

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 juin 2020

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à remettre dans les mains du public
Brussels Airlines et
Brussels Airport Company**

(déposée par
Mme Maria Vindevoghel et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 juni 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het in publieke handen nemen
van Brussels Airlines en
Brussels Airport Company**

(ingediend door
mevrouw Maria Vindevoghel c.s.)

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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'importance économique de l'aéroport national est considérable pour la Belgique. Après le port d'Anvers, l'aéroport de Bruxelles est en effet le deuxième moteur économique de notre pays, avec ses 24 000 emplois directs et 40 000 emplois indirects. Chaque année, l'aéroport national apporte une valeur ajoutée de 3,2 milliards d'euros à l'économie belge. Ses 24 000 travailleurs sont employés par 317 entreprises, et ses dix employeurs principaux représentent 55 % du nombre total d'emplois à l'aéroport.

Mais la navigation aérienne traverse une crise sans précédent. Comme beaucoup d'autres compagnies aériennes, Brussels Airlines traverse aujourd'hui de grandes difficultés. Swissport a même demandé sa mise en faillite. Et Aviapartner, son unique concurrent, enregistre également des pertes depuis plusieurs années. Il apparaît clairement que la crise du transport aérien est structurelle et ne concerne pas seulement Brussels Airlines. L'entreprise publique skeyes rencontre aussi des difficultés financières. L'aéroport national fonctionne comme un tout organique: chacun de ses éléments a son importance et influence ses autres éléments.

Pas d'aide pour sauver les gros actionnaires

Le plan d'aide de la société mère Lufthansa, établie en Allemagne, a déjà été approuvé par la Commission européenne. Lufthansa va recevoir 11 milliards d'euros d'aides de plusieurs pays d'Europe: 9 milliards d'euros de l'Allemagne, 1,2 milliard de la Suisse, 767 millions de l'Autriche et 400 millions de la Belgique. Avant même que l'encre de cet accord soit sèche, Lufthansa a annoncé que 22 000 emplois étaient en outre menacés en Allemagne et en Belgique et que le reste des travailleurs devraient faire des sacrifices considérables en matière de conditions de travail. Il en va de même en Grande-Bretagne, où British Airways entend supprimer 12 000 emplois malgré un prêt d'État. Si les pouvoirs publics belges n'ont pas sourcillé lors de la faillite de Swissport, Aviapartners recevra une aide publique de 20 à 25 millions d'euros de la part des autorités belges au travers de la Société fédérale de participations et d'investissement.

Or, ces aides d'État dépassent la valeur de ces entreprises. La valeur boursière de Lufthansa s'élève en effet à quelque 4 milliards et, en Belgique, l'État se prépare à dépenser plusieurs centaines de millions d'euros pour une entreprise qui a été vendue à Lufthansa pour 67 millions d'euros. L'aide accordée à Aviapartners est également supérieure à la valeur de cette entreprise.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het economisch belang van onze nationale luchthaven voor de Belgische economie is enorm. Na de haven van Antwerpen is Brussels Airport de grootste economische motor van ons land, goed voor 24 000 directe en nog eens 40 000 indirecte jobs. De luchthaven levert jaarlijks een toegevoegde waarde van 3,2 miljard euro aan de Belgische economie. De 24 000 werknemers zijn tewerkgesteld bij 317 bedrijven. De tien grootste werkgevers zijn goed voor 55 % van het totale aantal luchthavenjobs voor.

De luchtvaart zit in crisis. De grootste crisis ooit. Brussels Airlines bevindt zich vandaag net als veel andere luchtvaartmaatschappijen in grote moeilijkheden. Swissport vraagt zelfs het faillissement aan terwijl ook hun enige concurrent Aviapartner al jaren verlies maakt. Het is duidelijk dat de luchtvaartcrisis structureel is en niet enkel rond Brussels Airlines draait. Ook het overheidsbedrijf skeyes komt in financiële moeilijkheden. De nationale luchthaven functioneert als een organisch geheel. Elk onderdeel is van belang en beïnvloedt elkaar.

Geen steun om de grote aandeelhouders te redden

Het Duitse steunplan voor moedermaatschappij Lufthansa werd al goedgekeurd door de Europese Commissie. Lufthansa ontvangt 11 miljard euro staatssteun uit verschillende Europese landen waaronder 9 miljard euro uit Duitsland, 1,2 miljard uit Zwitserland, 767 miljoen uit Oostenrijk en 400 miljoen uit België. De inkt van het akkoord was nog niet droog of Lufthansa kondigde aan dat er 22 000 banen op de tocht staan in Duitsland en België en dat resterende werknemers zware offers moeten brengen op vlak van arbeidsvoorwaarden. Dat is net zoals in Groot-Brittannië waar British Airways ondanks een overheidslening tot 12 000 werknemers wil afdanken. Bij het failliet van Swissport gaf de Belgische overheid geen krimp. Aviapartners daarentegen krijgt van de Belgische overheid 20 à 25 miljoen euro steun via de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij.

De staatssteun overschrijdt de waarde van de bedrijven. De beurswaarde van Lufthansa bedraagt ongeveer 4 miljard. In België bereidt de staat zich voor om honderden miljoenen euro's uit te geven voor een bedrijf dat aan Lufthansa werd verkocht voor 67 miljoen. Ook de steun aan Aviapartners is hoger dan de waarde van het bedrijf.

Il y a pourtant de l'argent dans ce secteur. En cinq ans, l'aéroport national belge (Brussels Airport Company – BAC) a réalisé un bénéfice net de 392 millions d'euros. Il est aujourd'hui détenu à 75 % par des fonds d'investissement qui ont créé une société écran au Luxembourg pour y rapatrier leurs bénéficiaires, soit 392 millions d'euros ces cinq dernières années, et qui ont conclu un règlement fiscal en vue de réduire leur base imposable en Belgique. Ces cinq dernières années, le Groupe Lufthansa a réalisé 9 milliards d'euros de bénéfices. L'Allemand Heinz Hermann Thiele, actionnaire minoritaire de Lufthansa, qui figure parmi les cent personnes les plus riches au monde, a doublé, en pleine crise, son paquet d'actions chez Lufthansa. Quant à Laurent Levaux, patron d'Aviapartner, il détient une fortune personnelle de 39 millions d'euros et a racheté, en pleine crise du coronavirus, le fonds d'investissement américain HIG.

Les mesures d'aide et les projets à l'examen ne sauveront ni les travailleurs de Lufthansa, ni ceux de Brussels Airlines. Ils ne serviront que les intérêts des actionnaires. Ces aides serviront à subventionner des licenciements et à détériorer les conditions de travail aussi bien chez Brussels Airlines que dans toutes les entreprises touchées par la baisse de l'activité aérienne. Les mesures d'aide ne prévoient ni contrôle démocratique, ni participation de la société. Elles n'imposent aucune condition écologique et ne demandent pas de transparence fiscale, par exemple à propos des activités de Lufthansa dans les paradis fiscaux. De plus, l'objectif final des mesures d'aide des autorités publiques est que ces autorités se retirent de ces entreprises dès qu'elles seront à nouveau rentables, comme elles l'ont fait pour les banques.

Le danger du marché libre dans le secteur aérien

Au lieu d'aider ce secteur avec des deniers publics, certains préconisent de "laisser faire le marché". Or, la situation actuelle résulte précisément du fonctionnement du marché, de la politique de libéralisation et de privatisation de la navigation aérienne menée par l'Union européenne. Le marché et la concurrence sont le problème et non la solution. La concurrence a entraîné, dans ce secteur, une concentration comparable à celle du secteur bancaire, et a abouti à la formation de trois colosses: le groupe Lufthansa, Air France-KLM et IAG. et ces conglomérats sont aujourd'hui trop gros pour faire faillite (*too big to fail*). Ils peuvent négocier leur plan de sauvetage en position de force et exigent des milliards de moyens publics à des conditions très peu contraignantes.

Par suite de la libéralisation et de la privatisation, les bénéficiaires qui ont été créés notamment grâce à des subventions et des investissements publics sont en grande

Er is nochtans geld in de sector. Belgische nationale luchthaven (Brussels Airport Company – BAC) maakte in vijf jaar tijd een nettowinst van 392 miljoen euro. De luchthaven is nu voor 75 procent in handen van investeringsfondsen, die in Luxemburg een schermvennootschap hebben opgericht om hun winsten, 392 miljoen euro in de afgelopen vijf jaar, te repatriëren, en die een belastingregeling hebben afgesloten om de belastinggrondslag in België te verlagen. De Lufthansa Groep boekte de afgelopen vijf jaar 9 miljard euro winst. De Duitser Heinz Hermann Thiele, minderheidsaandeelhouders bij Lufthansa en een van de honderd rijkste mensen ter wereld, verdubbelde in volle crisis zijn aandelenpakket bij Lufthansa. De grote man bij Aviapartner Laurent Levaux heeft een persoonlijk vermogen van 39 miljoen euro en heeft in volle coronacrisis het Amerikaanse investeringsfonds HIG uitgekocht.

De steunmaatregelen en de plannen die op tafel liggen redden noch de werknemers van Lufthansa, noch die van Brussels Airlines, maar dienen uitsluitend de belangen van de aandeelhouders. De steun subsidieert zo ontslagen en slechtere arbeidsvoorwaarden, zowel bij Brussels Airlines als bij alle bedrijven die getroffen zijn door de daling van de luchtvaartactiviteit. De steunpakketten voorzien verder niet in democratische controle, noch in inspraak van de samenleving, ze leggen geen ecologische voorwaarden op en vragen geen fiscale transparantie over bijvoorbeeld de activiteiten van Lufthansa in belastingparadijzen. En het uiteindelijk doel van de steunmaatregelen van de overheid is om zich terug te trekken uit de ondernemingen zodra de winstgevendheid terugkeert zoals dat bij de banken is gebeurd.

Het gevaar van de vrije markt in de luchtvaartsector

In plaats van de sector te helpen met overheids-geld, pleiten sommigen voor "het laten spelen van de markt". Maar de huidige situatie is net het gevolg van de marktwerking, van het door de Europese Unie gevoerde beleid van liberalisering en privatisering van het luchtverkeer. Markt en concurrentie zijn het probleem, niet de oplossing. De concurrentiestrijd heeft een concentratie in de sector teweeggebracht vergelijkbaar met de bankensector, wat resulteerde in de vorming van drie kolossen: de Lufthansa-groep, Air France-KLM en IAG. Deze conglomeraten zijn nu "*too-big-to-fail*". Ze kunnen onderhandelen over hun reddingsplan vanuit een sterke positie en eisen miljarden aan overheidsmiddelen tegen zeer weinig voorwaarden.

Het gevolg van de liberalisering en privatisering is dat de winsten, mee gecreëerd door overheidsinvesteringen en subsidies, grotendeels uitgekeerd worden via

partie distribués sous forme de dividendes au lieu d'être investis ou gardés en réserve pour des périodes de mauvaise conjoncture économique. Cette concurrence ainsi que la volonté de privilégier les bénéficiaires à court terme entraînent une forte dégradation des conditions de travail. Par conséquent, venir en aide à Brussels Airlines dans les conditions actuelles revient à subventionner ce modèle économique en faillite.

À cause du marché et de la concurrence féroce qu'il engendre entre les entreprises de manutention, les conditions de rémunération et de travail n'ont cessé de se détériorer et Swissport a dû déposer le bilan. Si on laisse libre cours au marché, les acteurs les plus vulnérables disparaîtront, comme Brussels Airlines. Mais le modèle économique qui sous-tend le transport aérien, qui est basé sur les bénéficiaires à court terme, la privatisation des gains et la nationalisation des investissements et des pertes, perdurera. Aider des entreprises privées sans leur imposer de contrôle en contrepartie revient en réalité à subventionner de gros pollueurs et à les encourager à poursuivre leur modèle de croissance illimitée au détriment de la qualité du service, des travailleurs et du climat. En effet, cette aide ne pourrait être remboursée que si ces entreprises engrangent à nouveau des bénéficiaires.

La mesure n'entraînera pas davantage de diminution du transport aérien et ne favorisera pas la lutte contre les dérèglements climatiques. Le vide qu'elles laisseront sera comblé par d'autres acteurs, qui seront plus que probablement des compagnies aériennes capables d'encore faire baisser davantage les coûts en accentuant la pression sur les travailleurs. Dans cette logique, une compagnie à bas coût comme Ryanair ou Wizz Air prendra la place de notre transporteur national Brussels Airlines, avec les mauvaises conditions de travail que cela implique pour le personnel de bord et le personnel aéroportuaire, et exercera une pression supplémentaire sur les entreprises logistiques des aéroports afin de faire baisser leurs coûts et, partant, de revoir leurs effectifs et leurs conditions de travail à la baisse.

On continuera à voler, mais plus forcément vers Bruxelles, ou seulement pour des correspondances vers d'autres grands aéroports internationaux, tels que Francfort ou Londres. Si nous ne maintenons pas une compagnie aérienne nationale dotée d'un réseau européen et international étendu, toutes les activités aéroportuaires en seront affectées. Cela provoquera l'effondrement des activités de l'aéroport, notamment dans les domaines de la maintenance des avions, de la manutention des bagages et des boutiques, autant d'activités qui sont liées à la présence d'une compagnie aérienne basée à Bruxelles, et menacera des milliers d'emplois.

dividendes en plaats van ze te investeren of als reserve aan te houden voor tijden van economische malaise. Deze concurrentie en de nadruk op kortetermijnwinsten vertaalt zich in een sterke devaluatie van de arbeidsomstandigheden. Als we de huidige voorwaarden aanvaarden om Brussels Airlines te helpen, subsidiëren we dit failliet business model.

De markt met zijn moordende concurrentie tussen de afhandelingsbedrijven leidde tot steeds slechtere loon- en arbeidsvoorwaarden en de faillissementsaanvraag van Swissport. Als je de markt laat spelen dan verdwijnen de meest kwetsbare spelers, zoals Brussels Airlines. Maar het economische model van het luchtvervoer, gebaseerd op winst op korte termijn, privatisering van winsten en de nationalisering van investeringen en verliezen, zal blijven bestaan. Particuliere bedrijven helpen zonder hen te controleren komt in feite neer op grote vervuilers subsidiëren en de voortzetting van hun eindeloze groei-model stimuleren, ten koste van de dienstverlening, de werknemers en het klimaat. De steun zou namelijk alleen kunnen worden terugbetaald als die bedrijven weer winst maken.

Het zal evenmin leiden tot een afname van het luchtvervoer en zo de strijd tegen de klimaatontwrichting ten goede komen. Andere spelers zullen de leemte opvullen, meer dan waarschijnlijk luchtvaartmaatschappijen die de kosten verder kunnen verlagen door meer druk op de werknemers te leggen. In die logica zal een lagekostenmaatschappij zoals Ryanair of Wizz Air de plaats innemen van onze home carrier Brussels Airlines, met de bijhorende slechte arbeidsvoorwaarden voor het boord- en luchthavenpersoneel en met bijkomende druk op de ondersteunende bedrijven op de luchthavens om hun kosten, en dus hun personeelsbestand en hun arbeidsvoorwaarden, te verlagen.

Men zal blijven vliegen, maar niet noodzakelijk meer naar Brussel, of enkel voor aansluitingen naar andere grote internationale luchthavens, zoals Frankfurt of Londen. Als we geen nationale luchtvaartmaatschappij in stand houden, met een uitgebreid Europees en internationaal netwerk, zal dit gevolgen hebben voor alle luchthavenactiviteiten. Hierdoor zullen de activiteiten van de luchthaven ineens storten, met name op het gebied van vliegtuigonderhoud, bagageafhandeling, de winkels, alle activiteiten die verband houden met de aanwezigheid van een in Brussel gevestigde luchtvaartmaatschappij, en zullen duizenden banen in het gedrang komen.

Sous l'angle écologique, ces entreprises faussent également la concurrence avec d'autres modes de transport, les alternatives par le rail n'étant plus possibles en raison de leur moindre rentabilité. Bas coûts pour l'entreprise, mais coûts élevés pour la société donc. Ces entreprises à bas coût souhaitent utiliser la crise à leur propre avantage en contestant l'aide octroyée à leurs concurrents, alors qu'elles-mêmes bénéficient de l'aide des autorités.

La nationalisation de Brussels Airlines et de Brussels Airport Company

Outre l'aide octroyée à *Aviapartners*, le holding public SFPI détient des participations dans plusieurs autres entreprises du secteur du transport aérien. C'est toutefois sciemment que la SFPI ne prend pas de participation majoritaire dans les entreprises. Selon le patron de la SFPI, Koen Van Loo, "optant plutôt pour l'initiative privée, nous ne souhaitons pas créer d'entreprises publiques. Il n'appartient pas à l'État de gérer le transport aérien" (traduction) (*De Tijd*, juin 2020). Mais si les grands actionnaires ne parviennent pas à éviter de se retrouver dans des situations telles qu'ils ne peuvent s'en sortir sans aide, quel argument reste-t-il pour laisser des entreprises privées exercer de telles activités? Lorsque tout va bien, les bénéficiaires sont plantureux et les grands actionnaires s'enrichissent en dormant. Mais lorsque cela va mal, il faut les sauver. Avec les paquets de mesures d'aide proposés, le contribuable finance les risques et doit reprendre les pertes. Les travailleurs perdent leur emploi ou doivent accepter une réduction de salaire. S'il en est ainsi, pourquoi ne pas nationaliser complètement et de façon permanente les principales activités aéronautiques?

Nous ne pouvons pas juger isolément les situations de Brussels Airlines, Swissport, Aviapartner, skeyes et de toutes les autres entreprises aéronautiques. La Belgique et Brussels Airport ont besoin d'un transporteur national. Si nous ne maintenons pas de compagnie aérienne nationale, disposant d'un large réseau européen et international, cela affectera l'ensemble des activités aéroportuaires belges et menacera des milliers d'emplois, mais le modèle économique du transport aérien, basé sur les gains à court terme, la privatisation des bénéficiaires et la nationalisation des investissements et des pertes, persistera.

La nationalisation du secteur de l'aviation est la seule solution pour relever les défis auxquels fait face tout secteur des transports du 21^e siècle. Plutôt que de subir un chantage exercé par des entreprises privées et leurs actionnaires, nous avons besoin d'une entreprise publique qui serve un objectif public.

Vanuit milieuoogpunt verstoren deze bedrijven ook de concurrentie met andere vervoerswijzen, waardoor alternatieven via het spoor onmogelijk worden omdat ze niet zo winstgevend zijn. Lage kosten voor de onderneming, hoge kosten voor de maatschappij dus. Deze lagekostenbedrijven willen van de crisis gebruik maken voor eigen gewin door de steun aan hun concurrenten te betwisten, terwijl ze zelf de steun van de overheid genieten.

Het in publieke handen nemen van Brussels Airlines en Brussels Airport Company

Naast de steun aan *Aviapartners* heeft de staatsholding FPIM participaties in meerdere andere bedrijven in de luchtvaartsector. De FPIM neemt evenwel bewust geen meerderheidsaandelen in bedrijven. Aldus FPIM-topman Koen Van Loo: "[w]e verkiezen het privé-initiatief en willen geen staatsbedrijven creëren. Het is niet aan de staat om de luchtvaart te runnen" (*De Tijd* 20 juni 2020). Maar als de grote aandeelhouders er niet in slagen situaties te vermijden waaruit ze gered moeten worden, wat is dan nog het argument om privébedrijven dergelijke activiteiten te laten uitvoeren? Als alles goed gaat worden er woekerwinsten geboekt en worden de grote aandeelhouders slapend rijk. Maar als het slecht gaat moeten ze gered worden. De belastingbetaler betaalt met de steunpakketten die op tafel liggen de risico's en moet de verliezen overnemen. De werknemers zien hun baan verdwijnen of moeten inleveren. Als dat zo is, waarom brengen we de belangrijkste luchtvaartactiviteiten dan niet permanent en volledig onder publiek bezit?

We kunnen de situatie van Brussels Airlines, Swissport, Aviapartner, skeyes en alle andere luchtvaartbedrijven niet apart beoordelen. België en Brussels Airport, heeft nood aan een home carrier. Als we geen nationale luchtvaartmaatschappij in stand houden, met een uitgebreid Europees en internationaal netwerk, zal dit gevolgen hebben voor alle Belgische luchthavenactiviteiten en komen duizenden banen in het gedrang maar het economische model van het luchtvervoer, gebaseerd op winst op korte termijn, privatisering van winsten en de nationalisering van investeringen en verliezen, zal blijven bestaan.

Een luchtvaartsector in publieke handen is de enige oplossing om te beantwoorden aan de uitdagingen van een 21^e-eeuwse transportsector. In plaats van de chantage door privéondernemingen en hun aandeelhouders, hebben we een openbare instelling nodig die een publiek doel dient.

Une gestion publique permettrait de préserver l'activité économique, de garantir l'emploi et de relever le défi écologique. Une entreprise publique assurerait une gestion cohérente des deniers publics et veillerait à une redistribution équitable des bénéfices sociaux et économiques. Une gestion publique impliquerait un contrôle démocratique et associerait les travailleurs à la gestion de l'entreprise. Les activités de l'entreprise seraient axées sur la recherche du bien-être social, et non plus sur la recherche du profit. Les PME évolueraient dès lors dans un contexte différent: elles ne seraient plus écrasées par les grandes chaînes et les multinationales et ne seraient plus obligées de participer à une course au rendement.

Une gestion publique permettrait de planifier à long terme la manière de garantir notre mobilité nationale et internationale tout en atteignant nos objectifs climatiques. Le libéralisme de marché s'est révélé incapable d'atteindre ces objectifs. Il s'agit d'une occasion de repenser fondamentalement l'organisation de notre mobilité et de décider quelle aviation nous souhaitons construire dans l'intérêt de notre société.

S'agissant des aéroports, une renationalisation mettrait également fin à la concurrence entre les aéroports nationaux et régionaux, que des compagnies aériennes à bas coût, entre autres, montent aujourd'hui les uns contre les autres. En effet, pour satisfaire Ryanair, l'aéroport de Charleroi pratique par exemple des tarifs jusqu'à dix fois inférieurs à ceux de l'aéroport de Bruxelles. Une renationalisation permettrait également de mettre fin au versement de plus de 100 millions d'euros de redevances aéroportuaires que Brussels Airlines verse aux actionnaires, majoritairement privés, de l'aéroport de Bruxelles.

Si elle devenait une entreprise publique, BAC pourrait assurer elle-même la manutention des bagages. Aujourd'hui, c'est déjà le cas à l'aéroport de Charleroi: les bagagistes sont des employés de l'aéroport. Les travailleurs pourraient être employés par BAC sous un statut aéroportuaire unique. Cela signifierait que toute personne employée par l'entreprise publique Brussels Airlines ou Brussels Airport Company serait soumise aux conditions de l'entreprise publique qui l'emploie. La réintégration des services qui sont encore externalisés et assurés par des travailleurs employés par des entreprises privées pourrait aussi, de manière plus générale, déboucher sur la création d'un statut unique pour les travailleurs aéroportuaires – comme cela existe déjà pour

Het publiek beheer kan de economische activiteit behouden, de werkgelegenheid garanderen en de ecologische uitdaging aangaan. Een overheidsbedrijf verzekert een coherent beheer van overheidsgeld en zorgt voor eerlijke herverdeling van de sociale en economische opbrengst. Het publiek beheer houdt democratische controle in en betreft de werknemers bij het beheer. De activiteiten worden maatschappijgedreven en niet meer winstgedreven. De kmo's zullen dan ook opereren in een andere context. Zij zullen niet meer worden platgewalst door grote ketens en multinationals, zij zullen niet meer gedwongen worden tot een *race to the bottom*.

Het publiek beheer maakt een langetermijnplanning mogelijk over hoe we nationale en internationale mobiliteit garanderen en tegelijkertijd de klimaatdoelstellingen kunnen bereiken. De vrije markt heeft bewezen dat het daartoe niet in staat is. Het is een kans om de organisatie van onze mobiliteit fundamenteel te herbekijken en te beslissen over welke luchtvaart we willen in belang van de samenleving.

Wat de luchthavens betreft beëindigt een hernationalisering ook de concurrentie tussen nationale en regionale luchthavens, die nu met name door goedkope luchtvaartmaatschappijen tegen elkaar uit worden gespeeld. Om Ryanair tevreden te stellen, hanteert Charleroi Airport tot tien keer lagere luchthaventarieven dan Brussels Airport. Aan de meer dan 100 miljoen euro aan luchthavengelden die vloeien van Brussels Airlines naar de grotendeels private aandeelhouders van Brussels Airport zou ook een eind komen.

Als publiek bedrijf zou BAC de bagage-afhandeling zelf kunnen uitvoeren. Vandaag gebeurt dat al op de luchthaven van Charleroi: de bagageafhandelaars zijn werknemers van de luchthaven zelf. De werknemers van Swissport en Aviapartners kunnen bij BAC ondergebracht worden onder één luchthavenstatuut. Wie tewerkgesteld is bij het publieke Brussels Airlines of Brussels Airport Company valt onder de voorwaarden van het respectievelijke overheidsbedrijf. De re-integratie van de nog uitbestede diensten voor werknemers in bedrijven met privé-initiatief kan meer algemeen ook leiden tot een uniek statuut als luchthavenwerknemer – zoals bijvoorbeeld de Antwerpse havenarbeiders vandaag – dat hen in tijden van crisis beschermt. Naar analogie met de wet-Major,

les travailleurs du port d'Anvers – qui les protégerait en temps de crise. Par analogie avec la loi Major, un nouveau statut pour tous les travailleurs aéroportuaires employés dans le secteur privé pourrait également être créé.

kan er dan ook een nieuw statuut komen voor al wie in de private sector werkt op de luchthaven.

Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)
Marco VAN HEES (PVDA-PTB)
Roberto D'AMICO (PVDA-PTB)
Gaby COLEBUNDERS (PVDA-PTB)
Nadia MOSCUFO (PVDA-PTB)
Steven DE VUYST (PVDA-PTB)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

considérant:

A. que l'aéroport de Bruxelles est le deuxième moteur économique de notre pays et que 64 000 emplois sont liés à ses activités;

B. qu'avant la crise du coronavirus, l'ensemble du secteur de l'aviation bénéficiait déjà de nombreuses aides d'État directes et indirectes et que ce secteur se trouve maintenant dans une crise profonde et structurelle et ne peut manifestement pas fonctionner sans l'aide des pouvoirs publics;

C. que la logique concurrentielle a des conséquences désastreuses pour le climat, les travailleurs et les finances publiques, les gagnants étant les compagnies aériennes à bas coût et les fonds d'investissement privés;

D. que les aides publiques dont il est question à l'heure actuelle dépassent la valeur des entreprises qui demandent de l'aide;

E. que les grands actionnaires des entreprises qui demandent à être sauvées sont des millionnaires et des milliardaires qui ont encaissé des millions en dividendes au cours des dernières années et qui maintenant, en pleine crise, rachètent des actions à des prix planchers;

F. que l'argent du contribuable ne peut être utilisé pour financer des restructurations et des licenciements;

G. que l'argent du contribuable ne peut servir à sauver les actionnaires mais plutôt à investir dans l'avenir, dans l'intérêt des travailleurs, des usagers et du climat;

H. qu'un aéroport national sans transporteur aérien national aurait un impact négatif sur l'ensemble du secteur aéronautique belge et que la disparition de Brussels Airlines entraînerait l'essor définitif des compagnies aériennes à bas coût;

I. que les compagnies aériennes à bas coût opérant à partir de notre aéroport national perpétueront le modèle économique en faillite de la croissance sans fin et des profits à court terme du transport aérien et perturberont ainsi l'ensemble du secteur des transports, en particulier le transport ferroviaire;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS:

overwegende dat:

A. Brussels Airport de tweede grootste economische motor is van ons land en 64 000 jobs verbonden zijn aan de activiteiten op de luchthaven;

B. de gehele luchtvaartsector voor de coronacrisis al heel wat directe en indirecte overheidssteun kreeg en zich nu in een diepe en structurele crisis bevindt en blijkbaar niet zonder hulp van de overheid kan functioneren;

C. de concurrentielogica leidt tot desastreuze gevolgen voor het klimaat, de werknemers en de overheidsfinanciën, met als winnaars de lagekostenmaatschappijen en de private investeringsfondsen;

D. de steunpakketten van de overheid die op tafel liggen meer bedragen dan de waarde van de bedrijven die om steun vragen;

E. de grote aandeelhouders van bedrijven die om redding vragen bestaan uit miljonairs en miljardairs die de laatste jaren miljoenen dividend werden uitgekeerd en nu in volle crisis aandelen opkopen aan bodemprijzen;

F. belastinggeld niet kan dienen voor de financiering van herstructureringen en afdankingen;

G. belastinggeld niet kan dienen om aandeelhouders te redden maar moet dienen om te investeren in de toekomst in het belang van werknemers, gebruikers en klimaat;

H. een nationale luchthaven zonder home carrier negatieve gevolgen zal hebben voor de gehele Belgische luchtvaartsector en het verdwijnen van Brussels Airlines zou leiden tot de definitieve opmars van de lagekostenmaatschappijen;

I. lagekostenmaatschappijen opererende vanop onze nationale luchthaven het failliet economische model van eindeloze groei en kortetermijnwinsten van het luchttransport zullen bestendigen en de gehele transportsector verstoren, in het bijzonder het spoorvervoer;

J. que nous avons besoin, en ce qui concerne la navigation aérienne, d'une planification à long terme pour pouvoir atteindre les objectifs climatiques;

K. qu'un statut aéroportuaire protégera les travailleurs de l'aéroport contre toutes les crises et améliorera leurs conditions générales de travail;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de garantir l'emploi à Brussels Airport;
2. d'exproprier les sociétés de capitaux privés présentes dans l'actionnariat de Brussels Airport Company et de Brussels Airlines en rachetant leurs actions;
3. d'exploiter Brussels Airlines et Brussels Airport Company de manière permanente comme un service public et d'assurer le contrôle démocratique ainsi que la participation des travailleurs et de la société;
4. de développer les liaisons TGV entre l'aéroport de Bruxelles et les *hubs* voisins (principalement Amsterdam, Paris, Londres, Francfort et Munich) afin d'éviter les sauts de puce;
5. de créer un statut aéroportuaire en concertation avec les partenaires sociaux, afin que tous les travailleurs actifs à l'aéroport de Bruxelles-National puissent travailler sous le même statut;
6. de promouvoir au niveau européen un réexamen de la libéralisation du secteur du transport aérien et de faire en sorte que, dans une logique de service public, les compagnies aériennes coopèrent de manière coordonnée.

20 juin 2020

J. we een langetermijnplanning nodig hebben wat de luchtvaart betreft om de klimaatdoelstellingen te kunnen halen;

K. een luchthavenstatuut de werknemers op de luchthaven beschermt tegen elke crisis en hun algemene arbeidsvoorwaarden zal verbeteren;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING OM:

1. de tewerkstelling op Brussels Airport te garanderen;
2. de privé-kapitaalgroepen van Brussels Airport Company en Brussels Airlines te onteigenen door hun aandelen over te kopen;
3. Brussels Airlines en Brussels Airport Company permanent als openbare dienst uit te baten en te voorzien in democratische controle en inspraak van de werknemers en de samenleving;
4. de TGV-verbindingen tussen Brussels Airport en de nabijgelegen hubs (in eerste plaats Amsterdam, Parijs, Londen, Frankfurt en München) te ontwikkelen om korte vluchten te vermijden;
5. een luchthavenstatuut te creëren, in samenspraak met de sociale partners, zodat alle werknemers actief op de luchthaven onder hetzelfde statuut kunnen werken;
6. op Europees niveau te ijveren voor de herziening van de liberalisering van de luchtvaartsector en in publieke logica de luchtvaartmaatschappijen op gecoördineerde wijze te laten samenwerken.

20 juni 2020

Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)
 Marco VAN HEES (PVDA-PTB)
 Roberto D'AMICO (PVDA-PTB)
 Gaby COLEBUNDERS (PVDA-PTB)
 Nadia MOSCUFO (PVDA-PTB)
 Steven DE VUYST (PVDA-PTB)