

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

1^{er} juin 2021

**L'IMPACT DE LA CRISE DU
CORONAVIRUS SUR AVIAPARTNER
ET LES AUTRES BAGAGISTES
DE L'AÉROPORT DE ZAVENTEM**

**Audition de M. Koen Van Loo,
CEO de la Société Fédérale de Participations
et d'Investissement (SFPI),
et de M. Michaël Vanloubbeeck,
représentant de la SFPI
auprès d'Aviapartner**

RAPPORT

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

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Questions des membres	7
III. Réponses des représentants de la SFPI	15
IV. Répliques et réponses supplémentaires des représentants de la SFPI.....	18

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 juni 2021

**DE IMPACT VAN DE COVID-CRISIS
OP AVIAPARTNER EN ANDERE
BAGAGEAFHANDELAARS OP
DE LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM**

**Hoorzitting met de heren Koen Van Loo,
CEO van de Federale Participatie- en
Investeringsmaatschappij (FPIM),
en Michaël Vanloubbeeck,
vertegenwoordiger van de FPIM
bij Aviapartner**

VERSLAG

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

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Vragen van de leden	7
III. Antwoorden van de vertegenwoordigers van de FPIM	15
IV. Replieken en bijkomende antwoorden van de vertegenwoordigers van FPIM	18

04735

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Marie-Christine Marghem

A. — Titulaires / Vaste leden:

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

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

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

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

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

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

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

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission des Finances et du Budget a procédé à cette audition au cours de sa réunion du mardi 20 avril 2021.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

1. *Exposé introductif de M. Koen Van Loo, administrateur délégué de la SFPI*

M. Koen Van Loo, administrateur délégué de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI), indique que l'intervention du gouvernement dans Aviapartner a été finalisée rapidement, contrairement au dossier Brussels Airlines. Il s'agit également d'un dossier en mission déléguée.

La SFPI est la société holding du gouvernement fédéral. Elle exerce des activités d'investissement et se voit également confier des missions déléguées en temps de crise.

Les négociations avec Aviapartner ont commencé au début du mois de juin 2020. Un arrêté royal confiant à la SFPI une mission a déjà été approuvé le 17 juin 2020. La Commission européenne a donné son feu vert pour le programme de soutien à Aviapartner le 7 juillet 2020. Le 10 juillet 2020, l'arrêté royal a été publié au Moniteur. Enfin, le contrat de prêt convertible entre Aviapartner et la SFPI a été signé le 16 juillet 2020.

La motivation de cette intervention est que l'aéroport de Zaventem, deuxième pôle économique de la Belgique, ne peut fonctionner sans au moins un bagagiste; elle était donc nécessaire pour sauvegarder l'écosystème autour de Zaventem.

La SFPI a prévu, au total, 25 millions d'euros pour le soutien d'Aviapartner sous la forme d'un prêt convertible, qui a été entièrement émis à partir du 19 août 2020. Il s'agit d'un prêt accordé pour une période de sept ans, les intérêts augmentant au fil du temps, conformément à l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'État de la Commission européenne.

Le prêt est convertible en actions d'Aviapartner. En cas de problème, le gouvernement peut devenir actionnaire. Il existe également une sorte de garantie sur les actions d'Aviapartner et sur certains actifs de l'entreprise sous forme de gage.

DAMES EN HEREN,

De commissie voor Financiën en Begroting heeft deze hoorzitting gehouden tijdens haar vergadering van dinsdag 20 april 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

1. *Inleidende uiteenzetting van de heer Koen Van Loo, afgevaardigd bestuurder FPIM*

De heer Koen Van Loo, afgevaardigd bestuurder bij de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM), geeft aan dat het optreden van de overheid bij Aviapartner snel werd afgerond, in tegenstelling tot het dossier Brussels Airlines. Het betreft eveneens een dossier in gedelegeerde opdracht.

FPIM is de holdingvennootschap van de federale overheid. Zij ontplooit investeringsactiviteiten en krijgt ook gedelegeerde opdrachten toegewezen in tijden van crisis.

De onderhandelingen met Aviapartner vingen begin juni 2020 aan. Op 17 juni 2020 werd reeds een koninklijk besluit inzake de gedelegeerde opdracht van FPIM goedgekeurd. De Europese Commissie gaf op 7 juli 2020 groen licht voor het steunpakket aan Aviapartner. Op 10 juli 2020 werd het koninklijk besluit bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. De *Convertible Loan Agreement* tussen Aviapartner en FPIM werd ten slotte getekend op 16 juli 2020.

De reden van het optreden ligt bij de redenering dat de tweede economische hub van België, de luchthaven van Zaventem, niet kan functioneren zonder ten minste één bagageafhandelaar. Het optreden was bijgevolg noodzakelijk om het ecosysteem rond Zaventem veilig te stellen.

FPIM heeft voor de ondersteuning van Aviapartner in totaal 25 miljoen euro uitgetrokken in de vorm van een converteerbare lening, die volledig werd opgenomen sinds 19 augustus 2020. Het betreft een lening met een looptijd van 7 jaar, met in de tijd oplopende interesten, conform de tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun van de Europese Commissie.

De lening is converteerbaar in aandelen van Aviapartner. In geval van problemen kan de overheid aandeelhouder worden. Er is daarnaast een soort garantie op de aandelen van Aviapartner en op bepaalde bedrijfsactiva in de vorm van een pandrecht.

L'actionnaire privé d'Aviapartner a également consenti un effort et a converti en actions une grande partie du prêt convertible déjà existant le 1^{er} juillet 2020. L'actionnaire a accepté que le remboursement du solde ne soit effectué qu'après le remboursement à SFPI.

Enfin, le gouvernement fédéral a droit à un poste au conseil d'administration d'Aviapartner. Ce rôle est assumé par M. Michaël Vanloubbeeck, *Chief Financial and Administrative Officer* (CFAO) de la SFPI.

2. Exposé introductif de M. Michaël Vanloubbeeck, représentant de la SFPI auprès d'Aviapartner

M. Michaël Vanloubbeeck, représentant de la SFPI auprès d'Aviapartner, examine dans sa présentation le secteur dans son ensemble, car la crise actuelle ne touche pas une entreprise en particulier. En plus d'Aviapartner, l'autre bagagiste, Alyzia, a également été touché.

La crise économique liée à la COVID-19 a un impact asymétrique sur les secteurs. Certains sont sortis renforcés de cette crise, tandis que d'autres, comme le secteur du transport aérien, ont été très durement frappés. Les entreprises concernées doivent pouvoir couvrir leurs coûts fixes.

En outre, le secteur du transport aérien est caractérisé par une incertitude structurelle quant à l'avenir, ce qui complique singulièrement toute planification financière et opérationnelle. Au cours des 13 derniers mois, l'activité a diminué de 50 à 90 %. L'horizon de la reprise reste un point d'interrogation. Certains experts prévoient même un retour au niveau de 2019 à partir de 2024 seulement.

L'écosystème aéroportuaire

La crise n'affecte pas tous les secteurs de la même manière, mais au sein d'un même secteur, toutes les entreprises sont touchées. Au cœur de l'écosystème de Zaventem se trouve l'aéroport, qui gère l'infrastructure d'accueil des passagers, les avions et les boutiques. Les autres acteurs clés sont les compagnies aériennes et les bagagistes, qui fournissent tous les services aux passagers et aux avions. Enfin, les commerces et les entreprises chargées de l'entretien des avions ont également un rôle à jouer.

Tous les acteurs de cet écosystème sont touchés par la crise de la COVID-19, compte tenu de la forte baisse du nombre de vols et de passagers depuis mars 2020.

Dans un tel écosystème, la qualité de tous les acteurs est déterminante. Si l'une des parties fournit un service

De private aandeelhouder van Aviapartner leverde eveneens een inspanning en heeft op 1 juli 2020 een groot deel van de reeds bestaande converteerbare lening omgezet in aandelen. De aandeelhouder heeft aanvaard dat de terugbetaling van het saldo pas zal gebeuren nadat FPIM is terugbetaald.

De federale overheid heeft tot slot recht op één lid in de raad van bestuur van Aviapartner. Deze rol wordt opgenomen door de heer Michaël Vanloubbeeck, *Chief Financial and Administrative Officer* (CFAO) van FPIM.

2. Inleidende uiteenzetting van de heer Michaël Vanloubbeeck, vertegenwoordiger van FPIM bij Aviapartner

De heer Michaël Vanloubbeeck, vertegenwoordiger van FPIM bij Aviapartner, concentreert zich in zijn uiteenzetting op de hele sector, gezien de huidige crisis niet één bedrijf in het bijzonder raakt. Naast Aviapartner is ook de andere bagageafhandelaar, Alyzia, getroffen.

De economische crisis gelinkt aan COVID-19 heeft een sectoraal asymmetrische impact. Bepaalde sectoren komen sterker uit de crisis, terwijl andere, zoals de luchtvaartsector, zeer sterk getroffen zijn. De betrokken ondernemingen moeten hun vaste kosten kunnen dekken.

De luchtvaartsector kent bovendien een structurele onzekerheid over de toekomst, waardoor financiële en operationele planning bijzonder moeilijk wordt. De voorbije 13 maanden verminderde de activiteit met 50 tot 90 %. Er is onzekerheid over de timing van de herneming. Sommige experts voorspellen zelfs pas vanaf 2024 een terugkeer naar het niveau van 2019.

Het ecosysteem van de luchthaven

De crisis treft sectoren niet op dezelfde manier, maar binnen één sector worden alle bedrijven erdoor beïnvloed. Centraal in het ecosysteem op Zaventem staat de luchthaven, die de onthaalinfrastructuur voor passagiers, vliegtuigen en handelaars beheert. Andere belangrijke actoren zijn de luchtvaartmaatschappijen en de bagageafhandelaars, die alle diensten voor passagiers en vliegtuigen aanbieden. Tot slot spelen de handelszaken en de firma's die instaan voor het onderhoud van de vliegtuigen een rol.

Alle actoren in dit ecosysteem zijn getroffen door de COVID-19-crisis, gezien de sterke daling van het aantal vluchten en passagiers sinds maart 2020.

In een dergelijk ecosysteem is de kwaliteit van alle spelers doorslaggevend. Indien één betrokken partij een

de moindre qualité, c'est l'ensemble de l'écosystème qui en pâtit. Schiphol, Paris et Francfort sont proches, de sorte que les compagnies aériennes peuvent décider de dévier structurellement leur trafic si les prestations à Bruxelles laissent à désirer. Il convient donc de veiller scrupuleusement à la qualité de l'ensemble de l'écosystème.

Les activités de l'aéroport se répartissent entre le transport de fret et le transport de passagers. En ce qui concerne les voyageurs, il y a une haute et une basse saison, avec un très grand nombre de voyageurs de mai à septembre. Pendant ce pic estival, les revenus de tous les acteurs de l'aéroport sont plus élevés que pendant les autres mois de l'année. La crise a éclaté en mars 2020, soit précisément à un moment déjà difficile pour le secteur.

Manutention

Un bagagiste effectue trois types d'activités:

— le *check-in*, le *boarding*, le *ticketing*, et l'assistance aux passagers;

— pour l'avion: *marshalling*, *pushback*, climatisation et électricité, nettoyage, dégivrage, *belly freight* (dans un avion avec passagers), *handling*, escaliers mobiles, etc.;

— le chargement et le déchargement des bagages, y compris le transfert entre les vols de correspondance, *lost & found*, calcul du positionnement des bagages et du fret dans la soute.

Le modèle économique d'un bagagiste n'est pas déterminé par le nombre de passagers, mais par le nombre de mouvements aériens. Le *marshalling* et le *pushback* doivent en effet toujours avoir lieu, qu'il y ait un ou 300 passagers dans l'avion. Le traitement des bagages est également une activité hautement réglementée et audité. Les compagnies aériennes ont toutes leurs propres règles.

Outre l'*airline compliance*, le bagagiste doit également obtenir une licence de l'aéroport et se conformer aux contrôles de l'administration belge et de l'Association internationale du transport aérien (IATA) afin d'être certifié. Ce n'est qu'avec ces certifications et cette licence que les bagagistes sont autorisés à exercer leurs activités dans l'aéroport.

La manutention des bagages se caractérise par une forte intensité de travail. L'activité se poursuit 24 heures

minder goede dienstverlening levert, lijdt het volledige ecosysteem hieronder. Schiphol, Parijs en Frankfurt liggen dichtbij, waardoor luchtvaartmaatschappijen kunnen beslissen om hun vliegverkeer structureel af te leiden als de prestaties in Brussel te wensen overlaten. De kwaliteit van het volledige ecosysteem dient bijgevolg goed bewaakt te worden.

De activiteiten van de luchthaven vallen uiteen in vracht- en reizigersvervoer. Wat de reizigers betreft, is er een hoog- en een laagseizoen, met een zeer groot aantal reizigers van mei tot september. Tijdens deze zomerpiek liggen de inkomsten voor alle spelers op de luchthaven hoger dan in de andere maanden van het jaar. De crisis brak uit in maart 2020, precies op een moeilijk moment voor de sector.

Handling

Een bagageafhandelaar voert drie soorten activiteiten uit:

— *check-in*, *boarding*, *ticketing*, en het bijstaan van passagiers;

— wat de vliegtuigen betreft: *marshalling*, *pushback*, voorzien van airco en elektriciteit, schoonmaken, ijsvrij maken, *belly freight* (in een vliegtuig met passagiers), *handling*, mobiele trappen enzovoort;

— laden en lossen van bagage, met inbegrip van transfer tussen aansluitende vluchten, *lost & found*, berekening van de positionering van de bagage en de cargo in de laadruimte.

Het businessmodel van een bagageafhandelaar wordt niet door het aantal passagiers, maar wel door het aantal vliegbewegingen bepaald. *Marshalling* en *pushback* moeten sowieso plaatsvinden, ongeacht of er 1 of 300 passagiers op het vliegtuig zitten. Bagageafhandeling is bovendien een zeer gereguleerde en geauditeerde activiteit. Luchtvaartmaatschappijen hebben allemaal hun eigen regels.

Naast de *airline compliance*, moet de bagageafhandelaar ook een licentie van de luchthaven verkrijgen en voldoen aan de controles van de Belgische administratie en de *International Air Transport Association* (IATA) om gecertificeerd te worden. Alleen met deze certificeringen en licentie mogen bagageafhandelaren hun activiteiten op de luchthaven uitvoeren.

De bagageafhandeling wordt gekenmerkt door een hoge arbeidsintensiteit. De activiteit vindt 24 uur op

sur 24, 7 jours sur 7, et nécessite donc une présence permanente, également en dehors des périodes de pic.

La nature réglementée de l'activité requiert une multitude de formations afin de s'assurer que tous les membres du personnel possèdent les certificats nécessaires. En outre, tout le personnel de l'aéroport, y compris celui des bagagistes, est soumis à un contrôle de sécurité strict, ce qui allonge le processus de recrutement.

Dans ce modèle économique, la planification est essentielle. Bien qu'il y ait un horaire pour le décollage et l'atterrissage, des circonstances imprévues surviennent régulièrement. Le bagagiste doit, chaque fois, s'y adapter avec le personnel disponible.

Dans la structure des coûts, le personnel représente entre 65 et 80 % des frais. Les effectifs se composent de trois groupes principaux: le personnel propre qui permet d'effectuer les activités minimales, le personnel saisonnier et enfin les intérimaires pendant les périodes de pic. À cela s'ajoutent des coûts supplémentaires pour l'équipement, les uniformes et les formations.

Les autres coûts correspondent à la location ou au leasing du matériel roulant. En outre, le bagagiste doit louer des locaux et des installations à l'aéroport.

Il doit par ailleurs disposer d'une excellente infrastructure informatique pour la planification et le suivi des bagages. Il lui faut également être correctement assuré, car il doit parfois verser des indemnités pour les dommages causés aux avions. S'y ajoutent, en dernier poste de dépenses, les frais généraux classiques.

La flexibilité et la variabilité des frais varient en fonction du type de coûts et des solutions prévues par les entreprises. Par exemple, le matériel roulant appartient parfois à l'entreprise, tandis que d'autres sociétés optent pour le leasing ou la location, ce qui permet de faire varier les coûts en période de crise.

Impact de la crise de la COVID-19 sur le secteur

Depuis le 18 mars 2020, tous les voyages non essentiels sont interdits. Pratiquement toutes les activités dans les aéroports belges ont été mises à l'arrêt, au moment même où la trésorerie atteignait son niveau le plus bas de l'année, puisque la fin de la basse saison tombe au mois de mars.

Malgré la crise, plusieurs personnes ont dû poursuivre le travail pour assurer la continuité des services, par exemple pour les quelques vols toujours assurés et pour les urgences. Vu l'incertitude, il fallait également

24 et 7 jours sur 7, et nécessite donc une présence permanente, également en dehors des périodes de pic.

Het gereguleerde karakter maakt talrijke opleidingen noodzakelijk, zodat ook al het individuele personeel over de nodige certificaten beschikt. Daarnaast valt alle luchthavenpersoneel, dus ook dat van de bagageafhandelaars, onder een strikte veiligheidscontrole. Dit verlengt het rekruteringsproces.

Planning is erg belangrijk in dit businessmodel. Er is weliswaar een uurrooster voor het opstijgen en landen, maar vaak doen zich onvoorziene omstandigheden voor. De bagageafhandelaar moet zich telkens aanpassen met de beschikbare medewerkers.

In de kostenstructuur vertegenwoordigt het personeel 65 à 80 % van de kosten. Dit bestaat uit drie grote groepen: het eigen personeel dat toelaat om de minimumactiviteiten te ontplooiën, daarnaast het seizoensgebonden personeel en ten slotte interims tijdens piekperiodes. Daarenboven zijn er nog bijkomende kosten voor uitrusting, uniformen en opleidingen.

Andere kosten zijn de huur of leasing van het rollend materieel. Daarnaast moet de bagageafhandelaar ruimtes en faciliteiten op de luchthaven huren.

Verder moet de bagageafhandelaar over een uitstekende IT-infrastructuur beschikken voor de planning en de opvolging van de bagage. Hij moet ook goed verzekerd zijn, aangezien er soms een schadevergoeding moet betaald worden voor schade aan vliegtuigen. De laatste uitgavenpost bestaat uit de klassieke algemene kosten.

De flexibiliteit en de variabiliteit van de kosten varieert naargelang het type kosten en de oplossingen waarin de ondernemingen voorzien. Zo is het rollend materieel bijvoorbeeld soms eigendom van de onderneming, terwijl andere maatschappijen kiezen voor leasing of huur, wat toelaat om de kosten te laten variëren in tijden van crisis.

Impact van de COVID-19-crisis op de sector

Sinds 18 maart 2020 geldt een verbod op alle niet-essentiële verplaatsingen. Nagenoeg alle activiteiten op de Belgische luchthavens werden stopgezet, net op het moment dat de thesaurie de laagste stand van het jaar bereikt. Het einde van het laagseizoen valt immers in de maand maart.

Ondanks de crisis moest een aantal mensen verder werken om de continuïteit van de diensten te verzekeren, bijvoorbeeld voor de enkele vliegtuigen die toch vliegen en voor urgenties. Gezien de onzekerheid moet men

être prêt à préserver la capacité de démarrage à tout moment. Un effectif minimum était donc nécessaire.

Enfin, l'incertitude quant à l'avenir complique, pour les entreprises concernées, la planification financière et opérationnelle.

Une comparaison entre les années 2019 et 2020 démontre l'impact sur les activités de manutention. Le nombre de vols a chuté de 90 % au cours du deuxième trimestre 2020. Au troisième trimestre, lorsqu'il a été possible de voyager à nouveau, la baisse n'était plus "que" de 30 %; au quatrième trimestre, elle était de 50 %. L'activité a diminué de 50 % sur l'ensemble de l'année 2020. Actuellement, elle ne représente que 20 % de ce qu'elle serait dans une période normale.

Dès le début, Aviapartner a pris plusieurs mesures pour se préparer à cette baisse de revenus. Elle a tenté de négocier les coûts avec ses fournisseurs, elle s'est efforcée de faire varier les coûts afin de répartir l'effort sur l'ensemble de la chaîne de fournisseurs, et des tentatives ont également été faites pour allonger les délais de paiement, notamment pour les frais fixes, qui posent le principal problème dans une telle crise. En outre, les cadres supérieurs ont reçu moins d'indemnités et la société a fait appel au système du chômage temporaire pour son personnel.

Perspectives d'avenir

Il est difficile d'estimer la situation future. Le comportement des anciens grands voyageurs va-t-il changer? Cela entraînerait une diminution du trafic aérien, ce qui aurait des répercussions sur l'ensemble du secteur.

II. — QUESTIONS DES MEMBRES

M. Theo Francken (N-VA) souligne l'importance du secteur du transport aérien pour la région autour de l'aéroport et pour le pays dans son ensemble. La situation est préoccupante, mais dans le même temps, il convient d'adopter une attitude critique sur les fonds publics injectés dans le secteur.

L'intervenant se réfère à la résolution relative à l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National largement approuvée par la Chambre (DOC 55 1355/1 à 7). Il se penche ensuite plus particulièrement sur la manutention des bagages, qui pose problème depuis des années.

ook voorbereid zijn om op elk moment de opstartcapaciteit te vrijwaren. Een minimale personeelsbezetting is bijgevolg noodzakelijk.

De onzekerheid over de toekomst maakt het voor de betrokken firma's ten slotte moeilijk om een financiële en operationele planning op te stellen.

De impact op de handlingactiviteiten blijkt uit een vergelijking tussen 2019 en 2020. Het aantal vluchten verminderde in het tweede kwartaal van 2020 met 90 %. In het derde kwartaal, toen er opnieuw kon gereisd worden, bedroeg de afname "slechts" 30 %, in het vierde kwartaal 50 %. De activiteiten daalden over het hele jaar 2020 gezien met 50 %. Momenteel is er nog altijd slechts 20 % van de gebruikelijke activiteit in een normale periode.

Aviapartner nam van bij het begin enkele maatregelen om zich voor te bereiden op deze terugval in inkomsten. Er werd gepoogd om met leveranciers te onderhandelen over de kosten. Er werd getracht om de kosten te laten variëren teneinde de inspanning te verdelen over de hele keten van leveranciers. Er werd eveneens geprobeerd om de betalingstermijnen te verlengen, met name voor de vaste kosten, die het grootste probleem zijn in een dergelijke crisis. Daarnaast heeft het hoger managementkader minder vergoedingen ontvangen en werd er gebruik gemaakt van het systeem van tijdelijke werkloosheid voor het personeel.

Toekomstperspectieven

Het is moeilijk om de toekomstige situatie in te schatten. Zal het gedrag van mensen die veel reisden veranderen? Dit zou leiden tot minder vliegverkeer, wat dan weer gevolgen zou hebben voor de hele sector.

II. — VRAGEN VAN DE LEDEN

De heer Theo Francken (N-VA) wijst op het belang van de luchtvaartsector voor de regio rond de luchthaven en voor het hele land. De situatie noopt tot bezorgdheid, maar tegelijk is een kritische houding noodzakelijk over het vele overheidsgeld dat naar de sector vloeit.

De spreker verwijst naar de Kamerbreed goedgekeurde resolutie betreffende de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal (DOC 55 1355/1 tot 7). Daarin wordt onder meer ingegaan op de bagageafhandeling, dat al jaren een pijnpunt is.

Dans la résolution n°2, il est demandé au gouvernement, “vu la faillite de Swissport et la situation précaire des entreprises opérant sur l’aéroport de Bruxelles-National, d’user de ses compétences en matière de sécurité sociale et de droit du travail afin de créer un cadre d’activation facilitant autant que faire se peut la remise à l’emploi et d’entamer une concertation avec les entités fédérées en la matière. Cette remise à l’emploi se focalise au maximum sur des secteurs durables et d’avenir, qui préserveront le tissu socioéconomique de la région à moyen et à long terme; à cette fin, ce cadre s’intégrera au maximum dans le plan de relance national à développer; il sera recouru au mieux aux moyens et objectifs du plan de relance européen, avec la réalisation du Pacte vert et de la transition numérique en point de mire. Un pôle d’emploi sera mis en place à destination des entreprises de manutention à l’aéroport, qui englobe notamment les travailleurs licenciés de Swissport et dans lequel un nouveau bagagiste peut puiser du personnel; cela permettra de ne pas perdre le savoir-faire d’une main-d’œuvre bien formée.”

Un pôle d’emploi a-t-il été mis en place depuis lors pour les travailleurs licenciés? Combien d’employés s’y trouvent-ils actuellement? Aviapartner a-t-elle ou non repris les employés de Swissport, par manque d’activité? A-t-il été convenu que les travailleurs licenciés de Swissport seront recrutés en priorité à la reprise du secteur?

L’intervenant s’inquiète des 1 500 licenciements. Il a appris qu’Alyzia avait repris quelques personnes, mais qu’elles travailleraient sous contrats journaliers. Depuis le 1^{er} avril 2021, Alyzia est le bagagiste de Brussels Airlines. Pourtant, depuis lors, un accord syndical négocié se fait toujours attendre. Les contrats journaliers posent réellement problème, car les nombreux travailleurs, souvent peu qualifiés, ont aussi leurs droits.

Alyzia et Aviapartner ne sont pas destinés à se faire concurrence acharnée. La politique de prix serrés avait déjà occasionné des problèmes à Swissport, tandis qu’Aviapartner a pu garder la tête hors de l’eau grâce au prêt de 25 millions d’euros.

M. Francken souhaite également savoir si les représentants de la SFPI disposent d’informations sur l’aéroport dans le plan de relance fédéral et dans le plan d’investissement du Pacte vert.

Autre question: quelle proportion de ces 25 millions d’euros a-t-elle déjà été utilisée? Brussels Airlines a déjà utilisé un certain montant depuis. M. Van Loo a précédemment signalé que de nouvelles demandes de

In resolutie nr. 2 wordt de regering gevraagd om “gezien het faillissement van Swissport en de precare situatie van de ondernemingen actief op de luchthaven Brussel-Nationaal, haar bevoegdheden inzake sociale zekerheid en arbeidsrecht aan te wenden om een activerend kader te scheppen dat wedertewerkstelling maximaal faciliteert, en daarover in overleg te treden met de deelstaten. Deze wedertewerkstelling wordt maximaal gericht op duurzame en toekomstgerichte sectoren, die het sociaaleconomisch weefsel van de regio op middellange en lange termijn veilig stellen; daartoe wordt dit kader maximaal geïntegreerd in het nog te creëren nationaal relanceplan; hierbij wordt maximaal gebruik gemaakt van de middelen en de doelstellingen uit het Europese herstelplan, met een focus op het realiseren van de *Green Deal* en de digitale omwenteling. Er wordt een tewerkstellingspool opgericht voor de afhandelingsbedrijven op de luchthaven, die onder meer de ontslagen werknemers van Swissport bevat en waaruit een nieuwe afhandelaar personeel kan inschakelen; op die manier gaat de knowhow aan goed opgeleide arbeidskrachten niet verloren.”

Werd voor de ontslagen werknemers ondertussen een tewerkstellingspool opgericht? Hoeveel werknemers zijn er momenteel aan de slag? Heeft Aviapartner werknemers van Swissport overgenomen of niet, bij gebrek aan activiteit? Is er afgesproken dat ontslagen werknemers van Swissport prioritair worden aangeworven wanneer de sector herneemt?

De spreker maakt zich zorgen over de 1 500 ontslagen. Hij heeft vernomen dat Alyzia enkele mensen heeft overgenomen, maar er zou met dagcontracten gewerkt worden. Sinds 1 april 2021 is Alyzia de bagageafhandelaar voor Brussels Airlines. Ondertussen is er echter nog steeds geen onderhandeld syndicaal akkoord. Dagcontracten zijn wel degelijk een probleem, want ook de vele vaak laagopgeleide werknemers hebben hun rechten.

Het is niet de bedoeling dat Alyzia en Aviapartner elkaar kapot concurreren. De scherpe prijszetting bracht eerder al Swissport in de problemen, terwijl Aviapartner het hoofd boven water kon houden dankzij de lening van 25 miljoen euro.

De heer Francken verneemt verder graag of de vertegenwoordigers van FPIM al zicht hebben op eventuele elementen over de luchthaven in het federale relanceplan en in het *Green Deal*-investeringsplan.

Een volgende vraag is hoeveel van de 25 miljoen euro al is opgenomen. In het geval van Brussels Airlines werd ondertussen reeds een bepaald bedrag opgebruikt. De heer Van Loo gaf eerder al aan dat er opnieuw vragen

soutien financier seraient introduites si les difficultés se poursuivent jusqu'en juin 2021. L'évolution actuelle va dans ce sens. Une nouvelle demande de prêt a-t-elle déjà été introduites auprès des pouvoirs publics ou de la SFPI?

Aviapartner était-elle une entreprise saine avant la pandémie? La question est importante. Il est compréhensible que des problèmes se posent dans le contexte actuel de crise, mais l'intervenant se demande si ce n'était pas déjà le cas auparavant, vu la concurrence féroce.

Pour M. Francken, il n'est pas souhaitable que le secteur aéroportuaire et la manutention des bagages ne puissent subsister que grâce à des aides publiques. Les problèmes doivent être résolus par une tarification juste et correcte, dans le respect des droits des travailleurs. Dans le contexte de la pandémie de coronavirus, le soutien actuel est défendable, mais il doit rester ponctuel.

Le représentant de la SFPI auprès d'Aviapartner pense-t-il que l'entreprise sera saine après la crise? Que conviendra-t-il de faire si ce n'est pas le cas?

L'intervenant tient l'aéroport à cœur, mais en appelle à conserver un esprit critique. La SFPI doit veiller à ce que les opérations commerciales d'Aviapartner s'améliorent à l'avenir.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) commente la description faite par M. Vanloubbeeck de l'aéroport en tant qu'écosystème et fait référence à un précédent débat avec M. Van Loo au sujet de Brussels Airlines (DOC 55 1798/001). Il avait été dit, à l'époque, que tout dépendait d'un été favorable. Pour l'instant, le modèle économique élaboré pour le sauvetage de Brussels Airlines est viable si la compagnie passe un bon été. L'intervenant suppose qu'il en va de même pour les bagagistes. Quelles sont les perspectives et les pronostics à cet égard? Des difficultés supplémentaires sont-elles attendues?

Une deuxième question porte sur les conditions sociales des travailleurs. Les échos venus d'Alyzia comme d'Aviapartner sont régulièrement inquiétants. Qu'en pense M. Vanloubbeeck, en sa qualité de membre du conseil d'administration d'Aviapartner? Que convient-il de faire dans ce domaine?

Enfin, l'intervenant se demande si les bagagistes ont un modèle économique sain même en temps normal, puisque le secteur connaissait déjà des difficultés avant la crise.

naar financiële ondersteuning zullen komen als de moeilijkheden nog voortduren tot juni 2021. De huidige evolutie wijst in die richting. Werd er al een bijkomende vraag gesteld aan de regering of aan FPIM voor een nieuwe lening?

Een belangrijke kwestie is of Aviapartner voor de pandemie een gezond bedrijf was. Het is begrijpelijk dat er in de huidige crisis problemen zijn, maar de spreker vraagt zich af of dit niet al eerder het geval was, als gevolg van de scherpe concurrentie.

Het lijkt de heer Francken niet wenselijk dat de luchthavensector en de bagageafhandeling alleen maar leefbaar kunnen blijven door middel van overheidssteun. De problemen moeten opgelost worden door een eerlijke, correcte prijszetting, met respect voor de rechten van werknemers. De huidige steun in het kader van de coronapandemie is verdedigbaar, maar moet wel eenmalig blijven.

Is de vertegenwoordiger van FPIM bij Aviapartner van mening dat het bedrijf gezond zal zijn na de crisis? Wat moet er gebeuren indien dat niet het vooruitzicht zou zijn?

De spreker draagt de luchthaven een warm hart toe, maar roept er wel toe op om kritisch te blijven. FPIM dient erop toe te zien dat de bedrijfsvoering van Aviapartner in de toekomst verbeterd.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) gaat in op de schets van de heer Vanloubbeeck van de luchthaven als ecosysteem en verwijst naar een eerder debat met de heer Van Loo over Brussels Airlines (DOC 55 1798/001). Toen werd aangegeven dat alles afhangt van een gunstige zomer. Voorlopig is het businessmodel dat werd opge maakt voor de redding van Brussels Airlines houdbaar als het bedrijf een goede zomer kent. De spreker neemt aan dat hetzelfde geldt voor de bagageafhandelaars. Wat zijn de vooruitzichten en inschattingen op dat vlak? Worden er bijkomende moeilijkheden verwacht?

Een tweede punt zijn de sociale omstandigheden van de medewerkers. Zowel bij Alyzia als bij Aviapartner zijn geregeld verontrustende geluiden te horen. Hoe ziet de heer Vanloubbeeck dit als lid van de raad van bestuur van Aviapartner? Wat moet er op dat gebied gebeuren?

Ten slotte vraagt de spreker zich af of de bagageafhandelaars ook in normale tijden een gezond businessmodel hebben. Voor de crisis kende de sector immers reeds moeilijkheden.

M. Hugues Bayet (PS) souhaiterait davantage de précisions sur l'évolution de l'emploi chez Aviapartner au cours des derniers mois. D'anciens employés de Swissport ont-ils été employés par l'un ou l'autre des bagagistes? Quelle est la répartition actuelle des parts de marché d'Alyzia et d'Aviapartner?

Comment la SFPI envisage son engagement envers Aviapartner à long terme? La question est essentielle. Que sera-t-il fait pour assurer le bon fonctionnement de l'entreprise et éviter de répéter les erreurs du passé? Comment la SFPI garantira-t-elle la survie d'Aviapartner à l'aéroport? Enfin, la présence d'un troisième bagagiste à l'aéroport de Bruxelles est-il souhaitable?

M. Benoît Piedboeuf (MR) fait référence aux questions des intervenants précédents et souhaite également savoir si Aviapartner est dans une position concurrentielle saine par rapport à Alyzia.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) rappelle que l'État a accordé en 2020 un prêt de 25 millions d'euros à Aviapartner, mais qu'on constate aujourd'hui que la bataille concurrentielle, qui a conduit à la faillite de Swissport et à la quasi-faillite d'Aviapartner, est à nouveau engagée, cette fois entre Aviapartner et Alyzia. Cette bataille se fait au détriment du personnel.

Comme bailleur de fonds, l'État doit pouvoir imposer des conditions minimales à respecter concernant les conditions de travail et les salaires.

Deuxièmement, l'intervenant se pose des questions sur les comptes et les actionnaires d'Aviapartner. Les derniers comptes annuels rentrés par Aviapartner et Aviapartner Holding à la centrale de bilans de la BNB sont ceux de 2018. Comment les représentants de la SFPI expliquent-ils un tel retard? Est-ce que l'État peut octroyer un tel montant à une entreprise qui ne remplit pas des obligations de base?

Quels sont actuellement les actionnaires d'Aviapartner, avec le pourcentage de chacun?

M. Michaël Vanloubbeeck indiquait qu'une partie du prêt avait déjà été transformée en capital. Ce serait pour quelle proportion? Quelle est la part détenue par la SFPI?

M. Van Hees s'enquiert également du contexte du prêt de 25 millions d'euros. Pourquoi une aide de l'État est-elle octroyée à Aviapartner alors qu'on laisse Swissport faire faillite? Pourquoi une entreprise qui exige toujours plus de flexibilité de la part de son personnel reçoit-elle quand même un soutien du gouvernement?

De heer Hugues Bayet (PS) verneemt graag meer details over de evolutie van de tewerkstelling bij Aviapartner de voorbije maanden. Zijn er ex-werknemers van Swissport in dienst genomen bij beide bagageafhandelaars? Hoe ziet de verdeling van het marktaandeel van Alyzia en Aviapartner er momenteel uit?

Een essentiële vraag is hoe FPIM op termijn zijn engagement bij Aviapartner ziet. Wat zal er gedaan worden om het bedrijf goed te laten functioneren en om de fouten uit het verleden niet te herhalen? Hoe zal FPIM het overleven van Aviapartner op de luchthaven garanderen? Is een derde bagageafhandelaar op Brussels Airport tot slot wenselijk?

De heer Benoît Piedboeuf (MR) verwijst naar de vragen van de vorige sprekers en verneemt verder graag of Aviapartner in een gezonde concurrentiepositie zit ten opzichte van Alyzia.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) wijst erop dat de Staat in 2020 een lening van 25 miljoen euro heeft toegekend aan Aviapartner, maar dat men nu moet vaststellen dat de concurrentieslag, die tot het faillissement van Swissport en het bijna-faillissement van Aviapartner heeft geleid, opnieuw is losgebarsten, ditmaal tussen Aviapartner en Alyzia. Dit gaat ten koste van het personeel.

Als geldschieter moet de Staat verplichte minimumvoorwaarden kunnen opleggen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en de lonen.

Ten tweede heeft de spreker vragen bij de rekeningen en de aandeelhouders van Aviapartner. De recentste jaarrekeningen die door Aviapartner en Aviapartner Holding bij de Balanscentrale van de NBB werden ingediend, zijn die van 2018. Hoe valt die vertraging volgens de vertegenwoordigers van de FPIM te verklaren? Mag de Staat een dergelijk bedrag toekennen aan een onderneming die haar basisverplichtingen niet nakomt?

Wie zijn de huidige aandeelhouders van Aviapartner en welk percentage vertegenwoordigen ze elk?

De heer Michaël Vanloubbeeck heeft erop gewezen dat een deel van de lening al in kapitaal was omgezet. Hoe groot was dat deel? Hoe groot is het deel dat in handen van de FPIM is?

De heer Van Hees informeert ook naar de context van de lening van 25 miljoen euro. Waarom werd overheidssteun toegekend aan Aviapartner terwijl men Swissport failliet heeft laten gaan? Waarom krijgt een onderneming die almaar meer flexibiliteit van haar personeel eist toch steun van de regering?

Troisièmement, l'orateur pose des questions en rapport avec M. Laurent Levaux, qui a racheté le fonds d'investissement américain HIG en 2020. Ce geste peut sembler étrange, au milieu d'une crise qui frappe le secteur aérien de plein fouet. Comment comprendre cela?

“Là où le politique et les affaires se croisent, Levaux trouve son chemin comme aucun autre”, écrit le journal *De Standaard*. “Le Liégeois serait étiqueté MR, mais il entretient également des contacts étroits avec le PS”, lit-on plus loin. M. Riadh Bahri, spécialiste de l'aviation, a également déclaré dans l'émission de la VRT *De Afspraak* que Levaux “n'a qu'à passer un coup de fil pour obtenir quelque chose”.

Selon l'intervenant, ce sont autant de citations qui l'amènent à s'interroger. Serait-ce cette proximité avec le monde politique qui explique qu'Aviapartner ne s'est pas joint, le 25 mars, aux entreprises DNata, Swissport et WFS pour demander le soutien de l'État dans une lettre commune?

La fortune personnelle de M. Levaux s'élève à plus de 39 millions d'euros. Alors pourquoi la SFPI accorde-t-elle 20 à 25 millions d'euros à l'entreprise de ce multimillionnaire?

Dans *L'Echo* du 12 août 2020, on pouvait lire que M. Levaux “a converti 22 millions de dettes en nouvelles actions. Le capital est ainsi passé de quelque 5 millions d'euros à 27 millions. Une augmentation de capital qui a aussitôt été suivie d'une opération ramenant ce capital à sa position initiale, par apurement des pertes. L'entreprise se refuse à donner davantage de détails.” La SFPI peut-elle donner des explications par rapport à cette opération?

Le quatrième volet que M. Van Hees souhaiterait aborder sont les conditions dans lesquelles le prêt a été accordé.

Quel est le montant exact du prêt? Est-ce qu'il s'agit bien de 25 millions d'euros? Quelle est la valeur de l'entreprise au moment de l'octroi du prêt? À quoi ont précisément servi les fonds prêtés? L'entreprise a-t-elle dû prendre des engagements en contrepartie de l'octroi du prêt? Le prêt a-t-il été conditionné à des garanties en matière d'emploi? Des interdictions d'utiliser les fonds pour certaines finalités sont-elles prévues? Existe-t-il des garanties que les fonds prêtés ne puissent en aucun cas servir à financer des plans de restructuration?

La SFPI pourrait-elle aller expliquer les modalités et conditions du prêt au conseil d'entreprise d'Aviapartner?

Ten derde stelt de spreker vragen over de heer Laurent Levaux, die in 2020 het Amerikaanse investeringsfonds HIG heeft overgekocht. Dat kan vreemd overkomen middenin een crisis die de luchtvaartsector hard treft. Hoe moet dit worden begrepen?

“Waar politiek en bedrijfsleven elkaar kruisen, vindt hij als geen ander zijn weg.”, heeft *De Standaard* geschreven. “Hoewel Levaux een MR-etiket draagt (...) onderhoudt hij ook nauwe contacten met de PS.”, valt verder in het artikel te lezen. Luchtvaarspecialist Riadh Bahri heeft in het VRT-programma *De Afspraak* verklaard dat Levaux maar een telefoontje moet plegen om iets geregeld te krijgen.

Volgens de spreker doen al die citaten bij hem vragen rijzen. Verklaart die band met de politieke wereld waarom Aviapartner zich niet heeft geschaard achter de gezamenlijke brief van 25 maart waarin de bedrijven DNata, Swissport en WFS overheidssteun vragen?

Het persoonlijke vermogen van de heer Levaux bedraagt meer dan 39 miljoen euro. Waarom kent de FPIM dan 20 tot 25 miljoen euro toe aan de onderneming van die multimiljonair?

In *L'Écho* van 12 augustus 2020 viel het volgende te lezen: “*Laurent Levaux (...) a converti 22 millions de dettes en nouvelles actions. Le capital est ainsi passé de quelque 5 millions d'euros à 27 millions. Une augmentation de capital qui a aussitôt été suivie d'une opération ramenant ce capital à sa position initiale, par apurement des pertes. L'entreprise se refuse à donner davantage de détails.*”. Kan de FPIM over deze verrichting een en ander verduidelijken?

Het vierde aspect dat de heer Van Hees ter sprake wenst te brengen, heeft betrekking op de voorwaarden waaronder de lening werd toegekend.

Hoeveel bedroeg die lening precies? Gaat het wel degelijk om 25 miljoen euro? Hoe groot was de waarde van de onderneming toen de lening werd toegekend? Waartoe hebben de geleende bedragen precies gediend? Heeft de onderneming verbintenissen moeten aangaan als tegenprestatie voor de toekenning van de lening? Waren er waarborgen inzake werkgelegenheid aan verbonden? Was het verboden om de geleende bedragen voor bepaalde doeleinden aan te wenden? Zijn er waarborgen dat de geleende bedragen in geen geval mogen worden gebruikt voor de financiering van herstructureringsplannen?

Zou de FPIM aan de ondernemingsraad van Aviapartner uitleg kunnen gaan geven over de nadere regels en de

Il est important que les représentants du personnel puissent avoir des explications.

Ces informations peuvent-elles être rendues publiques? Les intervenants ont invoqué le contexte concurrentiel pour justifier une opacité des opérations. Le personnel et la population ont toutefois droit à des explications.

Qu'advient-il du prêt, des conditions et des engagements en cas de vente, cession ou fusion d'Aviapartner? Qu'en advient-il si la licence d'Aviapartner n'est pas renouvelée à son échéance en 2025?

Cinquièmement, M. Van Hees partage ses inquiétudes sur la situation de l'entreprise.

On entend dire qu'Aviapartner ne paie pas ses factures à Brussels Airport Company (BAC) et que la réparation des équipements n'a pas toujours lieu, également parce que les factures ne sont pas payées, ce qui peut entraîner des problèmes de sécurité.

Aviapartner a encore un nombre incroyable d'heures supplémentaires à payer, mais la direction prétend ne pas avoir d'argent. De même, 18 personnes ont déjà été licenciées parmi les employés d'Aviapartner, et tous les contrats temporaires ont été résiliés.

L'orateur a également appris qu'Alyzia, l'autre prestataire, une entreprise française, fait appel à du personnel français, alors que 1 500 personnes ont perdu leur emploi chez Swissport. Les représentants de la SFPI peuvent-ils confirmer ces différents faits interpellants? Comment peuvent-ils les justifier?

Le sixième aspect est le danger pour la sécurité. Aviapartner fait des économies sur tout et notamment sur la sécurité.

L'entreprise a un contrat avec TCR qui entretient le matériel. Il se dit qu'Aviapartner n'a pas payé les dernières factures de TCR. Le personnel constate des défauts du matériel par manque d'entretien, par exemple des freins qui ne fonctionneraient plus. Ce sont des éléments particulièrement inquiétants. Qu'est-ce que la SFPI répond à ces mises en garde?

Finalement, M. Van Hees peut en principe comprendre qu'il y a une nécessité de sauver une entreprise et des emplois. L'arrivée d'un nouveau prestataire, Alyzia, qui travaille avec des salaires plus bas et des conditions de travail encore plus dégradées, met les travailleurs d'Aviapartner encore plus sous pression.

voorwaarden van de lening? Het is belangrijk dat de personeelsvertegenwoordigers uitleg krijgen.

Kan die informatie openbaar worden gemaakt? De sprekers hebben de concurrentiële context aangehaald om het gebrek aan transparantie bij de verrichtingen te rechtvaardigen. Het personeel en de bevolking hebben evenwel recht op uitleg.

Wat gebeurt er met de lening, de voorwaarden en de verbintenissen indien Aviapartner wordt verkocht, overgedragen of gefuseerd? Wat gebeurt er indien de licentie van Aviapartner bij de vervaldatum in 2025 niet wordt hernieuwd?

Ten vijfde geeft de heer Van Hees aan bezorgd te zijn over de toestand van de onderneming.

Aviapartner zou naar verluidt zijn facturen aan Brussels Airport Company (BAC) niet betalen en ook om die reden zou de uitrusting niet altijd worden gerepareerd, wat tot veiligheidsproblemen kan leiden.

Aviapartner moet nog onvoorstelbaar veel overuren uitbetalen, maar de directie beweert geen geld te hebben. Ook werden achttien personeelsleden van Aviapartner ontslagen en werden alle tijdelijke arbeidsovereenkomsten opgezegd.

De spreker heeft eveneens vernomen dat Alyzia, die andere dienstverlener, een Frans bedrijf, een beroep doet op Frans personeel, terwijl bij Swissport 1 500 mensen hun baan hebben verloren. Kunnen de vertegenwoordigers van de FPIM die ontstellende informatie bevestigen? Hoe kunnen ze een en ander rechtvaardigen?

Het zesde aspect heeft betrekking op het gevaar voor de veiligheid. Aviapartner bespaart op alles, ook op de veiligheid.

De onderneming heeft een overeenkomst met TCR voor het onderhoud van het materiaal. De spreker heeft vernomen dat Aviapartner de recentste facturen van TCR niet heeft betaald. Het personeel stelt defecten vast die een gevolg zijn van een gebrek aan onderhoud, zoals remmen die niet meer werken. Dat zijn bijzonder verontrustende feiten. Wat is het antwoord van de FPIM op die waarschuwingen?

Ten slotte geeft de heer Van Hees aan dat hij in principe kan begrijpen dat het noodzakelijk is dat een onderneming en banen worden gered. De komst van Alyzia, een nieuwe dienstverlener die lagere lonen betaalt en nog slechtere arbeidsvoorwaarden biedt, zet de werknemers van Aviapartner nog meer onder druk.

La fragilité structurelle du secteur est liée à la concurrence exacerbée et à la course au profit à court terme. Accorder des aides publiques aux entreprises sans changer de modèle ne réglera pas le problème.

Dans ces conditions, est-il opportun d'octroyer des aides publiques à des entreprises privées sans en prendre le contrôle?

La SFPI détient une participation de 25 % dans BAC. N'est-il pas plus opportun que l'aéroport reprenne lui-même en charge les services de traitement des bagages et de nettoyage des avions, et le personnel? N'obtiendrait-on pas une modification structurelle qui assurerait plus de pérennité à un secteur qui est soumis à une concurrence incroyable, qui mène à des faillites et à des situations invivables pour le personnel?

M. Christian Leysen (Open Vld) souligne l'importance de l'aéroport en tant que pôle économique. Il compte sur la SFPI pour trouver un équilibre, avec toute la rigueur nécessaire, entre la préservation de ce tissu économique et la gestion prudente des ressources publiques. La SFPI doit également veiller à un environnement commercial sain où tant responsabilité sociétale que concurrence saine vont jouer un rôle.

Mme Gitta Vanpeborgh (Vooruit) s'interroge sur le pôle d'emploi pour les travailleurs licenciés de Swissport et d'autres entreprises affectées. À quel stade en est cette initiative? L'intervenante signale que des recrutements externes ont lieu, en dehors de ce pôle, alors même qu'il reste des centaines de demandeurs d'emploi. Aviapartner fait-elle concrètement appel à la cellule pour l'emploi au recrutement de nouveaux collaborateurs? Comment la SFPI soutient-elle la transition du personnel affecté?

Mme Vanpeborgh évoque ensuite l'arrivée du nouveau bagagiste Alyzia. La concurrence acharnée entre Aviapartner et Swissport a directement mené à la faillite de cette dernière. Une telle spirale vers le bas est-elle à nouveau vraisemblable dans le contexte du nouveau duopole? Des mesures sont-elles envisagées pour éviter un tel scénario catastrophe?

L'emploi durable est une autre thématique. Le système de chômage temporaire pour force majeure permet à Aviapartner de conserver actuellement ses employés alors que le secteur est encore largement à l'arrêt. Avec un redémarrage prévu pour l'été 2021, reste à savoir si Aviapartner sera en mesure de maintenir ce niveau d'emploi. Une évolution positive dans les années à venir

De structurele fragiliteit van de sector houdt verband met de overdreven concurrentie en met het streven naar winst op korte termijn. Door overheidssteun toe te kennen aan de ondernemingen zonder het model te wijzigen, zal het probleem niet opgelost raken.

Is het onder die omstandigheden gepast om overheidssteun toe te kennen aan privébedrijven zonder er toezicht op uit te oefenen?

De FPIM heeft een participatie van 25 % in BAC. Zou het niet beter zijn dat de luchthaven zelf de bagageafhandeling, het schoonmaken van de vliegtuigen en het personeel voor haar rekening neemt? Zou men op die manier niet tot een structurele verandering komen die meer duurzaamheid zou bieden aan een sector die aankijkt tegen een aanzienlijke concurrentie met faillissementen en onleefbare omstandigheden voor het personeel tot gevolg?

De heer Christian Leysen (Open Vld) wijst op het belang van de luchthaven als economische draaischijf. Hij rekent op FPIM om met de nodige degelijkheid het evenwicht te vinden tussen het behoud van dit economisch weefsel en het zorgzaam beheer van overheidsmiddelen. FPIM dient ook te waken over een gezond ondernemingsklimaat waar zowel sociale verantwoordelijkheid als gezonde mededinging een rol spelen.

Mevrouw Gitta Vanpeborgh (Vooruit) heeft vragen bij de tewerkstellingspool voor de ontslagen werknemers van Swissport en andere getroffen ondernemingen. Hoe ver staat dit initiatief? De spreekster vangt op dat er toch externe aanwervingen buiten deze pool plaatsvinden, hoewel er nog honderden werkzoekenden overblijven. Wordt er bij Aviapartner effectief uit de tewerkstellingscel geput bij het rekruteren van nieuw personeel? Hoe ondersteunt FPIM de transitie van het getroffen personeel?

Mevrouw Vanpeborgh gaat vervolgens in op de komst van de nieuwe bagageafhandelaar Alyzia. De concurrentiestrijd tussen Aviapartner en Swissport leidde rechtstreeks tot het failliet van deze laatste. Is een dergelijke *race to the bottom* opnieuw waarschijnlijk in de context van het nieuwe duopolie? Wordt er nagedacht over maatregelen om een dergelijk pijnlijk scenario te vermijden?

Een volgend punt betreft duurzame tewerkstelling. Het systeem van tijdelijke werkloosheid wegens overmacht laat Aviapartner toe om zijn werknemers momenteel te behouden terwijl de luchtvaart nog grotendeels stilligt. Bij een te verhopende heropstart in de zomer van 2021, is het de vraag of Aviapartner in staat zal zijn die tewerkstelling op peil te houden. Zal Aviapartner bij een positieve

permettra-t-elle à Aviapartner de redevenir rentable et de garantir des emplois durables?

Enfin, le prêt de 25 millions d'euros accuserait un retard de paiement conséquent. Les personnes impliquées peuvent-elles donner des précisions? À la lumière des projections actuelles, Aviapartner sera-t-elle en mesure de rembourser le prêt convertible?

M. Bert Wollants (N-VA) rappelle les périls qu'ont traversés les bagagistes de l'aéroport au cours des dernières années. Avant 2011, ils étaient deux: Flightcare et Aviapartner. Une nouvelle attribution a ensuite donné lieu à de nombreuses offres. Aviapartner a perdu sa licence et a intenté une procédure judiciaire. La situation ne s'est résolue que lorsque les lauréats initiaux de l'adjudication du prix ont fusionné: Swissport a repris Flightcare, ce qui lui a redonné accès à une licence et lui a permis de poursuivre ses activités.

L'éventuelle nécessité d'un troisième bagagiste fait depuis longtemps l'objet de débats au sein de la Chambre des représentants. L'ancien secrétaire d'État à la mobilité, Étienne Schouppe (CD&V), avait déjà signalé qu'une fois la barre des 24 millions de passagers franchie, il faudrait faire appel à un troisième acteur. Cette limite a déjà été dépassée par le passé. Aujourd'hui, le secteur connaît toutefois un ralentissement brutal. Comment convient-il de poursuivre?

L'intervenant s'interroge sur le positionnement d'Aviapartner. Les licences actuelles sont valables jusqu'en 2025. De plus, le nouveau bagagiste, Alyzia, n'a reçu une licence jusqu'en 2025 que pour coïncider avec celle d'Aviapartner. Le prêt accordé à Aviapartner est remboursable sur sept ans, ce qui signifie donc qu'il est plus long que sa licence. Comment les représentants de la SFPI envisagent-ils cela, concrètement? Les licences doivent être délivrées en fonction des conditions du marché, mais dans le même temps, le gouvernement a tout intérêt, via la SFPI, à ce qu'Aviapartner reste bagagiste. Cela peut-il conduire à des conflits, comme ce fut le cas en 2010 lorsque Flightcare et Swissport ont obtenu l'attribution du marché?

L'intervenant espère également que le chiffre de 24 millions de passagers sera bientôt de nouveau atteint. Comment les représentants de la SFPI voient-ils un troisième bagagiste opérer à l'aéroport? Un duopole est-il une meilleure garantie pour la viabilité d'Aviapartner?

Par ailleurs, il se dit dans le secteur que la présence de deux bagagistes fait partie du problème, puisqu'elle rend le système très sensible. Lorsqu'un opérateur vacille, c'est tout le fonctionnement de l'aéroport qui est

évolue in de komende jaren opnieuw winstgevend worden en in staat zijn duurzame tewerkstelling te garanderen?

Tot slot zou er voor de lening van 25 miljoen euro een behoorlijke betalingsachterstand zijn. Kunnen de betrokkenen hier concreet zicht op geven? Zal Aviapartner in het licht van de huidige projecties in staat zijn de converteerbare lening terug te betalen?

De heer Bert Wollants (N-VA) herinnert aan de perikelen van de bagageafhandelaars op de luchthaven gedurende de voorbije jaren. Vóór 2011 waren Flightcare en Aviapartner de bagageafhandelaars. Een nieuwe gunning leverde toen heel wat biedingen op. Aviapartner kreeg geen licentie meer en begon een juridische procedure. De situatie raakte pas opgelost toen de oorspronkelijke winnaars van de gunning samengingen. Swissport nam Flightcare over, wat opnieuw een vrije licentie opleverde, waardoor Aviapartner actief kon blijven.

In de Kamer van volksvertegenwoordigers wordt al lang gediscussieerd over de eventuele nood aan een derde bagageafhandelaar. Voormalig staatssecretaris voor Mobiliteit, Etienne Schouppe (CD&V), legde reeds vast dat er bij het overschrijven van de grens van 24 miljoen passagiers een derde speler zou moeten komen. In het verleden werd de grens reeds overschreden. Vandaag kent de sector echter een enorme terugval. Hoe moet het dan verder?

De spreker vraagt zich af hoe Aviapartner zich zal positioneren. De huidige licenties lopen tot 2025. Ook de nieuwe bagageafhandelaar, Alyzia, kreeg slechts een licentie tot 2025 om gelijk te lopen met deze van Aviapartner. De aan Aviapartner verstrekte lening is terugbetaalbaar over zeven jaar, waardoor deze langer loopt dan de licentie. Hoe zien de vertegenwoordigers van FPIM dit concreet? De licenties moeten marktconform verstrekt worden, maar tegelijk heeft de overheid er via FPIM baat bij dat Aviapartner bagageafhandelaar blijft. Kan dit tot conflicten leiden, zoals in 2010 het geval was bij de gunning aan Flightcare en Swissport?

De spreker hoopt voorts dat er snel opnieuw een cijfer van 24 miljoen passagiers bereikt wordt. Op welke manier zien de vertegenwoordigers van FPIM een derde bagageafhandelaar functioneren op de luchthaven? Is een duopolie een betere garantie voor de leefbaarheid van Aviapartner?

Anderzijds klinken in de sector geluiden dat de situatie met twee bagageafhandelaars een deel van het probleem is. Daardoor wordt het systeem heel gevoelig. Wanneer een bedrijf uitvalt, dreigt de werking van de luchthaven

menacé. Que pensent MM. Van Loo et Vanloubbeeck de l'approche de ce dossier? Au cours de la présente législature, il conviendra de procéder à des préparatifs pour les licences à partir de 2025. L'intervenant estime que cela paraît être un véritable défi.

M. Wollants demande, enfin, de quelle manière le système devrait être adapté afin de créer un cadre durable pour le personnel sur le long terme. Si la barre est placée très bas, nous verrons surgir une multitude de bagagistes qui voudront aller toujours plus bas, mais pas dans des conditions souhaitables pour un aéroport durable.

III. — RÉPONSES DES REPRÉSENTANTS DE LA SFPI

M. Koen Van Loo, CEO de la SFPI, déclare qu'avant que la crise de la COVID-19 n'éclate, le groupe Aviapartner était une entreprise saine avec un EBITDA positif de 10,5 millions d'euros. L'orateur reconnaît que les marges bénéficiaires sont faibles dans le secteur. Il ajoute qu'à la fin de l'année 2019, Aviapartner avait effectivement accusé une petite perte en Belgique sur une base nette, à concurrence de 600 000 euros. Cela démontre que l'activité de manutention des bagages peut être rentable, mais qu'il y a bel et bien un problème avec Aviapartner en Belgique.

En revanche, la Commission européenne, lorsqu'elle a donné son assentiment à la SFPI pour les 25 millions d'euros, a estimé qu'Aviapartner n'était pas une entreprise en crise. C'était également dû en partie à la présence d'un prêt convertible de l'actionnaire qui n'avait pas encore été converti et pouvait donc aussi compenser les pertes pendant plusieurs années. Au mois de juillet 2020, ce prêt convertible a été converti.

L'orateur indique qu'actuellement, 97 % des actions d'Aviapartner sont détenues par M. Laurent Levaux et les 3 % restants par la direction. Aviapartner est donc détenue à 100 % par la Belgique, ce qui est aussi l'une des raisons pour lesquelles la SFPI a résolu de soutenir Aviapartner et non l'autre bagagiste, Swissport. L'actionnaire étranger de Swissport n'a plus voulu investir, ce qui a entraîné la faillite de la société. Cette faillite a requis l'intervention de la SFPI pour soutenir le dernier bagagiste encore actif au sein de l'aéroport de Zaventem. Ce soutien s'inscrit dans la vision globale de la SFPI de soutenir l'ensemble de l'écosystème de l'aéroport de Zaventem.

verstoord te raken. Wat is de visie van de heren Van Loo en Vanloubbeeck op de aanpak van dit dossier? In de loop van de huidige legislatuur zullen voorbereidingen getroffen moeten worden voor de licenties vanaf 2025. Dit lijkt de spreker een hele uitdaging.

Tot slot vraagt de heer Wollants op welke manier het systeem zou moeten aangepast worden om voor het personeel een duurzaam kader op langere termijn te creëren. Indien de lat zeer laag gelegd wordt, zullen nog vele bagageafhandelaars zich aandienen die steeds lager willen gaan, maar niet in de omstandigheden die wenselijk zijn voor een duurzame luchthaven.

III. — ANTWOORDEN VAN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE FPIM

De heer Koen Van Loo, CEO FPIM, merkt op dat de groep Aviapartner voor het uitbreken van de COVID-19-crisis een gezond bedrijf was met een positieve ebitda ten belope van 10,5 miljoen euro. De spreker erkent dat de winstmarges in de sector klein zijn. Hij erkent dat Aviapartner in België eind 2019 een klein verlies heeft gedraaid op nettobasis ten belope van 600 000 euro. Dit toont aan dat de business van de bagageafhandeling rendabel kan zijn maar dat er wel een issue is met Aviapartner in België.

Daarentegen heeft de Europese Commissie geoordeeld bij de toekenning van de 25 miljoen euro van FPIM dat Aviapartner geen bedrijf in crisis was. Dat was ook deels het gevolg van het feit dat er nog een converteerbare lening van de aandeelhouder was die nog niet was omgezet en die dus ook gedurende enkele jaren de verliezen zou kunnen compenseren. In de maand juli 2020 is deze converteerbare lening dan ook omgezet.

De spreker geeft aan dat thans 97 % van de aandelen van Aviapartner in handen is van de heer Laurent Levaux en de overige 3 % in handen van het management. Aviapartner is dus volledig in Belgische handen en dat is tevens één van de redenen waarom de FPIM heeft besloten om Aviapartner wel te steunen en de andere bagageafhandelaar, met name Swissport, niet. De buitenlandse aandeelhouder van Swissport wou niet meer investeren waardoor het bedrijf failliet is gegaan. Dit failliet heeft de interventie van de FPIM noodzakelijk gemaakt teneinde de resterende operationele bagageafhandelaar actief binnen de luchthaven van Zaventem te ondersteunen. Deze steun past in de globale visie van de FPIM om het volledige ecosysteem van de luchthaven van Zaventem te ondersteunen.

L'orateur déclare également que le prêt de la SFPI à Aviapartner, d'un montant de 25 millions d'euros, a été activé, mais que la conversion de ce prêt convertible n'a pas encore eu lieu. L'objectif est en effet le prêt soit remboursé intégralement, y compris les annuités, qui continuent à augmenter chaque année afin d'inciter Aviapartner à rembourser le prêt le plus rapidement possible.

D'autres facteurs encouragent la société à rembourser le prêt le plus rapidement possible, car tant qu'il n'a pas été remboursé, elle ne peut pas verser de dividendes, elle n'est pas autorisée à reprendre des concurrents, et sa direction ne peut pas se rémunérer par des bonus supplémentaires. En outre, des garanties ont été intégrées sur le capital d'Aviapartner en cas de non-remboursement du prêt: la SFPI convertira le prêt en capital et prendra certains des actifs de la société en garantie.

La SFPI appelle dès lors la direction d'Aviapartner à adopter une stratégie et une politique commerciales prudentes et à gérer avec précaution les fonds supplémentaires injectés par la SFPI afin de renforcer la position de liquidité de la société pendant la crise du coronavirus.

L'orateur remarque qu'Aviapartner n'a pas encore demandé de fonds supplémentaires en plus des 25 millions d'euros déjà accordés. Il souligne toutefois que les prochaines vacances d'été joueront un rôle crucial dans le développement futur d'Aviapartner, à l'instar de Brussels Airlines. La reprise après le premier confinement a, par ailleurs, dépassé de loin les prévisions reprises dans le *business plan* de Brussels Airlines. C'est là un élément important qui incite à l'optimisme. Il est dès lors essentiel de respecter les directives en vigueur et de poursuivre la campagne de vaccination afin de surmonter la crise sanitaire au plus tôt.

L'orateur note en outre qu'une grande partie du prêt accordé par l'actionnaire d'Aviapartner lui-même a été converti en capital de la société Aviapartner. Cela a entraîné l'assainissement du bilan du bagagiste, qui était confronté à des dettes croissantes.

L'orateur souligne qu'Aviapartner a depuis lors dûment payé le premier coupon d'intérêt du prêt de 25 millions d'euros, en temps utile.

Daarnaast merkt de spreker op dat de lening van FPIM ten belope van 25 miljoen euro aan Aviapartner geactiveerd werd maar de omzetting van deze converterbare lening heeft nog niet plaatsgevonden. Dit is trouwens ook niet de doelstelling aangezien het objectief erin bestaat dat de lening integraal zal worden terugbetaald inclusief de jaarlijkse aflossingsbedragen die na jaar na jaar blijven stijgen teneinde Aviapartner aan te zetten om de lening zo snel mogelijk terug te betalen.

Bovendien zijn er nog andere negatieve incentives voor Aviapartner om de lening zo snel mogelijk af te betalen aangezien het bedrijf geen dividenden kan toekennen zolang de lening niet is afbetaald alsook geen concurrenten mag overnemen. Het bedrijfsmanagement mag zich tijdens deze periode waarin de lening niet is afbetaald niet vergoeden met extra bonussen. Daarenboven zijn er in het kader van een niet-terugbetaling van de lening garanties ingebouwd op het kapitaal van Aviapartner waarbij FPIM de lening zal omzetten in kapitaal en daarbij een aantal assets van de onderneming in onderpand zal nemen.

De FPIM roept het management van Aviapartner dan ook op om een voorzichtige bedrijfsstrategie en –politiek te voeren en zorgvuldig om te springen met de extra middelen die werden aangeleverd door FPIM teneinde de liquiditeitspositie van het bedrijf te versterken gedurende de coronacrisis.

De spreker merkt op dat er vanuit Aviapartner nog geen vraag is gesteld tot extra bijkomende middelen bovenop de reeds verstrekte 25 miljoen euro. Hij benadrukt echter wel dat de komende zomervakantie, net zoals dat ook het geval is voor Brussels Airlines, een cruciale rol zal vertolken in het verdere verloop van de ontwikkeling van zowel Aviapartner als Brussels Airlines. De herneming na de eerste lockdown was trouwens veel sterker dan op voorhand was verwacht en opgenomen in het businessplan van Brussels Airlines. Dat is een belangrijk en hoopvol element. Het is bijgevolg belangrijk om de geldende voorschriften na te leven alsook de vaccinatiecampagne op volle toeren te laten draaien teneinde de sanitaire crisis zo spoedig mogelijk te bedwingen.

Daarnaast merkt de spreker op dat een groot deel van de lening die door de aandeelhouder van Aviapartner zelf werd verstrekt, werd omgezet in *equity* van de maatschappij Aviapartner zelf. Dit heeft ervoor gezorgd dat de balans van Aviapartner, die geconfronteerd werd met oplopende schulden, werd gesaneerd.

De spreker stipt aan dat Aviapartner intussen tijdig en correct de eerste rentecoupon van de lening van 25 miljoen euro heeft betaald.

M. Michaël Vanloubbeeck, représentant de la SFPI auprès d'Aviapartner, reconnaît que le secteur des bagagistes a été caractérisé par le passé par une guerre des prix délétère entre les sociétés concernées. Il souligne que les organes de gestion des aéroports respectifs accordent la licence aux bagagistes qui, à leur tour, doivent négocier avec les compagnies aériennes respectives le prix des services qu'ils fournissent.

Récemment, plusieurs contrats sont arrivés à échéance et de nouveaux accords ont été négociés et convenus avec les compagnies aériennes à des tarifs plus corrects, ce qui a donné un ballon d'oxygène aux bagagistes concernés. Il est important de souligner que ces récents contrats mettent également davantage l'accent sur la qualité des services fournis par le bagagiste, ce qui permet de renforcer l'écosystème global de l'aéroport.

L'orateur remarque que le secteur des bagagistes était ainsi graduellement occupé à s'assainir au cours des dernières années, afin de faire face aux effets néfastes de la guerre acharnée des prix, lorsque la crise du coronavirus s'est invitée à la table.

Dans ses négociations avec les compagnies aériennes, Aviapartner s'efforce non seulement d'offrir un prix compétitif, mais aussi de miser résolument sur la qualité des services fournis. La société entend ainsi délibérément rompre avec les guerres de prix néfastes du passé.

L'orateur reconnaît qu'Alyzia, en tant que nouvel acteur à l'aéroport de Zaventem, détient un avantage concurrentiel sur Aviapartner parce qu'il a débuté ses activités durant la crise du coronavirus et a des coûts fixes inférieurs à ceux d'un opérateur existant tel qu'Aviapartner, qui avait encore des engagements remontant à avant le début de la crise du coronavirus.

Dans les conditions actuelles du marché, il est vrai que certains d'anciens employés d'Aviapartner n'ont pas encore été réembauchés, l'activité à l'aéroport étant encore nettement plus faible qu'avant le début de la crise du coronavirus. Pour la même raison, Aviapartner ne fera pas appel, pour l'instant, aux anciens employés de la société Swissport en faillite. L'activité actuelle des bagagistes ne représente que 20 % de ce qu'elle était avant la crise de la COVID-19.

L'évolution future de l'emploi chez les bagagistes dépendra de l'ampleur et de la rapidité de la reprise des

De heer Michaël Vanloubbeeck, vertegenwoordiger van FPIM bij Aviapartner, erkent dat de sector van de bagageafhandelaars in het verleden sterk geteisterd werd door een nefaste prijzenslag tussen de betrokken ondernemingen. Hij stipt aan dat de respectieve beheersorganen van de luchthavens de licentie toekennen aan de bagageafhandelaars die op hun beurt met de respectieve luchtvaartmaatschappijen moeten onderhandelen over de prijs van de diensten die door hen geleverd worden.

Sinds kort zijn een aantal contracten afgelopen en werden de nieuwe overeenkomsten met de luchtvaartmaatschappijen onderhandeld en overeengekomen aan meer correcte prijzen waardoor de betrokken bagageafhandelaars over meer ademruimte beschikken. Het is belangrijk te vermelden dat deze recente contracten ook meer inzetten op de kwaliteit van de diensten die door de bagageafhandelaar worden geleverd. Dit zorgt er dan ook voor dat het globale ecosysteem van de luchthaven wordt versterkt.

Hij merkt op dat de sector van de bagageafhandelaars zich dus de afgelopen jaren geleidelijk aan aan het sàneren was teneinde de nefaste gevolgen van de zware prijzenslag te verwerken toen de coronacrisis keihard aan de deur kwam kloppen.

Aviapartner tracht in zijn onderhandelingen met de luchtvaartmaatschappijen niet enkel een concurrentieel prijs aan te bieden maar wil ook sterk inzetten op de kwaliteit van de geleverde diensten. Op die manier wil Aviapartner op een bewuste manier breken met de schadelijke prijzenslagen uit het verleden.

Hij erkent dat Alyzia als nieuwe speler binnen de luchthaven van Zaventem een concurrentieel voordeel heeft op Aviapartner omdat Alyzia actief geworden is tijdens de coronacrisis en zij minder vaste kosten heeft dan een bestaande operator zoals Aviapartner die nog steeds engagementen meezeult die dateren van voor de uitbraak van de coronacrisis.

In de huidige marktomstandigheden is het zo dat een deel van de oud-werknemers van Aviapartner nog niet opnieuw zijn aangenomen omdat de activiteit op de luchthaven nog steeds veel lager is dan voor de uitbraak van de coronacrisis. Bijgevolg zal Aviapartner omwille van dezelfde reden voorlopig ook geen beroep doen op voormalige werknemers van het failliete Swissport. De huidige activiteit van de bagageafhandelaars bedraagt slechts 20 % ten opzichte van het pre-COVID-19-activiteitsniveau.

De toekomstige ontwikkeling van de werkgelegenheid bij de bagageafhandelaars zal afhangen van de omvang

activités de l'aéroport. Cependant, il est actuellement très difficile pour tous les acteurs concernés de l'aéroport, tels que les compagnies aériennes ou les contrôleurs aériens, de savoir comment se cette reprise se déroulera.

L'orateur rappelle en outre que la crise du coronavirus est toujours d'actualité et que les 25 millions d'euros injectés par la SFPI sous forme de prêt avaient principalement été utilisés pour faire face à la chute des revenus due à la forte baisse de l'activité économique de l'aéroport. Le prêt a fourni le répit nécessaire à Aviapartner pour qu'elle puisse, entre autres, faire face à ses coûts fixes et à ses engagements.

L'orateur estime que le modèle économique des bagagistes est durable et tenable tant qu'un bon équilibre entre le prix et la qualité des services fournis est présent. Il ne souhaite pas se prononcer plus avant sur l'opportunité d'un troisième acteur. Si l'activité économique le permet, un troisième acteur peut être une option, mais une réduction de l'activité aéroportuaire peut mettre tout l'écosystème sous pression.

Enfin, l'orateur souligne qu'Aviapartner mène actuellement une politique visant à respecter toutes les conditions et exigences de qualité nécessaires pour garantir le renouvellement de sa licence auprès de l'aéroport de Zaventem.

IV. — RÉPLIQUES ET RÉPONSES SUPPLÉMENTAIRES DES REPRÉSENTANTS DE LA SFPI

M. Bert Wollants (N-VA) souligne qu'il suivra avec toute l'attention requise les développements dans le secteur des bagagistes. Il veut en effet éviter à tout prix que le secteur revienne à une situation où la concurrence acharnée conduit les entreprises concernées au bord de la ruine. Il ajoute que le conflit entre les bagagistes en 2010-2011 n'a été résolu qu'indirectement par la reprise de Flightcare par Swissport. Il estime donc que les pouvoirs publics ont un rôle important à jouer pour assurer qu'une telle situation ne se reproduise pas à l'avenir, ce qui résorbera une grande partie de l'incertitude de ses employés et au sein de la communauté aéroportuaire.

en de snelheid van de relance van activiteiten op de luchthaven. Het is thans echter bijzonder onduidelijk voor alle betrokken actoren op de luchthaven, zoals de luchtvaartmaatschappijen of de luchtverkeersleiders, hoe de herneming van de activiteiten zal verlopen.

De spreker stipt bovendien aan dat de coronacrisis zich blijft voortslepen en dat de 25 miljoen euro aan middelen die door de FPIM werden verstrekt in de vorm van een lening vooral zijn aangewend om het hoofd te bieden aan de sterke daling van de inkomsten ten gevolge van de sterk verminderde economische activiteit op de luchthaven. De lening heeft de nodige ademruimte verschaft zodat Aviapartner onder meer haar vaste kosten en engagementen financieel kan dragen.

Daarnaast meent de spreker dat het businessmodel van de bagageafhandelaars duurzaam en houdbaar is zolang er een goed evenwicht is tussen de prijs en de kwaliteit van de aangeleverde diensten. Hij wenst zich bovendien niet uit te spreken over de wenselijkheid van een derde speler. Indien de economische activiteit het toelaat kan een derde speler een optie zijn maar bij een vermindering van de activiteit van de luchthaven kan het globale ecosysteem onder druk komen te staan.

Tot slot stipt de spreker aan dat Aviapartner thans een beleid voert dat erop gericht is om alle voorwaarden en kwaliteitsvereisten te respecteren die nodig zijn om de verlenging van de licentie van Aviapartner bij de luchthaven van Zaventem te garanderen.

IV. — REPLIEKEN EN BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN FPIM

De heer Bert Wollants (N-VA) benadrukt dat hij met de nodige aandacht de ontwikkelingen binnen de sector van de bagageafhandelaars zal volgen. Hij wil namelijk koste wat het kost voorkomen dat er binnen deze sector opnieuw wordt afgegleden naar een situatie waarbij de moordende concurrentie de respectieve bedrijven naar de rand van de afgrond brengt. Hij wijst er trouwens op dat het toenmalige conflict tussen de bagageafhandelaars in de periode 2010-2011 slechts op indirecte wijze werd opgelost door de overname van Flightcare door Swissport. Hij meent dan ook dat de regering een belangrijk rol heeft te spelen om ervoor te zorgen dat een dergelijke situatie zich in de toekomst niet meer opnieuw zullen voordoen. Op die manier kan heel wat onzekerheid voor de luchthavengemeenschap en haar werknemers vermeden worden.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) constate, tout d'abord, que les perspectives d'évolution de l'activité économique à l'aéroport de Zaventem sont particulièrement difficiles à pronostiquer.

En outre, l'intervenant remarque que les représentants de la SFPI n'ont pas répondu à la question de son collègue, M. Bert Wollants, sur la divergence entre la durée du prêt accordé à Aviapartner et la durée de sa licence. Le scénario d'un non-renouvellement de la licence d'Aviapartner a-t-il été pris en compte? Le cas échéant, quel en serait l'impact sur le remboursement ultérieur du prêt accordé par la SFPI à Aviapartner?

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) se déclare consterné que la situation financière réelle d'Aviapartner reste inconnue, alors que les pouvoirs publics ont accordé un prêt de 25 millions d'euros à l'entreprise. Il souligne que les derniers comptes annuels publiés par Aviapartner sur le site de la Banque nationale de Belgique (BNB) remontent à 2018. Quelle est la valeur actuelle réelle des actifs d'Aviapartner? À combien s'élèvent ses dettes?

L'intervenant n'a par ailleurs reçu aucune réponse à ses questions sur la sécurité des employés d'Aviapartner dans l'exercice de leurs fonctions. Les représentants de la SFPI sont-ils conscients des nombreux problèmes dus aux conditions invivables dans lesquelles le personnel d'Aviapartner doit travailler?

L'intervenant souligne enfin qu'aucun changement structurel n'est apporté au modèle économique actuel des bagagistes. La gestion et l'organisation néo-libérales du secteur des bagagistes, soutenues par l'intervention récente des pouvoirs publics, mènent à une nouvelle fragilisation du tissu socioéconomique du secteur concerné et perpétuent ainsi les faiblesses économiques structurelles des entreprises actives dans ce secteur.

L'alternative, selon l'intervenant, serait de créer un statut distinct pour le personnel de l'aéroport, à l'instar des travailleurs du port. Ce statut pourrait être développé et géré notamment par la société aéroportuaire, qui devrait à l'avenir être entièrement nationalisée.

M. Christian Leysen (Vld. Open) fait remarquer que même dans le secteur de l'entreprise portuaire d'Anvers, les propositions de M. Van Hees ne sont plus considérées

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) stelt voor eerst vast dat de vooruitzichten voor de evolutie van de economische activiteit op de luchthaven van Zaventem bijzonder moeilijk te voorspellen is.

Daarnaast meent dat de spreker dat de vertegenwoordigers van de FPIM geen antwoord hebben geformuleerd op de vraag van zijn collega, de heer Bert Wollants, betreffende de discrepantie tussen de looptijd van de lening die aan Aviapartner werd verschaft en de looptijd van de licentie van Aviapartner. Is er bijgevolg rekening gehouden met het scenario dat de licentie van Aviapartner niet verlengd wordt? Wat zou de eventuele impact zijn op de verdere afbetaling van de lening die door FPIM aan Aviapartner werd verschaft?

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) is vooreerst onthutst dat men geen zicht heeft op de reële financiële toestand van Aviapartner terwijl de overheid een lening van 25 miljoen euro aan het bedrijf heeft verstrekt. Hij wijst erop dat de laatste jaarrekeningen die door Aviapartner op de website van de Nationale Bank van België (NBB) werden gepubliceerd dateren van 2018. Wat is de reële actuele waarde van de activa van Aviapartner? Hoe hoog zijn de schulden van Aviapartner?

Daarnaast heeft de spreker geen antwoorden gekregen op zijn vragen rondom de veiligheid van de werknemers van Aviapartner bij de uitoefening van hun werkzaamheden. Hebben de vertegenwoordigers van de FPIM zicht op de vele problemen die gelinkt zijn aan de onleefbare werkomstandigheden waarbinnen het personeel van Aviapartner moet functioneren?

Tot slot wijst de spreker erop dat er geen structurele aanpassingen worden verricht ten aanzien van het huidige ondernemingsmodel van de bagageafhandelaars. Het neoliberale beheer en inrichting van de sector van de bagageafhandelaars, ondersteund door het recente optreden van de overheid, leidt net tot een sterkere verzwakking van het sociaaleconomisch weefsel van de desbetreffende sector en bestendigt op die manier de structurele economische zwakheden van de ondernemingen die actief zijn binnen de sector van de bagageafhandelaars.

Het alternatief bestaat er volgens de spreker in om in navolging van het havenpersoneel een apart statuut te ontwikkelen voor de werknemers die actief zijn op de luchthaven. Dit zou onder meer kunnen ontwikkeld en aangestuurd worden door het luchthavenbedrijf dat in de toekomst opnieuw voor de volle 100 % in handen van de overheid zou moeten komen.

De heer Christian Leysen (Open Vld) merkt op dat de voorstellen van de heer Van Hees zelfs binnen de sector van het Antwerpse havenbedrijf niet langer als

comme pertinentes. La réalité actuelle ne peut être résolue par les solutions du passé.

Mme Gitta Vanpeborgh (Vooruit) demande si M. Van Loo peut apporter plus de précisions sur la situation spécifique d'Aviapartner en Belgique, puisqu'avant la crise du coronavirus, le groupe dans son ensemble était sain et réalisait un léger bénéfice.

En outre, l'intervenante souhaite savoir si les anciens employés de Swissport, qui sont actuellement dans le pôle d'emploi, seront prioritaires lors des futurs recrutements par Aviapartner.

M. Koen Van Loo, CEO de la SFPI, déclare que les commentaires sur la durabilité et la viabilité de l'écosystème de l'aéroport de Zaventem sont justifiés. Il souligne que la SFPI s'occupe surtout, actuellement, de réparer les dommages afin de créer les conditions optimales pour une reprise fructueuse des différentes activités de l'aéroport. Il est important d'opérer les choix politiques judicieux qui s'imposent pour renforcer durablement le tissu socioéconomique de l'aéroport de Zaventem.

En ce qui concerne les perspectives d'évolution de l'activité économique à l'aéroport, l'intervenant souligne la reprise plus importante que prévu observée l'année dernière après le premier confinement. Cet épisode lui donne l'espoir que la résilience de l'aéroport sera relativement élevée lorsque les opérations aéroportuaires seront autorisées à reprendre.

Il estime qu'il existe suffisamment d'aiguillons négatifs pour garantir qu'Aviapartner s'acquittera de ses obligations financières dans les plus brefs délais pour rembourser son prêt.

En ce qui concerne la licence d'Aviapartner, l'intervenant déclare qu'elle est réglée entre l'exploitant de l'aéroport et les bagagistes respectifs. Il est vrai que la SFPI doit respecter toutes les règles en vigueur afin d'éviter les conflits d'intérêts.

Enfin, l'intervenant donne des précisions sur la position spécifique de la division belge d'Aviapartner. La mauvaise performance de cette filiale par rapport aux résultats du groupe mère est due à la forte concurrence avec l'autre bagagiste, anciennement Swissport et maintenant Alyzia, aux coûts plus élevés associés à l'aéroport de Zaventem, à des coûts de main-d'œuvre supérieurs à la moyenne et à une moindre flexibilité des

pertinent worden beschouwd. De huidige realiteit heeft geen baat bij oplossingen van het verleden.

Mevrouw Gitta Vanpeborgh (Vooruit) vraagt zich af of de heer Van Loo meer toelichting kan geven bij de bijzondere situatie van Aviapartner in België daar de groep in zijn geheel voorafgaand aan de coronacrisis gezond was en een lichte winst maakte.

Daarnaast wil de spreker graag vernemen of de voormalige medewerkers van Swissport, die thans in de tewerkstellingspool zijn opgenomen, voorrang zullen krijgen bij aanwervingen die door Aviapartner in de toekomst zullen worden gedaan.

De heer Koen Van Loo, CEO FPIM, wijst erop dat de opmerkingen over de duurzaamheid en leefbaarheid van het ecosysteem op de luchthaven van Zaventem terecht zijn. Hij onderstreept dat FPIM op dit ogenblik vooral bezig is met puin te ruimen teneinde de optimale omstandigheden te creëren om een succesvolle doorstart te maken van de verschillende activiteiten op de luchthaven. Het is daarbij belangrijk om daarna de nodige adequate beleidskeuzes te maken om het sociaaleconomisch weefsel op de luchthaven van Zaventem op een duurzame manier te versterken.

Inzake de vooruitzichten van de evolutie van de economische activiteiten op de luchthaven, wijst de spreker op de meer dan verwacht sterke heropleving die zich vorige jaar na de eerste lockdown heeft afgetekend. Deze episode stemt de spreker hoopvol dat de veerkracht van de luchthaven relatief groot zal zijn wanneer de luchthavenactiviteiten terug mogen heropgestart worden.

De spreker meent dat er voldoende negatieve incentives zijn die ervoor zullen zorgen dat Aviapartner zo spoedig mogelijk haar financiële verplichtingen zal nakomen teneinde de lening zo snel mogelijk af te betalen.

Inzake de licentie van Aviapartner, wijst de spreker erop dat dit geregeld wordt tussen de luchthavenuitbater en de respectieve bagageafhandelaars. Het is inderdaad zo dat FPIM daarbij alle regels dient te respecteren teneinde belangenconflicten te vermijden.

Tot slot geeft de spreker meer toelichting bij de specifieke positie van de Belgische afdeling van Aviapartner. De mindere prestaties van dit filiaal ten opzichte van de resultaten van de moedergroep zijn toe te schrijven aan de stevige concurrentieslag met de andere operationele bagageafhandelaar, met name eertijds Swissport, thans Alyzia, de hogere kosten verbonden aan de luchthaven van Zaventem, de hoger dan gemiddelde arbeidskost

heures de travail qui oblige le personnel à être présent aux moments où le trafic est moindre.

Il rappelle que la SFPI tente de jouer un rôle actif de médiation entre les différents acteurs (tels que l'exploitant de l'aéroport et Brussels Airlines, par ex.) au sein de l'aéroport dont elle est également actionnaire, sans toutefois interférer avec l'issue des négociations commerciales. Les relations entre l'exploitant de l'aéroport et Aviapartner, et entre l'exploitant et Brussels Airlines, se sont remarquablement améliorées.

M. Michaël Vanloubbeeck, représentant de la SFPI auprès d'Aviapartner, remarque que dans l'avenir proche, le défi consistera surtout à trouver du personnel en suffisance. Il pense qu'une partie des anciens membres du personnel de Swissport, par exemple, ont déjà trouvé un autre emploi en dehors de l'aéroport et ne seront plus intéressés par un poste chez Aviapartner lorsque l'activité de l'aéroport augmentera. Dans l'avenir proche, tout le défi pour Aviapartner sera donc de trouver le personnel nécessaire lorsque les activités économiques redémarreront. Le pôle d'emploi peut jouer un rôle important à cet égard.

Concernant l'absence des comptes annuels de 2019, l'orateur signale qu'il va contacter la direction d'Aviapartner afin que ces comptes soient publiés dans les meilleurs délais. Il souligne qu'il a bien eu accès aux chiffres des comptes annuels de 2019 dans le cadre du prêt accordé par la SFPI à Aviapartner.

Le rapporteur,

Dieter VANBESIEN,

La présidente,

Marie-Christine MARGHEM

en een mindere flexibiliteit in arbeidstijd waardoor personeelsleden ook moeten aanwezig zijn op momenten dat er minder vliegverkeer is.

Hij stipt hierbij aan dat FPIM probeert om een actieve bemiddelingsrol te spelen tussen de verschillende spelers (zoals bijvoorbeeld de luchthavenuitbater en Brussels Airlines) binnen de luchthaven waarbinnen zij ook aandeelhouder is zonder zich weliswaar te bemoeien met de uitkomst van de commerciële gesprekken. Zo zijn de verhoudingen tussen de luchthavenuitbater en Aviapartner en tussen de luchthavenuitbater en Brussels Airlines opmerkelijk verbeterd.

De heer Michaël Vanloubbeeck, vertegenwoordiger van FPIM bij Aviapartner, merkt op dat de uitdaging in de nabije toekomst er vooral zal in bestaan om voldoende personeel te vinden. Hij meent dat een deel van de voormalige personeelsleden van bijvoorbeeld Swissport reeds actief zijn in een andere job buiten de luchthaven en geen interesse meer zullen hebben voor een job bij Aviapartner van zodra de activiteit op de luchthaven toeneemt. De uitdaging voor Aviapartner in de nabije toekomst zal er dan ook in bestaan om het nodige personeel te vinden wanneer de economische activiteiten terug heropstarten. De tewerkstellingspool kan hierbij een belangrijke rol vervullen.

Met betrekking tot de afwezigheid van de jaarrekeningen 2019, merkt de spreker op dat hij contact zal opnemen met het management van Aviapartner zodat deze rekeningen zo spoedig mogelijk gepubliceerd worden. Hij onderstreept dat hij in het kader van de lening die door FPIM aan Aviapartner werd verstrekt wel toegang heeft gehad tot de cijfers van de jaarrekeningen 2019.

De rapporteur,

Dieter VANBESIEN,

De voorzitter,

Marie-Christine MARGHEM