

a été déposé à la Chambre le 18 novembre 2016. Il sera débattu dès la rentrée, j'imagine, en commission des Finances et du Budget. Il s'agit du projet de loi modifiant la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics ou de certains marchés de travaux, de fournitures ou de services.

Vous m'interrogez sur la raison de ce retard. Je réponds à la question qui est posée en plusieurs points.

Tout d'abord, au moment de la publication des nouvelles directives, le gouvernement précédent était en affaires courantes et, donc, les travaux n'ont véritablement commencé sur ce sujet que six mois plus tard.

Ensuite, cette matière, comme vous le savez, est d'une extraordinaire technicité et complexité. Je voudrais mettre en évidence notre décision de travailler dans le cadre de la commission des marchés publics, afin de rechercher une adhésion la plus large possible en amont dans le cadre de la préparation des dispositions légales et réglementaires. Je peux vous dire que les responsables des chancelleries qui se sont réunis sur ce sujet travaillent beaucoup. En effet, pas moins de trente-trois réunions de cette commission se sont tenues, ce qui est évidemment énorme et inhabituel. Cela montre bien la volonté de travailler sérieusement sur le sujet et je vous rappelle que la commission des marchés publics réunit l'ensemble des acteurs concernés: le gouvernement fédéral bien sûr mais aussi les entités régionales, la Cour des comptes, l'Inspection des Finances, la Fédération des Entreprises de Belgique, l'UNIZO, l'Union des classes moyennes, les syndicats, la Fédération générale du travail de Belgique, l'Association des provinces, l'Union des Villes et Communes etc. Vous voyez que c'est une commission qui réunit beaucoup de monde, afin d'intégrer l'ensemble des sensibilités sur le sujet.

Enfin, et c'est un aspect essentiel, nous sommes, tout comme vous – parce que nous pouvons quand même avoir quelques convergences – extrêmement mobilisés sur la question du dumping social. Nous estimons que l'instrument dont nous parlons doit être utilisé autant que possible pour tenter de lutter contre le dumping social. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de la transposition, nous avons essayé de déterminer la manière d'exécuter la directive en prenant en compte les opinions de tous les acteurs que je viens de mentionner, en vue de

progresser dans notre volonté de prévenir ce phénomène qui est mortifère pour plusieurs secteurs économiques stratégiques.

Enfin, monsieur le député, j'en viens aux arrêtés d'exécution. Je les tiens à votre disposition, si vous le souhaitez, et je peux vous remettre la note qui vous montrera quel est le degré d'avancement des travaux. Retenez simplement que nous mettons absolument tout en œuvre pour parvenir à achever le processus réglementaire pour le premier semestre 2017!

S'agissant de la Commission européenne, nous sommes en contact permanent avec elle pour expliquer le processus et notre ambition de pouvoir le faire aboutir le plus rapidement possible. Sans doute serons-nous un peu en retard eu égard aux délais imposés par la Commission. J'ai l'impression que le choix méthodologique qui a été opéré permettra de déboucher sur un dispositif légal et réglementaire le plus consensuel possible et qui intégrera au mieux les préoccupations des différents secteurs concernés.

**05.03** **Frédéric Daerden** (PS): Monsieur le premier ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je vous accorde qu'il s'agit de dossiers difficiles qui nécessitent une consultation très vaste, afin d'exécuter au mieux cette directive. Au demeurant, lors des discussions portant sur les arrêtés d'application, j'avais regretté que nous ne soyons pas allés suffisamment loin dans la lutte contre le dumping social. Je me réjouis que vous vous en préoccupiez et j'espère que cela se traduira dans les arrêtés.

Je ne puis que déplorer le retard enregistré, parce que les secteurs et les travailleurs s'impatientent. J'entends que le processus sera achevé au début 2017. J'espère que cela n'affectera pas les finances européennes.

Puisque vous l'avez proposé, je suis sincèrement intéressé par les documents dont vous disposez à cet égard.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06** **Question de M. Gilles Vanden Burre au premier ministre sur "la nouvelle proposition de rachat de Brussels Airlines par Lufthansa" (n° 15281)**

**06** **Vraag van de heer Gilles Vanden Burre aan**

**de eerste minister over "het nieuwe voorstel van Lufthansa voor de overname van Brussels Airlines" (nr. 15281)**

**06.01** **Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, voici quelques semaines, je vous interrogeais déjà sur le dossier du rachat de Brussels Airlines par Lufthansa. Ce dossier a évolué très récemment et a pris un coup d'accélérateur le 28 novembre dernier. C'est pour cette raison que je reviens vers vous. À l'époque, vous m'aviez répondu en séance plénière en précisant les balises que vous aviez posées dans le cadre de la négociation avec Lufthansa et avec les actionnaires belges. Je souhaite faire le point avec vous sur ce dossier.

Une nouvelle proposition a été déposée sur la table et doit être approuvée pour le 15 décembre. Selon la presse, les actionnaires devaient marquer leur accord pour le 7 décembre, sauf deux (la SFPI et Brussels Airport), qui maintiendront leur signature en suspens jusqu'à ce que deux conditions soient remplies: l'approbation de la proposition par tous les autres actionnaires historiques et, surtout, le bon déroulement du conseil d'administration de Brussels Airlines qui doit avoir lieu aujourd'hui. Au menu de celui-ci figure l'engagement du renouvellement de la flotte des longs courriers, qui sert à couvrir les destinations africaines, américaines et, bientôt, asiatiques. Dans ce cas, les deux derniers signataires approuveront à leur tour avant le 15 décembre.

Selon ce que l'on nous rapporte, parmi les autres avancées obtenues au cours des négociations avec la compagnie allemande, il y a la composition du conseil d'administration et la constitution d'un comité consultatif qui suivra l'évolution de l'intégration de la compagnie belge. Ces différentes propositions seront valables durant deux ans. Ensuite, la compagnie allemande sera réellement et pleinement propriétaire de la compagnie belge.

L'engagement du renouvellement de la flotte des longs courriers vise à pérenniser la position de Bruxelles comme un hub du groupe Lufthansa spécialisé dans les destinations africaines et point de convergence du réseau des compagnies du groupe Star Alliance. Nous imaginons que la proposition a pour objectif de garantir une activité aérienne valorisante à Bruxelles, objectif déclaré des actionnaires belges. Mais rien n'est plus mobile qu'un avion et, pour s'assurer de maintenir une activité, rien de mieux que de sauvegarder un

pouvoir de décision. Il sera immanquablement en Allemagne.

Nous avons également appris récemment que le maintien du nom de Brussels Airlines faisait aussi partie de ce qui aurait été acquis, en tout cas dans un premier temps.

Monsieur le premier ministre, je souhaite revenir avec vous sur les engagements que vous avez pris il y a quelques semaines en termes de maintien de l'activité en Belgique à long terme, de maintien de l'emploi et de maintien de centres de décision dans notre pays. Selon ce que nous avons pu lire dans la presse jusqu'à présent, les résultats paraissent assez maigres, voire incertains.

Monsieur le premier ministre, comment expliquez-vous que le gouvernement, via la SFPI que vous avez mandatée pour négocier au nom des actionnaires belges, n'ait pas pu obtenir de garanties quant au maintien durable de l'emploi et des centres de décision dans notre pays?

Deuxièmement, confirmez-vous que la flotte des longs courriers est bien validée pour Bruxelles? Les actionnaires belges donneront-ils leur accord, dès lors, pour la revente de 100 % de Brussels Airlines?

Ma troisième question a trait aux garanties supplémentaires que vous compteriez encore négocier. En effet, jusqu'à présent, plusieurs balises que vous aviez posées ne semblent pas respectées, notamment concernant les centres de décision et le maintien de l'emploi. Avez-vous l'intention d'actionner d'autres leviers, via votre homologue allemand par exemple?

Quatrièmement et pour conclure, j'aimerais revenir sur le rôle de la SFPI dans ce dossier. Dans votre réponse du 4 octobre dernier, vous me confirmiez que la SFPI n'avait pas essayé de racheter les parts de Brussels Airlines durant l'année 2015. Les informations que j'ai pu rassembler sur le sujet montrent que l'idée était plutôt d'augmenter la participation de la SFPI jusqu'à une minorité de blocage, via une augmentation de capital, ce qui aurait, évidemment, mathématiquement dilué l'actionnariat de Lufthansa. D'après ces mêmes informations, Brussels Airlines aurait alors refusé en expliquant ne pas avoir besoin de l'argent. Pouvez-vous confirmer cette information? Si elle devait s'avérer exacte, il s'agirait quand même d'une occasion manquée. On peut légitimement se demander pourquoi le gouvernement n'a pas

d'avantage œuvré en 2015 pour matérialiser cette augmentation de capital.

**06.02** **Charles Michel**, premier ministre: Monsieur le président, cher collègue, je vous remercie pour votre intérêt pour ce dossier extrêmement important, vu en effet l'importance du secteur.

Toutefois, je suis dans une situation un peu délicate aujourd'hui. Nous sommes en fin de processus; celui-ci pourrait se terminer au cours des heures qui viennent. Comme vous le savez, deux sociétés privées sont concernées. L'une est cotée en bourse. Vous comprendrez que, sur un certain nombre de sujets, je doive faire preuve, en ce moment, de prudence.

Néanmoins, voici quelques éléments.

Comme vous l'avez rapidement rappelé, nous sommes dans une situation où nous assumons les conséquences d'une décision qui a été prise il y a plusieurs années. En effet, cette faculté donnée à Lufthansa d'acquérir les actions a été octroyée dans le cadre d'une convention qui date d'il y a quelques années. Cependant, parce que des démarches ont été faites par le gouvernement voici plusieurs mois déjà, comme je l'avais expliqué lors d'une réunion plénière à la Chambre, Lufthansa a décidé de chercher une voie consensuelle et d'adopter une démarche non pas unilatérale, mais une démarche de négociation avec l'ensemble des *stakeholders*. Je veux mentionner ce premier point.

Effectivement, des négociations ont été menées, sans que le gouvernement fédéral y soit directement un acteur légalement associé. Compte tenu du secteur ainsi que de l'enjeu, et comme je m'y étais engagé devant le parlement, j'ai veillé à suivre de près le processus de négociation, en mesurant bien le fait que nous sommes dans un schéma particulier où, à chaque moment, Lufthansa peut considérer qu'elle active de manière unilatérale, sans devoir négocier, les modalités de l'opération qui est envisagée.

Quelques points étaient importants pour le gouvernement et je voudrais les mentionner. En ce qui concerne la question de l'emploi, des garanties ont été exprimées quant à l'ambition, au départ de cette opération, de renforcer la dynamique économique et d'en faire un *business model* à succès afin de pouvoir garantir non seulement la pérennité de l'emploi mais également, nous l'espérons, l'accroissement de l'emploi si c'est possible. Il est donc important

d'avoir des signaux sur le renouvellement et le rajeunissement de la flotte. Ce sont des messages que j'ai transmis aux représentants de Lufthansa dans les contacts que j'ai eus avec eux.

Il est important également de veiller à ce que le caractère multimarque soit le plus possible maintenu et qu'il y ait, certainement dans les deux premières années, au moment où les opérations d'intégration vont s'implémenter, une présence belge dans les différents organes de décision. Cela a été transmis à travers différents messages.

Enfin, l'idée est de pouvoir conserver une activité de hub au départ de Bruxelles. Cela concerne la stratégie en lien avec le développement de Eurowings, qui vise à être un opérateur multi-hub. Il faut que l'on puisse valoriser notre expertise, notamment à destination du continent africain, et que l'on puisse aussi renforcer une capacité d'attractivité pour Bruxelles et pour la Belgique.

En ce qui concerne le processus de décision, vous mentionnez une information qui ne correspond pas aux messages qui me sont donnés. Vous indiquez un certain nombre d'éléments qui ne correspondent pas aux informations que je reçois. Je souhaite faire preuve de prudence dans la mesure où je ne suis pas présent dans ce conseil de Brussels Airlines. Toujours est-il que je ne dispose pas de l'information quant à d'éventuelles opportunités qui auraient, selon vous, existé.

Pour ce qui concerne le processus de décision, nous avons veillé à avoir des contacts, au départ de la SFPI, avec les différentes instances régionales concernées à Bruxelles et en Wallonie. J'ai eu des contacts avec le ministre Marcourt en charge de cette question au niveau wallon.

Nous sommes vraiment au plus près de l'actualité puisque j'ai reçu l'information, il y a à peine une heure, suivant laquelle la Wallonie s'apprêtait à valider l'accord qui est sur la table. L'information n'est pas encore officialisée par écrit, mais elle m'a été communiquée à l'occasion d'un entretien que j'ai eu, il y a une heure, avec le ministre Marcourt. Je peux également vous indiquer que j'ai rencontré le CEO de Lufthansa et que j'ai reçu, ce matin, une lettre à l'intention du gouvernement fédéral que j'ai partagée avec les instances régionales. Dans cette lettre, le CEO de Lufthansa donne un certain nombre de messages à destination du gouvernement belge ayant trait notamment aux préoccupations concernant, par exemple, l'avenir d'Eurowings, les questions d'emploi, la présence dans le management d'un

certain nombre d'opérateurs belges et la présence d'une capacité de décision au niveau belge. Il s'agit de préoccupations qui correspondent à celles que j'avais mentionnées lors de ma première intervention en séance plénière notamment suite à votre question sur le sujet. Il va de soi que je tiens cette lettre, qui m'a été communiquée ce matin, à la disposition du parlement.

**06.03 Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Le moment est effectivement particulier puisque le conseil d'administration se tient aujourd'hui. Quand le dossier sera clôturé et que nous disposerons de l'ensemble des informations, je reviendrai certainement vers vous pour vous interroger en commission ou en séance plénière. En effet, le dossier est important à deux égards. Comme je l'ai déjà dit, les centres de décision, l'ancrage local, les garanties d'emploi en Belgique sont des éléments importants. Mais un autre élément est également très important pour nous, et c'est la raison pour laquelle je me permets d'insister sur le rôle que votre gouvernement et les gouvernements précédents ont joué via la SFPI. Nous estimons que, de manière globale, l'État qui a été un actionnaire important via divers Investis régionaux et via Belfius aurait peut-être pu avoir un rôle plus proactif, plus fort.

D'où mes questions liées à la SFPI sur lesquelles nous reviendrons. C'est un dossier important pour une entreprise stratégique au niveau belge. Je ne manquerai pas de vous réinterroger très prochainement sur le sujet.

Je vous remercie.

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

Le **président**: La question n° 15343 de Mme Gwenaëlle Grovonius est transformée en question écrite.

**07** Question de M. Marco Van Hees au premier ministre sur "la composition de certains cabinets ministériels en 2011" (n° 15358)

**07** Vraag van de heer Marco Van Hees aan de eerste minister over "de samenstelling van sommige ministeriële kabinetten in 2011" (nr. 15358)

**07.01 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, la question ne sera pas longue.

En 2011, la loi sur la transaction pénale élargie a été adoptée par la Chambre et le Sénat dans des conditions qui peuvent poser des problèmes en matière de déontologie. Entre autres problèmes, selon certaines sources journalistiques, des membres de cabinets ministériels auraient exercé des pressions et posé des actes qui pourraient être contraires au principe de séparation des pouvoirs. Ce problème va nous occuper aussi dans une question suivante d'ailleurs.

Dans ce cadre, pourriez-vous me fournir la liste complète des personnes qui, en 2011, appartenaient aux cabinets des ministres et secrétaires d'État suivants: ministre des Finances (Didier Reynders); ministre des Affaires étrangères (Steven Vanackere); ministre de la Justice (Stefaan De Clerck); secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude fiscale, adjoint au ministre des Finances (Bernard Clerfayt). Vous pouvez évidemment joindre cette liste au rapport, vous ne devez pas me citer oralement tous les noms.

**07.02 Charles Michel**, premier ministre: Merci, monsieur le président.

Je vais répondre en quelques points.

D'une part, il y a quelques mois, nous avons été interpellés dans le cadre d'une association, qui s'appelle Cumuleo je pense, afin de communiquer, de manière générale, la liste des collaborateurs qui travaillent pour les cabinets ministériels. Étant interpellé comme premier ministre, j'ai interrogé la commission d'accès aux documents administratifs pour connaître leur point de vue sur les obligations imposées aux différents gouvernements sur ce sujet-là. Je tiens aussi la lettre à votre disposition. C'est une réponse qui m'a été communiquée il y a quelques semaines déjà, pendant l'été, au mois d'août pour être précis, et cette commission a considéré que ces documents ne pouvaient pas être considérés comme des documents administratifs au sens de la loi du 11 avril 1994.

Cependant, même si cette commission a conclu en ce sens, j'ai considéré comme premier ministre, qu'on devait pouvoir diffuser les informations même si la loi ne nous l'impose pas. C'est un premier point, poser le cadre légal.

Deuxième point. Il y a – je l'ai appris grâce à votre question, je vous en remercie – un arrêté royal du