvoorwaarden te laten gebeuren. De waardebepaling vormt echter een probleem. Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat de overdracht best wordt gekoppeld aan een intrekbare licentie van onbepaalde duur en dat een waardebepaling noodzakelijk is.

Het dossier wordt binnen korte tijd in de schoot van de regering besproken.

06.03 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): De graspijsten tussen de landingsbanen zijn noodzakelijk en maken deel uit van de luchthaven als dusdanig. Ik besef dat de waardebepaling moeilijk is en dat vergelijking met het buitenland nodig is.

06.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Er moet transparantie zijn bij de prijsbepaling. Ik zal de gegevens van de investeringsbank doorspelen en pogen marktwaarden te detecteren.

Het incident is gesloten.

sous le gouvernement précédent, l'opération pourrait porter sur un montant de 5 à 10 milliards de francs. A l'époque, il ne s'agissait toutefois pas d'une vente mais de l'acquisition d'un droit de superficie d'une durée de 50 ans. Le montant en question représente un prix de 500 à 1000 francs le m².

Ces informations sont-elles exactes ? Ne serait-il pas souhaitable que ce transfert se fasse sur la base de la valeur commerciale des terrains concernés ?

06.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Votre question est intéressante et touche à une situation tout à fait spécifique. L'évaluation de la valeur de ce type de terrains n'est pas aisée. Sur quels points de référence le Comité d'acquisition pourrait-il se fonder ? Le Comité d'acquisition a fixé une valeur provisoire. Le prix définitif doit être réaliste. C'est la raison pour laquelle j'ai l'intention de contacter au moins une banque d'investissements pour qu'elle réalise sa propre évaluation.

Le problème se complique en outre parce qu'il existe certains droits qui ne s'éteindront qu'en 2048 et en 2017.

Dans le contexte de la cotation en bourse de BIAC, prévu pour la fin de 2001, j'ai l'intention d'organiser la cession aux conditions du marché. La détermination de la valeur des terrains constitue cependant un problème. Il ressort d'opérations analogues menées à l'étranger qu'il est préférable de lier la cession à une licence révocable de durée indéterminée et qu'une détermination de la valeur est indispensable.

Ce dossier sera examiné très prochainement au sein du gouvernement.

06.03 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): La présence de bandes de gazon entre les pistes d'atterrissage est nécessaire. Ces bandes font partie de l'aéroport en tant que tel. Je conçois que la détermination de la valeur des terrains constitue une opération complexe et qu'une comparaison avec l'étranger s'impose.

06.04 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Le prix doit être fixé dans la transparence. Je transmettrai les données de la banque d'investissement et tenterai de détecter des valeurs de marché.

L'incident est clos.

07 Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "werken van de Regie der Gebouwen in de provincie Limburg" (nr. 3157)

07.01 Jo Vandeurzen (CVP): De Regie der Gebouwen moet een aantal werken uitvoeren in Limburg.

Welke beslissing heeft de Ministerraad genomen met betrekking tot de financiering van de bouw van de gevangenis in Hasselt? Wat is de timing?

Welke beslissing werd genomen over de huisvesting van de rechtbank en het parket te Hasselt?

Is het misverstand met minister Duquesne in verband met de bouw van een permanente eenheid voor de civiele bescherming in Limburg opgelost? Werd een vestigingsplaats gekozen? Zijn de kredieten beschikbaar?

07.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): De studie in verband met de nieuwe gevangenis te Hasselt is klaar. De financiering ervan moet nog worden onderzocht aangezien dit niet in het budgettair plan was opgenomen. De financiering kan verlopen via een lening of alternatieven. De nota voor de Ministerraad is klaar, maar ik wacht op een akkoord van Begroting.

De aanbestedingsprocedure voor de bouwwerken is gestart. De uitvoeringstermijn loopt tot het derde trimester van 2002 en telt 280 werkdagen. Persoonlijk acht ik 2003 realistischer als einddatum van de bouwwerken.

Het dringend probleem van de huisvesting van rechtbank en parket te Hasselt zal worden opgelost door het huren van het gerenoveerd Oud Gasthuis. Eerst dient echter de nodige beveiliging te worden aangebracht. Voor de huur is het akkoord van de Ministerraad nodig.

Voor de huisvesting op langere termijn wordt onderzoek gevoerd naar een renovatie van de Herkenrodekazerne, gekoppeld aan nieuwbouw. Ik ben voorstander van deze denkpiste. Probleem hier is de dreigende leegstand van een aantal gebouwen in de stad.

Er bestaat tussen mijzelf en minister Duquesne

07 Question orale de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "des chantiers de la Régie des Bâtiments dans la province du Limbourg" (n° 3157)

07.01 Jo Vandeurzen (CVP): La Régie des Bâtiments doit effectuer un certain nombre de travaux dans la province du Limbourg.

Quelle décision le Conseil des ministres a-t-il prise concernant le financement de la construction de l'établissement pénitentiaire de Hasselt ? Quel est le calendrier ?

Quelle décision a été prise concernant l'implantation des locaux du tribunal et du parquet à Hasselt ?

Le malentendu avec le ministre Duquesne concernant la construction d'une unité permanente de la protection civile dans la province du Limbourg a-t-il été dissipé ? A-t-on choisi un emplacement ? Les crédits sont-ils disponibles ?

07.02 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais) : L'étude concernant le nouvel établissement pénitentiaire de Hasselt est terminée. Le financement de cette opération doit encore être examiné étant donné que cette construction ne figure pas au plan budgétaire. Le financement pourrait être envisagé par le biais d'un prêt. D'autres solutions sont également possibles. La note du Conseil des ministres est prête mais j'attends l'accord du Budget.

La procédure d'adjudication des travaux de construction a débuté. Le délai d'exécution court jusqu'au troisième trimestre de 2002 et compte 280 jours de travail. Je pense que 2003 serait une échéance plus réaliste pour la fin des travaux.

Le problème épineux des locaux du tribunal et du parquet de Hasselt sera résolu par la location de l'ancien hôpital rénové. Il convient toutefois de prendre avant tout les mesures de sécurité qui s'imposent. L'accord du Conseil des ministres est requis pour prendre le bâtiment en location.

En ce qui concerne les locaux que le tribunal occupera à long terme, les travaux à réaliser pour rénover la caserne Herkenrode, qui iraient de pair avec la construction de nouveaux bâtiments, font l'objet d'un examen. Je suis partisan de cette solution qui suppose toutefois l'abandon de bâtiments dans la ville.

Il n'y a entre moi-même et le Ministre Duquesne

geen misverstand over de permanente eenheid van de civiele bescherming. Hij beslist waar die eenheid komt en ik wacht op zijn antwoord.

07.03 Jo Vandeurzen (CVP): Ik vrees dat het verhoopte tempo inzake de bouw van de nieuwe gevangenis niet wordt gehaald. De private huurder moet een alternatief aangeboden krijgen voor de rechtbank in Hasselt. Volgens minister Duquesne moet de minister bevoegd voor de Regie der Gebouwen een beslissing nemen inzake de keuze van de gebouwen.

07.04 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik zal dat morgen aan minister Duquesne voorleggen. Indien hij dit standpunt bevestigt, zal ik onmiddellijk een keuze maken.

Het incident is gesloten.

08 Interpellatie van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het falen van zijn beleid inzake een aantal bevoegdheden" (nr. 647)

08.01 Yves Leterme (CVP): Ruim anderhalf jaar geleden nam minister Daems zijn ambt op. Hij leek wat verrast over zijn bevoegdheden. Zijn portefeuille is echter zeer belangrijk. De intenties in de beleidsnota 2000 waren goed en wij hebben de nota goedgekeurd. Op dit ogenblik zijn er bij ons, in de sector en bij observatoren, toch wel vragen over de uitvoering van die intenties.

Het wetgevend werk dat werd voorgelegd, is zeker niet erg geslaagd. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het UMTS-dossier. De veiling van de licenties in het najaar 2000 kwam er dan ook niet. Wanneer komt ze er wel? Het uitstel kan ons land miljarden kosten. De minister zelf noemde in de Senaat 6 miljard frank een belachelijk laag bedrag voor de licenties in ons land. Op één van de weinige wetteksten die goedgekeurd werden, de wet van 3 juli 2000, moesten al drie errata worden gepubliceerd.

De toekomst van Belgacom blijft onzeker. Het momentum voor een beursgang is gemist. Waar dit dossier staat is onzeker. Ook voor het personeel is dat vervelend. Wat denkt de minister hierover?

aucun malentendu concernant l'unité permanente de la Protection civile. Il appartient à M. Duquesne de décider du choix des locaux et j'attends sa réponse.

07.03 Jo Vandeurzen (CVP): Je crains que la nouvelle prison ne soit pas prête dans les délais prévus. Il faut pouvoir proposer au locataire privé une solution pour le tribunal de Hasselt. Selon le ministre Duquesne, le ministre compétent pour la Régie des bâtiments doit opérer le choix des bâtiments.

07.04 Rik Daems , ministre (néerlandais) : Je soumettrai ces points au ministre Duquesne demain. S'il me donne confirmation je ferai immédiatement un choix.

L'incident est clos.

08 Interpellation de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'échec de sa politique dans un certain nombre de domaines" (n° 647)

08.01 Yves Leterme (CVP): Le ministre Daems a pris ses fonctions il y a plus d'un an et demi. Il paraissait un peu surpris des attributions dont il avait été investi. Or, son maroquin est très important. Les objectifs qu'il a déclaré vouloir atteindre dans sa note de politique 2000 étaient louables et nous avons donc approuvé cette note. Mais actuellement, nous nous interrogeons beaucoup, ainsi que le secteur et certains observateurs, sur la concrétisation de ces objectifs.

Le travail législatif qui nous a été soumis n'est certainement pas des meilleurs. Je songe notamment au dossier des licences UMTS. Leur vente aux enchères à l'automne 2000 n'a pas eu lieu. Quand sera-t-elle organisée ? Le report de cette vente peut coûter des milliards à notre pays. Le ministre lui-même a parlé, au Sénat, de six milliards, ce qui représente un montant dérisoire pour la vente de ces licences dans notre pays. Un seul des rares textes de loi adoptés, je veux parler de la loi du 3 juillet 2000, a déjà donné lieu à la publication de trois errata.

L'avenir de Belgacom reste incertain. Le gouvernement a laissé passer une belle occasion de faire coter ses actions en Bourse. On ne sait pas très bien actuellement où en est ce dossier. C'est également ennuyeux pour le personnel. Qu'en pense le ministre ?

Het dossier UMTS zou circa 60 miljard moeten opleveren. Zulks doet vragen rijzen omtrent de realiteitszin van de minister.

Voor het BIPT is een beursgang in het vooruitzicht gesteld. Ook hier zijn er vele onbeantwoorde vragen.

Bij De Post blijven de problemen zich opstapelen. Een sociale vrede werd afgekocht en we zitten met opdrachten bij Consultancybedrijven waarop wij, noch De Post, noch de minister enige greep hebben.

E-government was een kroonjuweel van de minister. Wat heeft hij terzake gedaan?

Kortom, gaan een aantal dossiers van minister Daems eerlang onteigend worden, of gaat hij zich met de nodige dynamiek gooien op alle aangehaalde dossiers?

08.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Deze kritiek is onterecht. Ik wil erop wijzen dat ik wel degelijk veel gerealiseerd heb. Ik kan voor de vuist wel dertig dossiers opsommen waarin ik scoorde, zoals de toepassing van de Europese regelgeving, het behoud van de telefoonnummers voor de vaste telefoon en de GSM, de mogelijkheid tot verkoop van de UMTS-licenties via de programmawet, de gezondheidsnormen inzake GSM-straling en de wijziging van de zoneplanning. Betreffende het internet werd het plan gerealiseerd en gefinancierd door de UMTS, de computercriminaliteit werd in de wet opgenomen, de Belgische domeinnamen werden geliberaliseerd en de internettarieven werden verminderd. Bovendien nam ik de beslissing Belgacom niet op de beurs te brengen, vanwege het risico voor de burger-belegger.

Belfin werd vereffend. De Post is vandaag, als NV, een heel modern bedrijf geworden dat in Europa goede scores haalt. Voor wat de overheidsgebouwen betreft, werd het asbestprobleem opgelost en het zogenaamd geografische informatiesysteem staat volledig op punt.

Het technisch dossier van BIAC is klaar. Het ontwerp voor de Nationale Loterij is klaar.

Tenslotte wordt het federaal beheer van de activa eindelijk afdoende gedaan. Ik kan meer voorbeelden geven, maar ik hoop er genoeg gegeven te hebben.

08.03 **Yves Leterme** (CVP): De minister antwoordt

Le dossier UMTS devrait rapporter quelque 60 milliards de francs, ce qui amène à s'interroger sur le sens des réalités dont fait preuve le ministre.

On envisage la cotation en bourse de l'IBPT. Là aussi, des questions restent également sans réponse.

Les problèmes s'accumulent à La Poste. On a acheté une paix sociale et confié des missions à des entreprises de consultance qui échappent à notre contrôle, à celui de La Poste et à celui du ministre.

L'e-government était l'un des projets de prédilection du ministre ? Qu'a-t-il réalisé en la matière ?

Bref, le ministre ne risque-t-il de perdre le contrôle de certains dossiers où fera-t-il preuve de tout le dynamisme requis dans l'ensemble des dossiers qui viennent d'être évoqués.

08.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Ces critiques sont injustifiées. Je tiens à rappeler que j'ai concrétisé bien des choses. Je pourrais vous citer au hasard trente dossiers dans lesquels j'ai déjà engrangé des résultats : l'application de la réglementation européenne, le maintien des numéros de téléphone pour les postes fixes et les GSM, la possibilité d'acheter des licences UMTS par le biais de la loi-programme, des normes de santé concernant le rayonnement des GSM et la modification de la planification des zones. En ce qui concerne l'internet, le plan a été réalisé et financé par l'UMTS, la criminalité informatique figure dans la loi, le nom de domaine belge a été libéralisé et les tarifs internet ont diminué. En outre, j'ai décidé de ne pas faire coter Belgacom en bourse en raison du risque que cela représente pour les citoyens qui investissent.

Belfin a été liquidée. La Poste, aujourd'hui société anonyme, est devenue une entreprise moderne qui est bien cotée en Europe. En ce qui concerne les bâtiments de l'État, le problème de l'amiante a été résolu et le système d'information géographique est parfaitement au point.

Le dossier technique de la BIAC est prêt. Le projet relatif à la Loterie nationale est également prêt.

Pour terminer, la gestion fédérale des actifs est enfin efficace. Je pourrais encore donner d'autres exemples, mais j'espère en avoir donné suffisamment.

08.03 **Yves Leterme** (CVP): Le ministre ne répond

niet op mijn vragen en somt op een demagogische toon dertig dossiers op. Ik kan er veertig nemen waarin niets is gebeurd. De vraag naar de leeftijdsgrens was erg precies.

08.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Daarmee is er geen probleem. Ik had in het interpellatieverzoek geen precieze vragen gekregen, alleen de aantijging dat ik niets heb gedaan. Ik gaf dertig concrete voorbeelden. Informatie over UMTS is te vinden op de website van het BIPT. Ik ben niet hier om de observatoren van de telecommarkt te plezieren. Er is de penetratie van de mobilofonie en van het internet.

08.05 **Yves Leterme** (CVP): De penetratie van de mobilofonie— en van de internetmarkt is voor mij vrij vernieuwend. Als er iets misloopt met die markt, is de minister dan verantwoordelijk? In een aantal dossiers wachten velen op beslissingen. Waarom heeft de minister voor de UMTS gekozen om via uitvoeringsbesluiten te werken?

08.06 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Ik heb gekozen voor de snellere weg van de besluiten. Ik heb daarbij het advies van de Raad van State gevraagd en gewerkt met het vangnet van de programmawet.

08.07 **Yves Leterme** (CVP): De waarheid heeft haar rechten. De minister heeft via amendementen elementen moeten invoeren in de programmawet. Dat is sturen in de mist.

08.08 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Wij hebben een verantwoordelijkheid in de liberalisering van de markt. Dat hier snelheid en dynamiek soms nodig zijn, lijkt mij normaal.

08.09 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): De heer Yves Leterme heeft het over een demografisch debat en zegt op die manier evenveel over zichzelf als over de minister.

08.10 **Yves Leterme** (CVP): Deze opmerking heeft het soortelijk gewicht van veel van de opmerkingen van de heer Vanoost.

08.11 **Jean Depreter** (PS): Ik heb te goeder trouw, los van elke partijdige invloed een voorstel gedaan. De oppositieleden hebben recht op een minimum aan gehoor. Een debat is altijd interessant. Zodra de actualiteit zich ertoe leent zouden wij ,wars van

pas à mes questions mais il énumère trente dossiers sur un ton démagogique. Je suis en mesure d'en citer quarante dans lesquels rien n'a été fait. La question concernant la limite d'âge était très précise.

08.04 **Rik Daems** , ministre (*néerlandais*) : Cela ne me pose aucun problème mais la demande d'interpellation ne comportait pas de questions précises. Vous me reprochiez uniquement de n'avoir rien fait. Je vous ai cité trente exemples concrets du contraire. Les informations concernant les licences UMTS peuvent être trouvées sur le site internet de l'IBPT. Je n'ai pas à faire plaisir aux observateurs du marché des télécommunications. Il faut tenir compte du taux de pénétration de la mobilophonie et de l'internet.

08.05 **Yves Leterme** (CVP): La mobilophonie et l'internet me paraissent constituer un marché très innovant. Si ce marché devait connaître des difficultés, le ministre en assumerait-il la responsabilité? Nombreux sont ceux qui attendent des décisions dans une série de dossiers. Pourquoi le ministre a-t-il choisi de recourir à des arrêtés d'exécution pour les licences UMTS ?

08.06 **Rik Daems** , ministre (*en néerlandais*) : J'ai opté pour cette solution parce qu'elle est plus rapide. J'ai recueilli l'avis du Conseil d'Etat et je me suis servi de l'instrument offert par la loi-programme.

08.07 **Yves Leterme** (CVP): La vérité a ses droits. Le ministre a dû introduire certains éléments dans la loi-programme par le biais d'amendements. Il navigue à vue.

08.08 **Rik Daems** , ministre (*néerlandais*) : Nous devons assumer nos responsabilités dans le cadre de la libéralisation du marché. Il me paraît normal que l'on fasse parfois preuve de célérité et de dynamisme.

08.09 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Les propos de M. Yves Leterme relatifs au caractère démagogique du débat s'appliquent tant à lui-même qu'au ministre.

08.10 **Yves Leterme** (CVP): Nous sommes habitués à ces remarques insignifiantes de M. Vanoost.

08.11 **Jean Depreter** (PS): J'ai fait une proposition de bonne foi, en dehors de toute influence partisane. Les représentants de l'opposition ont droit à un minimum d'écoute. Un débat est toujours intéressant. Nous devrions en organiser un dès que

alle demagogie, een debat moeten organiseren.

l'actualité nous en donne l'occasion, en faisant fi de toute démagogie.

08.12 Yves Leterme (CVP): Ik waardeer de tussenkomst van heer Depreter. Maar sinds enkele maanden hebben wij blijkbaar een dagtaak van 9 tot 17 uur. Als een vergadering echter pas in de namiddag begint, moeten wij het debat kunnen afwerken ook als het tot na 17 uur duurt.

08.12 Yves Leterme (CVP): Je salue l'intervention de M. Depreter. Mais, depuis quelques mois, il semble que la journée de travail parlementaire soit comprise entre 9 et 17 heures. Toutefois, lorsqu'une réunion ne commence que l'après-midi, il faudrait pouvoir mener le débat à son terme, même après 17 heures.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het monopolie van de Nationale Loterij" (nr. 3174)

09 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le monopole de la Loterie nationale" (n° 3174)

09.01 Bart Somers (VLD): De Nationale Loterij heeft een monopolie voor loterijproducten. Handelszaken die over een lottoterminal beschikken, achtduizend in totaal, hebben een concurrentievoordeel, omdat lottospelers hun kranten, rookwaren en andere in een handelszaak kopen waar ze hun lottoverrichtingen kunnen afhandelen. Nieuwe handelszaken die een lottoterminal aanvragen, moeten verkoopcijfers kunnen voorleggen van krasbiljetten en de toekenningsvoorwaarden laten ruimte voor willekeur. Dit heeft een negatief effect op de groei van nieuwe zaken. Is er geen meer sluitende en meer marktconforme toewijzingsprocedure mogelijk? Laten de toekenningsvoorwaarden misbruik toe? Zal de minister de procedure wijzigen?

09.01 Bart Somers (VLD): La Loterie Nationale a le monopole des produits de loterie. Les commerces qui disposent d'un terminal lotto – et ils sont au nombre de huit mille – ont un avantage concurrentiel parce que les personnes qui jouent au lotto achètent leurs journaux, leurs produits dérivés du tabac, etc. dans un magasin où ils peuvent effectuer les opérations inhérentes au lotto. Les nouveaux commerces qui demandent un terminal lotto doivent pouvoir produire des chiffres de vente de billets à gratter. Il faut faire en sorte de réduire la part d'arbitraire dans les conditions d'octroi de ce terminal, compte tenu de leur effet négatif sur la croissance de nouveaux commerces. N'est-il pas possible de prévoir une procédure d'attribution plus cohérente et plus conforme aux mécanismes du marché ? Les conditions d'attribution existantes permettent-elles des abus ? Le ministre compte-t-il modifier la procédure ?

09.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik ben daartoe bereid. Dit kadert in de reorganisatie van het bedrijf. De Nationale Loterij bezit een monopolie en controleert de markt. Ik wil dat de controle in andere handen komt en dat de Nationale Loterij een NV zou worden. Ook procedurele aangelegenheden, zoals de toekenning van terminals, kunnen bij de hervorming aan bod komen.

09.02 Rik Daems , ministre: J'y suis disposé. Cette modification s'inscrit dans le cadre de la réorganisation de l'entreprise. La Loterie Nationale possède un monopole et contrôle le marché. Je souhaite que le contrôle soit exercé par un organisme extérieur à la Loterie Nationale et que celle-ci adopte la forme d'une SA. Les questions de procédure, telles que l'octroi de terminaux, pourront aussi être abordées dans le cadre de la réforme.

Ter informatie: de terminals worden slechts mondjesmaat toegekend omdat de kostprijs al gauw 300.000 à 400.000 frank beloopt.

Je vous signale à titre d'information que les terminaux ne sont attribués qu'au compte-gouttes parce que leur prix coûtant atteint facilement un montant oscillant entre 300.000 et 400.000 francs.

09.03 Bart Somers (VLD): Wij willen nu niet een soort vestigingswet op terminals. Ik meen dat iemand die bereid is om te investeren een terminal moet kunnen kopen.

09.03 Bart Somers (VLD): Nous voilà confrontés à une sorte de loi d'implantation pour les terminaux. J'estime que quelqu'un qui est disposé à investir, doit pouvoir acquérir un terminal.

09.04 Minister **Rik Daems** : Dat lijkt mij een goede suggestie al was het maar om de rentabiliteit van het moederbedrijf te verbeteren. De markt moet worden geraadpleegd en dat is sinds de begindagen niet meer gebeurd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.53 uur.

09.04 **Rik Daems** , ministre (*en néerlandais*): Cela me paraît être une bonne suggestion, ne fût-ce que pour améliorer la rentabilité de la maison mère. Il faut consulter le marché, ce qui n'a pas été fait depuis les débuts.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17.53 heures.