

## **11** Questions jointes de

- Mme Catherine Fonck à la ministre de l'Emploi sur "la situation à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° P1773)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de l'Emploi sur "la situation à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° P1774)
- M. Herman De Croo à la ministre de l'Emploi sur "la grève chez Swissport" (n° P1775)
- M. Hans Bonte à la ministre de l'Emploi sur "la grève chez Swissport" (n° P1776)
- Mme Nahima Lanjri à la ministre de l'Emploi sur "la grève chez Swissport" (n° P1777)

## **11** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Werk over "de situatie op Brussels Airport" (nr. P1773)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Werk over "de situatie op Brussels Airport" (nr. P1774)
- de heer Herman De Croo aan de minister van Werk over "de staking bij Swissport" (nr. P1775)
- de heer Hans Bonte aan de minister van Werk over "de staking bij Swissport" (nr. P1776)
- mevrouw Nahima Lanjri aan de minister van Werk over "de staking bij Swissport" (nr. P1777)

**11.01** Catherine Fonck (cdH): Monsieur le président, chers collègues, madame la ministre, la situation est chaotique à Brussels Airport, tant du côté des passagers, qui sont obligés d'abandonner leurs valises, qu'ils entrent ou sortent du pays, que du côté des travailleurs.

Vous avez rencontré les syndicats. Un accord semblait être intervenu hier soir. Or, ce matin, il n'en était rien. En effet, si les employés ont repris le travail, les ouvriers, à l'inverse, ne l'ont toujours pas repris – à ma connaissance.

Brussels Airport et le ministre Wathelet ont décidé de prendre des mesures en urgence ce matin, pour tenter de remédier à cette situation et éviter que les passagers ne se retrouvent pris en otage. Pouvez-vous, madame la ministre, nous dresser le topo de la situation afin d'y voir plus clair? Cela étant, j'espère surtout que nous sortirons par le haut de cette impasse et ce, le plus rapidement possible.

**11.02** Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, c'est un bien triste record aujourd'hui, puisque c'est le cinquième jour que la grève paralyse quasi totalement l'aéroport de Brussels Airport prenant en otage les voyageurs et les compagnies aériennes.

C'est un sentiment de chaos total qui se dégage. En effet, hier, nous avons eu une lueur d'espoir dans la mesure où un protocole a été négocié – vous avez pris la décision d'envoyer un conciliateur – mais aujourd'hui, nous avons le sentiment que la situation est tout à fait

**11.01** Catherine Fonck (cdH): De situatie op Brussels Airport is chaotisch, zowel voor de passagiers die hun bagage op de luchthaven moeten achterlaten, als voor de werknemers die vanmorgen niet aan de slag zijn gegaan ondanks het akkoord dat gisterenavond blijkbaar werd bereikt. Brussels Airport heeft dan ook beslist spoedmaatregelen te treffen.

Kan u de situatie toelichten en aangeven hoe men uit die impasse kan raken?

**11.02** Valérie De Bue (MR): Brussels Airport ligt al vijf dagen plat door de staking van het bagagepersoneel. Nadat u een bemiddelaar stuurde, werd er gisteren een protocolakkoord bereikt, maar vandaag blijft de situatie onduidelijk voor de reizigers en de betrokken werknemers, van wie een deel

confuse tant dans le chef des voyageurs que dans celui des travailleurs, une partie de ceux-ci refusant de reprendre le travail.

Pouvez-vous nous donner des informations sur la situation sur le terrain, sur la teneur de ce protocole, car finalement peu d'informations ont été diffusées? Allez-vous reprendre la main des négociations? D'autres mesures ont été prises, notamment par le secrétaire d'État à la Mobilité, pour saisir le matériel et effectuer le travail à la place des bagagistes en grève. Je déplore qu'il ait fallu cinq jours pour intervenir. L'image de la capitale de l'Europe est, de ce fait, une fois de plus, encore écornée!

Madame la ministre, comment rattraper le retard de livraison des bagages toujours immobilisés? Comment procéder à un éventuel dédommagement à l'égard des voyageurs lésés? En effet, il apparaît que la force majeure ne pourra être invoquée; les compagnies n'ont pas été avisées d'un préavis de grève.

Au-delà de ce phénomène factuel, pour éviter d'autres situations de blocage interminable – pour rappel, il s'agit du cinquième mouvement de grève en cinq ans –, quelle solution de fond préconiser pour éviter que le droit de grève n'engendre des droits indus, dont celui de bloquer un aéroport international pendant plus de cinq jours?

**11.03 Herman De Croo** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil met een citaat beginnen: "Niet alleen zorgt deze uiterst lange staking sinds zondagavond voor enorme hinder voor duizenden reizigers, maar bovendien lijden Brussels Airport en haar partners een niet te overzien imagooverlies en wordt hierdoor een immense economische schade veroorzaakt voor alle bedrijven op de luchthaven en voor België in het algemeen." Dat was het communiqué van Belga van enkele kwartieren geleden.

Mevrouw de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat een kleine minderheid een grote meerderheid gijzelt. Ik herinner mij nog levendig dat ik in een andere hoedanigheid bij uitzonderlijk koninklijk besluit de verkeersleiders van Zaventem heb moeten opeisen. Er is een moment waarop onderhandelingen moeten gebeuren, waarop er dialoog moet zijn, waarop men inspanningen moet doen om te bemiddelen, maar op zeker ogenblik moet iemand zijn verantwoordelijkheid nemen.

Als de balans zo is dat de nadelen, voor het imago van het land en voor de economie, zwaarder wegen dan het bekomen van sommige voordelen, die misschien wel gerechtvaardigd zijn, dan moet de overheid ingrijpen, weliswaar moet ze ook de deur openlaten voor een dialoogrijke oplossing. Als wij dat niet doen, is het imagooverlies voor het land, met de luchthavens, Brussel en de regionale luchthavens, als ingangspoorten, niet te overzien.

Mevrouw de minister, gezien uw temperament, karakter en doortastendheid verwachten wij, in de lijn met het communiqué, dringend actie van u.

weigert het werk te hervatten.

Kan u nadere informatie verstrekken betreffende de situatie ter plaatse en de inhoud van het protocolakkoord? Zal u ingrijpen? De staatssecretaris voor de Mobiliteit mag dan wel beslist hebben om de bagageafhandeling door anderen te laten doen, maar ik betreur toch dat er vijf dagen overheen gingen voordat die maatregel werd genomen, omdat het imago van Brussel een deuk heeft opgelopen.

Hoe zal de gestrande bagage worden weggewerkt en hoe zullen de benadeelde reizigers schadeloos worden gesteld? Van overmacht is in dit geval immers geen sprake.

Welke oplossing ten gronde staat u voor om te voorkomen dat er in de toekomst nogmaals een internationale luchthaven wordt lamgelegd?

**11.03 Herman De Croo** (Open Vld): Un communiqué très récent de l'agence Belga fait état de la dégradation de l'image de marque de Brussels Airport et de ses partenaires, et des dommages économiques considérables subis par l'ensemble des entreprises actives à l'aéroport et, par conséquent, la Belgique en général.

Ce n'est pas la première fois qu'une petite minorité prend une grande majorité en otage. Le dialogue doit certes se voir offrir des chances d'aboutir, mais lorsque les intérêts nationaux pèsent plus lourd que l'obtention de certains avantages, fussent-ils justifiés, il appartient aux pouvoirs publics d'intervenir. À défaut, l'image de marque de notre aéronautique s'en trouvera gravement dégradée et les dommages pour notre pays seront considérables.

Compte tenu du dynamisme que

nous lui connaissons, nous demandons à la ministre qu'elle prenne d'urgence une initiative.

**11.04 Hans Bonte** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is inderdaad voor niemand goed dat onze nationale luchthaven meemaakt wat zij de voorbije dagen meemaakt. De luchthaven is ten gevolge van een syndicaal conflict half verlamd.

Ik wil tegelijkertijd onderstrepen dat naar mijn mening dit sociaal conflict ook bewijst dat er grenzen zijn aan alles en dat er dus ook grenzen zijn aan flexibiliteit en aan toename van werkdruk. Wanneer nieuwe regels worden ingevoerd, waardoor het werk niet langer door vier of drie personen maar voortaan door twee personen moet worden gedaan, is het evident dat een dergelijke regeling om moeilijkheden vragen is.

Ik heb ook de indruk dat er met de komst van Swissport een soort braderie op het vlak van loons- en arbeidsvoorwaarden aan de gang is. Van dergelijke braderie maken de luchthavendirectie en een aantal vliegtuigmaatschappijen grondig gebruik.

Collega's, dit neemt natuurlijk niet weg dat zij die hebben verklaard dat het voor het imago maar ook voor het economische leven niet goed is dat wij een dergelijk conflict meemaken, gelijk hebben. In het huidige geval is er slechts één piste, met name de piste van het doorgedreven sociaal overleg.

Er zijn, ook door de minister van Werk, belangrijke stappen gezet. Toch vrees ik, mijnheer De Croo, wanneer ik de meest recente Belgaberichten lees, dat de regering blundert. Zij blundert, door zich, naar mijn weten voor de eerste keer, in te schrijven in een logica van het breken van een sociaal conflict via een eenzijdig verzoekschrift, dat het samen met de eigenaar wil indienen. Daar loopt het verkeerd, ook op het vlak van de structurele aanpak.

De regering heeft de opdracht effectief conclusies te trekken en na te denken over wettelijke minimumvoorwaarden inzake werk en sociale aspecten, zoals ze in bepaalde andere landen op luchthavens worden gehanteerd. Het betreft voorwaarden waarbij niet kan worden gedumt.

Misschien moeten wij, als lidstaat van Europa, nog eens onze schouders zetten onder een richtlijn die stipuleert dat slechts 23 kg in de bagage mag zitten, zodat werknemers niet tegen relatief lage inkomens met valiezen moeten slepen die 30 à 40 kg wegen. Daarna volgt immers de factuur voor ons en de RSZ.

**11.05 Nahima Lanjri** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, op Zaventem heerst er sinds zondag heel wat chaos door de staking bij bagageafhandelaar Swissport. Momenteel is de berg met koffers aangegroeid tot meer dan 20 000 stuks.

Het personeel van Swissport klaagt over de toegenomen werkdruk, waardoor ook de onveiligheidssituatie toeneemt. De werkdruk is

**11.04 Hans Bonte** (sp.a): La paralysie de l'aéroport de Zaventem ne sert les intérêts de personne, mais ce conflit social constitue la preuve que le renforcement de la charge de travail et de la flexibilité ont des limites. Faire faire par deux membres du personnel le travail accompli par le passé par trois ou quatre personnes, c'est chercher les problèmes. J'ai le sentiment qu'avec l'arrivée de Swissport, nous assistons à une sorte de braderie des salaires et des conditions de travail.

Une seule voie peut aujourd'hui être suivie: celle d'une concertation sociale poussée. La ministre de l'Emploi a déjà pris d'importantes initiatives. Je trouve cependant que le gouvernement se trompe en voulant, pour la première fois dans l'histoire sociale de notre pays, briser une grève par le biais d'une requête unilatérale déposée avec le propriétaire.

Ce que doit faire le gouvernement, c'est réfléchir aux conditions légales minimales en matière de travail et de conditions sociales, afin d'éviter toute forme de dumping. Sur le plan européen, nous devons nous engager pour une directive qui précise que les bagages ne peuvent excéder 23 kilos, de sorte que les salariés ne soient pas contraints à transporter des valises au poids de plomb. La facture de pratiques de ce type nous sera en effet présentée ultérieurement par le biais de l'ONSS.

**11.05 Nahima Lanjri** (CD&V): Plus de 20 000 valises s'amoncellent déjà à l'aéroport de Zaventem. Le motif de la grève est la pression de travail accrue après les récents contrats conclus avec les compagnies aériennes à des

toegenomen als gevolg van de recente contracten die met de luchtvaartmaatschappijen werden gesloten tegen tarieven die 25 % lager liggen. Dat is de reden voor de staking.

Hoewel ik begrip heb voor de situatie van het personeel, zorgt de staking voor heel wat nadelen en een grote imagoschade voor de luchthaven. Heel wat passagiers zijn al uitgeweken naar andere luchthavens of zeggen dat in de toekomst te zullen doen.

Er is heel wat economische schade voor onze luchthaven. Denk maar aan de kosten om de bagage na te sturen, de geannuleerde vluchten, enzovoort.

Ik wil erop wijzen dat het Europees Parlement op 18 april 2013 een nieuwe verordening heeft goedgekeurd waardoor men in de grote luchthavens met meer dan 15 000 passagiers per jaar van twee naar drie bagageafhandelaars moet gaan. Europa wijst erop, en dat is heel belangrijk, dat de lidstaten erover moeten waken dat er geen loondumping komt en dat de arbeidsvoorwaarden worden gerespecteerd.

Er is nu een protocolakkoord gesloten. De vakbonden zagen er heel wat positieve punten in en hebben opgeroepen om het werk te hervatten, wat positief is. Een deel van het personeel weigert echter het werk te hervatten.

Vanmiddag kwam dan het nieuws dat staatssecretaris Wathelet dringende maatregelen zal nemen en eventueel beslag zou laten leggen op het materieel voor de bagageafhandeling en dwangsommen zou eisen tegen de stakers.

Mevrouw de minister, wat is de huidige stand van zaken? Welke stappen hebt u ondernomen om deze zaak te deblokken? Welke grote lijnen omvat het protocolakkoord dat na de zomer in een CAO zou uitmonden?

Is er werkdrukverlichting? Komt er meer personeel? Hoe zit het met de *split shifts*? Komt daar een beperking op? Komt er nog overleg met de directie en het personeel om dat verder uit te werken?

Welke maatregelen kunt u nemen om dergelijke toestanden in de toekomst te vermijden? Wat zal de regering doen met de Europese verordening om meer bagageafhandelaars toe te laten op de luchthaven, zonder daarbij aan kwaliteit in te boeten?

**11.06** Minister **Monica De Coninck**: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, ik dank u voor de vragen en voor de niet-vragen, mijnheer Bonte.

Zoals u weet, is de situatie in Zaventem bijzonder kritiek en gespannen. Dat is nog altijd zo, want ik wacht op de laatste informatie, die ik straks zal toelichten. Om 12 u 30 heeft de sociale bemiddelaar nog een laatste gesprek gehad. Het resultaat daarvan was dat de vakbondsafgevaardigden overtuigd waren van het protocolakkoord en hier ook genoeg vertrouwen in hadden. Ik heb ook beloofd om de uitwerking ervan te bewaken. De vakbondsafgevaardigden zijn dan uitgestuurd naar de werkvloer om

tarifs qui ont baissé de 25 %. Je comprends la situation du personnel mais la grève cause à l'aéroport des dommages économiques mais aussi en termes d'image.

Le 18 avril 2013, le Parlement européen a adopté un règlement en vertu duquel la manutention des bagages dans les grands aéroports doit être effectuée par trois bagagistes au lieu de deux. Les instances européennes soulignent que le dumping salarial est interdit et que les conditions de travail doivent être respectées.

Bien qu'un protocole d'accord ait été conclu, une partie de la base refuse de reprendre le travail. Nous avons appris ce midi que M. Wathelet veut prendre des mesures urgentes sous la forme d'astreintes et de saisie du matériel pour la manutention des bagages.

Où en est ce dossier? Quelles mesures la ministre de l'Emploi prendra-t-elle pour débloquer le dossier? Quelles sont les grandes lignes du protocole d'accord? La charge de travail a-t-elle été allégée? Du personnel supplémentaire sera-t-il recruté? Qu'en est-il des *split shifts*?

Quelles mesures la ministre peut-elle prendre pour éviter ce genre de situations à l'avenir?

Quelles suites le gouvernement réservera-t-il au règlement européen?

**11.06** **Monica De Coninck**, ministre: La situation reste tendue à l'aéroport et j'attends les dernières informations. À 12 h 30, à l'issue d'une dernière réunion, le conciliateur social a réussi à convaincre les délégués syndicaux de souscrire au protocole d'accord. Je leur ai promis d'en suivre la mise en œuvre. Les délégués syndicaux ont ensuite rejoint les membres du personnel

de mensen die nog niet overtuigd waren, te overtuigen om toch het werk te hervatten. Voor alle duidelijkheid, er zijn ook heel wat vakbonden die in het dossier hun verantwoordelijkheid hebben genomen.

Toch wil ik zeggen dat de situatie bij Swissport niet van de ene op de andere dag is ontstaan. Het bedrijf werd al een paar keer overgenomen, zes maanden geleden door Swissport, wat betekent dat het personeel al dikwijls heel veel veranderingen heeft moeten ondergaan. Swissport wil nu eigenlijk een nieuw organisatiemodel invoeren, wat er eigenlijk op neerkomt dat het ploegjes wil maken van twee personen. Afhankelijk van de grootte van het vliegtuig zal dan een of meerdere van die ploegjes worden ingezet om te lossen en te laden.

Ik heb beide partijen gisterenmiddag uitgenodigd op mijn kabinet en met beide partijen apart en samen gesproken. Ik heb ook heel duidelijk mijn mening geuit. Toch heb ik geconstateerd dat er bijzonder weinig vertrouwen is tussen de directie, de vakbonden en het personeel. Zondagmiddag is de situatie geëscaleerd naar aanleiding van een aantal incidenten en slechte communicatie daarover.

Met de sociale bemiddelaar hebben wij immers de week voordien al naar oplossingen gezocht voor de conflicten. Zondag zaten wij eigenlijk nog in de afkoelingsperiode, maar door het incident is de situatie geëscaleerd.

Men heeft onderhandeld tot dinsdagnacht. Men was op een haartje na tot een akkoord gekomen, maar toen deed er zich opnieuw een communicatieprobleem voor waardoor de onderhandelingen zijn afgesprongen. Ik heb geïntervenieerd en gisteren is men opnieuw begonnen met onderhandelen. Gisteravond was er een akkoord, maar blijkbaar kan men met dat akkoord niet iedereen op de werkvloer overtuigen, vooral omdat er zo weinig vertrouwen is.

Iedereen weet dat bagage afhandelen bijzonder zwaar werk is en dat de discussie rond de gesplitste shiften een element is. De discussie draait echter vooral rond het organisatiemodel, het creëren van die ploegjes van twee personen.

En outre, ce conflit ne peut non plus être envisagé hors de son contexte global: d'avantage de concurrence est le mot d'ordre, donc une course vers le bas. Toutefois, il convient de se demander où cette course s'arrêtera.

Je comprends que les compagnies aériennes ne soient pas fières de la grève, mais elles aussi ont leur part de responsabilité dans cette

pour tenter de les convaincre. Dans ce dossier, de nombreuses organisations syndicales ont bel et bien pris leurs responsabilités.

La situation que vit Swissport ne date pas d'hier. Il s'agit d'une entreprise qui a déjà connu de nombreuses reprises et le personnel a donc dû à chaque fois s'adapter. Swissport veut à présent introduire un nouveau modèle d'organisation, articulé autour d'équipes de 2 personnes. En fonction de la capacité de l'avion, une ou plusieurs équipes seraient déployées.

À l'issue des entretiens que j'ai eus avec les deux parties, j'ai pu constater un manque évident de confiance entre la direction, les organisations syndicales et le personnel. Dès la semaine dernière, avec le conciliateur social, nous nous étions efforcés de trouver des solutions, mais dimanche, après une série d'incidents et une communication désastreuse, la situation a complètement dégénéré.

Mardi soir, un accord était sur le point d'être conclu mais, en raison d'un nouveau problème de communication, les négociations ont capoté. Après mon intervention, le dialogue a été renoué hier soir et a débouché sur un accord qui n'a malheureusement pu convaincre tout le monde sur le terrain.

La manutention de bagages est un travail très lourd. Une discussion porte en effet sur les équipes scindées, mais le conflit porte principalement sur le modèle d'organisation qu'entend instaurer Swissport.

Dit conflict is een uitloper van de concurrentiewedloop. De luchtvaartmaatschappijen hebben ook boter op het hoofd! Wanneer er dienstverleningsovereenkomsten worden toegekend, mag niet enkel

affaire. En effet, la prestation de service a un prix.

Il convient de nous demander si, lors de l'attribution de contrats de prestation de services, le prix peut ne constituer que le seul critère. L'efficacité et une prestation de service correcte sont des critères importants, mais qu'en est-il de la sécurité et des conditions de travail?

Nous ne vivons pas au Bangladesh, mais nous devons réfléchir à l'issue de cette course effrénée.

Wij moeten ook van het volgende overtuigd zijn. We willen allemaal naar de andere kant van Europa vliegen aan prijzen van 50 tot 99 euro. Daar moet dan op gesaneerd en beknibbeld worden. Het verhaal komt voor een deel overeen met dat van kleding. In de discussie merken we dat er grenzen aan zijn. In heel wat sectoren, en dus niet alleen in de luchtvaartindustrie of bij de luchtvaartmaatschappijen, maar ook in de kledingsector of in de bouwsector, zien we zeer vergelijkbare mechanismen.

Uiteraard heb ik ook met de directie gepraat. Een van de belangrijke elementen, dat ik in een aantal dossiers zie terugkeren, is dat wij in België een bepaalde manier hebben om de sociale dialoog te voeren en om sociale conflicten op te lossen. Door de globalisering merken wij dat steeds meer buitenlandse maatschappijen hier actief worden, maar die kennen een andere cultuur van onderhandelen en beslissingen nemen. Dikwijls loopt het op dat vlak verkeerd. Aan de directie heb ik dus gezegd dat het op zich geen probleem is als zij hier wil investeren, maar ze moet ook nagaan welke tradities er hier bestaan en hoe men met de mensen, vakbonden en medewerkers, moet omgaan.

Het laatste dat ik er nu van weet, is het volgende. Vanmiddag heb ik nog even met de directie getelefoneerd en een aantal mogelijke pistes aangeduid om uit het conflict te raken. Ondertussen is de hoofddirecteur van Swissport blijkbaar in Zaventem geland en is men rond de tafel gaan zitten om na te gaan hoe er een oplossing geboden kan worden.

Ik heb ook beloofd om met mijn collega, staatssecretaris Wathelet, aan tafel te gaan zitten om te spreken over de formule van de aanbestedingen en welke criteria er in de toekomst misschien meegenomen moeten worden. Enkele firma's formuleren immers prijzen waarvan zij eigenlijk weten dat ze die op de duur – dat is niet *zum bei in* – niet kunnen realiseren. De discussie daarover zullen we dus moeten opentrekken.

(...): (...)

**11.07** Minister **Monica De Coninck**: De heer Bonte heeft dat gezegd, niet ik.

Ik denk dat wij alles gedaan hebben wat wij konden om over dat conflict heel snel te communiceren met alle partners, maar uiteindelijk gaat het om twee partners, werkgevers en werknemers, die met elkaar moeten onderhandelen.

De jongste ontwikkelingen ken ik niet. Omdat ik de betrokkenen niet

de prijs spelen: naast efficiency en een correcte dienstverlening, moet er ook rekening worden gehouden met de veiligheid en de arbeidsvoorwaarden.

Nous devons également comprendre que si voulons tous voler au prix de 50 euros, il faut assainir et rogner sur les budgets, selon un mécanisme comparable à celui de l'industrie textile ou du bâtiment.

En Belgique, nous avons une tradition concernant la résolution de conflits sociaux par le dialogue social. Les entreprises étrangères pratiquent souvent une tout autre culture. J'ai attiré l'attention de la direction de Swissport sur le fait qu'elle devait tenir compte de cette culture.

Ce midi, j'ai encore eu un bref contact téléphonique avec la direction et mis une série d'options sur la table pour sortir du conflit. Dans l'intervalle, le directeur général de Swissport est arrivé à Zaventem.

Je me suis également engagée à m'entretenir avec le secrétaire d'État Wathelet à propos des procédures d'adjudication et des critères à prendre en compte à cet égard. Certains firmes proposent en effet des prix qu'elles savent intenables à terme.

**11.07** **Monica De Coninck**, ministre: Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir, mais, en fin de compte, c'est à l'employeur et aux travailleurs qu'il appartient de négocier.

gehoord heb, zal ik daarover dan ook geen uitspraken doen.

**11.08 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je ne peux que vous inciter à poursuivre la négociation, à mouiller votre maillot, à vous rendre sur place matin, midi, soir et nuit si nécessaire. C'est en effet comme cela que nous pourrions en sortir.

Par rapport aux propos de M. Bonte, je pense que le secrétaire d'État a bien fait d'intervenir avec Brussels Airport. Si un droit de grève est reconnu, il n'est pas absolu. Je rappelle que la législation est claire en la matière: les limitations existent. C'est pour cela que cette législation existe aujourd'hui.

Le temps a été laissé à la concertation. L'intervention de M. le ministre Wathelet aujourd'hui n'empêche pas de continuer à concerter, ce qu'il faudra faire.

À l'inverse, je ne rejoins pas la position du président du MR, que j'ai entendu hier remettre complètement en question le droit de grève. Je ne crois pas qu'il faille repénaliser la grève, ni qu'il convienne d'aller dans la surenchère par rapport à la législation actuelle. Pour rappel, l'article 584 du Code judiciaire et l'article 1382 du Code civil sur les dommages peuvent aujourd'hui déjà être pleinement appliqués.

Avançons pour faire respecter les accords au niveau de l'aéroport. Madame la ministre, avancez pour essayer de sortir de cette situation par la négociation. Il n'est pas admissible que cet aéroport soit complètement bloqué et que les usagers soient laissés sur le carreau.

**11.09 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Madame la ministre, je reconnais que vous suivez bien le dossier et que vous faites preuve de détermination en vue de la poursuite des négociations, et du retour à plus de sérénité au niveau du climat social.

Cela étant, je voudrais dire à Mme Fonck qu'elle devrait apprendre à lire correctement les communiqués. En effet, jamais le président du MR n'a remis en cause le droit de grève. Mais il n'est pas acceptable qu'un aéroport qui est la principale porte d'entrée du pays soit bloqué depuis cinq jours, prenne en otage des milliers de passagers, enclenche des pertes économiques énormes. Dès le début de la grève, comme elles en ont le droit, des compagnies aériennes ont voulu gérer elles-mêmes l'embarquement et le débarquement des bagages. Elles en ont été empêchées par les grévistes, ce qui est inacceptable.

Une grande réflexion doit s'instaurer. Le droit de grève est important. Personne ne le remet en cause, mais il y a des limites à ne pas dépasser. On ne peut pas empêcher les travailleurs qui le souhaitent de travailler et on ne peut pas empêcher un aéroport de fonctionner correctement.

**11.10 Herman De Croo** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u

**11.08 Catherine Fonck** (cdH): Zet de onderhandelingen onverdroten voort! Het is goed dat de staatssecretaris heeft ingegrepen, want het stakingsrecht is geen absoluut recht. Er werd genoeg tijd gegeven voor overleg, dat overigens zal moeten worden voortgezet.

In tegenstelling tot de voorzitter van MR, die het stakingsrecht ter discussie stelt, ben ik van mening dat de huidige wetgeving dienaangaande – artikel 584 van het Gerechtelijk Wetboek en artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot de vergoeding van schade – toereikend is.

Het is ontoelaatbaar dat de luchthaven wordt platgelegd en dat de reizigers aan hun lot worden overgelaten. Zorg ervoor dat de afspraken worden nageleefd en dat er via onderhandeling een uitweg uit de situatie wordt gevonden.

**11.09 Valérie De Bue** (MR): Mevrouw Fonck, de voorzitter van de MR heeft het stakingsrecht nooit ter discussie gesteld. Het is onaanvaardbaar dat een dergelijke luchthaven al vijf dagen wordt lamgelegd en dat duizenden reizigers worden gegijzeld, met enorme economische schade tot gevolg. Luchtvaartmaatschappijen werden verhinderd het in- en uitladen van bagage zelf te regelen; dat is onaanvaardbaar.

Hier moet een ernstige denkoefening over worden gehouden. Er zijn grenzen die niet mogen worden overschreden.

**11.10 Herman De Croo** (Open

voor uw uitleg.

Ten eerste, ik heb iets genoteerd wat mij getroffen heeft. Vandaag om 12 u 30 waren de *délégués* overtuigd, hebt u gezegd. De *délégués* hebben blijkbaar de anderen niet kunnen overtuigen. Men kan zich dus vragen stellen bij de bemerking van de heer Bonte, wat uw actie betreft.

Ten tweede, ik ben lang genoeg in dit Huis en ik heb voldoende ervaring, onder meer met de grootste spoorwegstaking ooit in dit land. Gedurende meer dan drie weken was er toen een volledige staking. Ik was op dat ogenblik minister van Verkeer. Wij moesten treinen sturen om de wissels te ontroesten. Dat was nog nooit gebeurd. Toch is er een akkoord gekomen. In de onderhandelingen moet men aan beide kanten weten waar men wil landen.

Wanneer de gemeenschappelijke of maatschappelijke belangen groter worden, zoals dat hier het geval is, dan moet men proberen de zaken door te drukken, opnieuw te laten functioneren en een opening te laten voor de onderhandelingen die daarna nodig zijn. Blijven afhangen van een kleine minderheid, die in een bepaalde situatie – ik denk bijvoorbeeld aan verkeersleiders en sluiswachters – de economie in gevaar kan brengen, is asociaal.

Als de situatie blijft voortduren, dan moedig ik u aan om uw werken zo vlug mogelijk, met de heer Wathelet, tot een goed einde te brengen en de luchthaven opnieuw open te krijgen.

**11.11 Hans Bonte** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil beginnen met een woord dat de heer De Croo zonet uitsprak, namelijk "asociaal". De achtergrond van dit conflict is het doorvoeren van nieuwe werkregimes. Dat is niet volgens de overlegmodellen gebeurd. Het leidt naar gesplitte uren, extra werkdruk, enzovoort. Dat is de achtergrond.

Ik ben absoluut voor de aanpak van mevrouw De Coninck, die zij daarnet op het spreekgestoelte heeft uitgelegd: overleg, overleg en nog eens overleg. Wat ik onbegrijpelijk vind, is datgene wat ik lees in een persmededeling van de staatssecretaris voor Mobiliteit, en dus Brussels Airport, namelijk dat hij beslist heeft om dwingende maatregelen te nemen. Om vanaf 14 uur, samen met de private uitbater van de luchthaven, in een *lock-out* te voorzien.

Men bepaalt wie er niet meer binnen mag. Er zal beslag worden gelegd op goederen van een de private spelers en er wordt met dwangsommen gedreigd. Dit is volgens mij de eerste keer in de sociale geschiedenis van dit land dat de overheid, samen met een private partner, zo snel overgaat tot dergelijke maatregelen om een sociaal conflict te beslechten.

Er is eigenlijk maar een duidelijke remedie en dat is sociaal overleg, gevolgd door regelgeving die stabiliteit brengt zoals bijvoorbeeld het afzien van de discussie over een derde afhandelaar om nog eens sociale dumping te gaan organiseren op de nationale luchthaven. Dat is immers de achtergrond waartegen dit conflict zich afspeelt.

**11.12 Nahima Lanjri** (CD&V): Ik wil de minister danken voor het

Vld): Il a été possible de convaincre les délégués syndicaux ce midi, mais ceux-ci n'ont manifestement pas pu convaincre leurs membres. J'ai vécu la plus grande grève des chemins de fer de ce pays à l'époque où j'étais ministre des Communications. Un accord est finalement intervenu après plus de trois semaines. Lorsque d'importants intérêts sociétaux sont en jeu, il faut pouvoir forcer une solution. Il est asocial de la part d'une petite minorité de mettre l'économie en danger. J'encourage la ministre à trouver le plus rapidement possible une solution en concertation avec le secrétaire d'État Wathelet et à faire en sorte que l'aéroport soit de nouveau opérationnel.

**11.11 Hans Bonte** (sp.a): Ce conflit résulte de l'instauration non concertée de nouveaux régimes de travail comme les horaires coupés ("*split shifts*"). Une telle mesure est également asociale. Je suis partisan de l'approche adoptée par la ministre de l'Emploi, qui mise pleinement sur la concertation sociale.

Il est incompréhensible que le secrétaire d'État à la mobilité ait décidé de prendre des mesures contraignantes, telles qu'un *lock-out*, la saisie de biens et la menace d'imposer des astreintes. C'est la première fois que les pouvoirs publics se joignent si rapidement à un partenaire privé pour prendre des mesures de ce type pour mettre fin à un conflit social. Seule la concertation sociale permettra de résoudre ce conflit, suivie d'une réglementation apportant la stabilité, comme l'exclusion de l'intervention d'une tierce société de manutention.

**11.12 Nahima Lanjri** (CD&V): Les



antwoord. Het is ook belangrijk dat er nog verder wordt onderhandeld want er is zeker sprake van een begin van oplossing. Er is een protocolakkoord dat moet worden gerespecteerd.

Mijnheer Bonte, ik meen dat de regering in dezen haar werk heeft gedaan en gedaan heeft wat zij moest doen. De vakbonden hebben trouwens opgeroepen om terug aan de slag te gaan. Ik meen dat de situatie moeilijk en delicaat genoeg is waardoor er hier vandaag geen politieke spelletjes moeten worden gespeeld of olie op het vuur moet worden gegooid. Dat is toch wel belangrijk om toe te geven.

Ik meen dat verder moet worden nagedacht over de oorzaken. Het is inderdaad zo dat de consument het liefst een zo laag mogelijke prijs betaalt. Concurrentie op zich is geen slechte zaak, maar er is ergens een bodem. De kruik gaat zo lang te water tot ze barst. Men kan flexibiliteit eisen, men kan steeds meer vragen van mensen, maar op een bepaald moment breekt dat touwtje. Wij moeten daarover waken.

Er werd overleg gepleegd en er werd een akkoord bereikt om de werkdruk te verlichten. Wij kunnen dit alleen maar toejuichen. Wij zullen erover moeten nadenken om dergelijke conflicten in de toekomst te vermijden. Ik deel uw mening dat het sociaal overleg daarvoor de gepaste weg is, maar dat sociaal overleg is er, mijnheer Bonte, en dat sociaal overleg heeft een protocolakkoord opgeleverd. Het is niet correct dat u hier komt zeggen welke minister het wel correct heeft gedaan en welke niet. Dit is proberen scoren op het leed van anderen en dat vind ik niet correct.

négociations doivent être poursuivies, à présent qu'un protocole d'accord, qui doit être respecté, a été conclu. Le gouvernement a fait ce qu'il fallait. Les syndicats ont appelé à la reprise du travail. La situation est déjà suffisamment difficile et il faut donc s'abstenir de politiser le dossier.

Nous devons réfléchir aux causes du problème. Le consommateur veut voler à un prix aussi bas que possible. La concurrence est une bonne chose, mais il y a des limites à tout. Nous ne pouvons chaque fois réclamer davantage de flexibilité aux travailleurs. À un moment donné, c'en est trop.

Une concertation a été menée et un accord conclu pour alléger la charge de travail. Nous devons tenter d'éviter ce type de conflits à l'avenir. La concertation constitue en effet la voie la plus appropriée et c'est celle qui est suivie. C'est pourquoi je n'apprécie guère que M. Bonte distribue ici les bons et les mauvais points à l'adresse de l'un ou l'autre ministre. Ce faisant, il exploite politiquement la souffrance d'autrui.

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