

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 28 OKTOBER 2015

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 28 OCTOBRE 2015

Après-midi

---

La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.  
De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** **Ordre du jour**

**01** **Agenda**

La **présidente**: Conformément à la décision unanime de ce matin, nous allons modifier l'ordre du jour de cet après-midi. Nous commencerons par l'ensemble des questions inscrites à l'ordre du jour au sujet des marchés publics octroyés au cabinet d'avocats Clifford. Par ailleurs, il a aussi été décidé ce matin que nous ferions un mini-débat. Cela signifie que même les groupes qui n'ont pas déposé de question peuvent intervenir dans le cadre de ce débat. Nous proposons que chacun ait cinq minutes de temps de parole.

Chers collègues, y a-t-il des membres d'autres groupes qui n'ont pas déposé de question sur ce sujet mais qui désirent s'inscrire dans le débat? De heer Geerts, M. Foret.

Je me réfère au Règlement, qui stipule que dans un mini-débat, on ne peut avoir qu'un seul orateur par groupe en plus de ceux qui ont déposé une question

Chers collègues, je vais prier M. Van den Bergh de présider la commission pendant que je pose ma question.

Madame Matz, vous avez la parole.

**01.01** **Vanessa Matz** (cdH): Madame la présidente, en ce qui concerne l'organisation des travaux, la commission a introduit deux demandes ce matin: l'organisation de ce débat-ci d'une part et, puisque nous ne pouvions le requérir nous-mêmes car nous devons passer par Mme la ministre, la commission a demandé, d'autre part, la présence du président du SPF Mobilité.

La raison est simple: dans les différents articles de presse, la ministre dit clairement que c'est son administration qui lui a conseillé cette procédure. Il semblait dès lors opportun que le président du SPF puisse être présent pour confirmer la procédure choisie.

Nous insistons sur cette présence qui nous semble essentielle pour la clarté des débats.

La **présidente**: Vous savez qu'il faut demander au ministre compétent pour l'administration concernée qu'il introduise la demande à l'administration.

Madame la ministre, la commission de ce matin a demandé la présence du président du SPF Mobilité. Un collaborateur de votre cabinet était présent. Quelle est votre réponse?

**01.02** **Jacqueline Galant**, ministre: (...)

La **présidente**: Pour ceux qui n'ont pas entendu, Mme la ministre vient de dire que le président du

SPF Mobilité pourra être entendu par les commissaires mais, qu'aujourd'hui, c'est Mme la ministre qui répondra à l'ensemble des questions.

**01.03 Vanessa Matz** (cdH): Je me permets d'insister. Cette présence n'est-elle pas louable dès lors qu'il s'agit d'un même dossier à propos duquel c'est Mme la ministre, elle-même, qui désigne son administration pour le conseil qui lui a été prodigué? Ce n'est nullement pour avoir le plaisir d'entendre un orateur supplémentaire. Cela me semble légitime pour qu'on puisse entendre, ici, les deux personnes principales qui sont intervenues dans ce dossier. Une impossibilité matérielle est-elle à l'origine de l'absence du président du SPF Mobilité?

La **présidente**: Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir sur le sujet?

**01.04 Gilles Foret** (MR): Je trouve que c'est tout à l'honneur de la commission d'avoir décidé de faire remonter ces questions et d'ouvrir la commission avec un débat d'actualité. Nous l'avions demandé de manière unanime.

La ministre va répondre aux questions. Nous pourrions revenir plus tard sur le sujet. Il ne faut pas se précipiter et organiser tout de suite l'audition de différents intervenants. Nous déciderons après la réponse de la ministre.

**01.05 Georges Dallemagne** (cdH): Je souhaiterais obtenir un éclaircissement concernant un point du Règlement, qui est libellé de manière un peu ambiguë: "À l'exclusion du groupe auquel l'auteur de la question appartient, un seul orateur par groupe peut également prendre la parole." Cette règle d'un orateur par groupe ne s'applique donc pas au groupe qui prend déjà la parole.

La **présidente**: Donc Mme Matz pourra parler.

**01.06 Georges Dallemagne** (cdH): Parfait. Nous avons compris l'inverse.

La **présidente**: La ministre est responsable politiquement face au parlement. La proposition a été faite ce matin et la ministre n'a pas décidé de convoquer en même temps le président du SPF Mobilité. J'ai entendu M. Foret et la ministre déclarer que le cas échéant, après les débats, nous pourrions organiser une audition avec le président du SPF Mobilité.

Je vous propose d'ouvrir le débat sur cette problématique et de discuter ensuite du suivi qu'il faudra y donner.

M. Van den Bergh va présider la commission.

*Président: Jef Van den Bergh.*

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

## **02 Questions jointes de**

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le marché public octroyé au cabinet d'avocats Clifford Chance" (n° 7031)

- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec un cabinet d'avocats" (n° 7072)

- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre le cabinet de la ministre, la DGTA et le cabinet Clifford Chance dans le dossier du survol de Bruxelles et sa périphérie" (n° 7113)

- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les prestations de cabinets d'avocats" (n° 7149)

## **02 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheidsopdracht die aan het advocatenkantoor Clifford Chance werd toegekend" (nr. 7031)

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met een advocatenkantoor" (nr. 7072)

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen het kabinet van de minister, het DGLV en het advocatenkantoor Clifford Chance in het dossier inzake de vluchten boven Brussel en de Rand" (nr. 7113)

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opdrachten voor advocatenkantoren" (nr. 7149)

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor dat wij de volgorde van indiening van de vragen respecteren. Het woord is eerst aan mevrouw Lalieux.

**02.01 Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, comme c'est un mini-débat, chaque groupe a droit à cinq minutes.

Madame la ministre, selon la presse, votre cabinet ministériel s'apprête à dédier entre 400 000 et 600 000 euros au paiement des honoraires du cabinet d'avocats Clifford Chance pour des prestations accomplies ces derniers mois. Selon *Le Vif*, Clifford Chance a été choisi par votre cabinet sans faire jouer la concurrence ni respecter la législation sur les marchés publics.

Depuis environ une semaine, des informations de plus en plus accablantes sont divulguées quotidiennement. Nous vous demandons d'apporter des réponses précises, car il est question de centaines de milliers d'euros d'argent public. Ce dossier semble plus que suspect.

Le parlement a droit à la transparence. C'est pourquoi je vous pose les questions suivantes.

Quel est le tarif horaire des prestations fournies par le cabinet d'avocats Clifford Chance au bénéfice de votre cabinet ministériel?

Quelles sont les sommes actuellement dues à ce cabinet?

Quel est le montant total des prestations qui sont et seront fournies par celui-ci?

Combien d'heures a-t-il prestées?

Comment avez-vous évalué, en connaissant son tarif horaire, le nombre d'heures pendant lesquelles il devait travailler?

Quelle est la nature de ses prestations?

Je vais vous rappeler la loi, madame la ministre. Les contrats à conclure avec les avocats sont soumis à la loi sur les marchés publics et donc au principe fondamental de mise en concurrence. La procédure négociée suppose de respecter au moins deux conditions. Premièrement, il convient d'élaborer un cahier des charges décrivant l'objet du marché, qui doit être envoyé au moins à trois firmes. Deuxièmement, il faut négocier en respectant l'égalité entre les candidats qui ont remis une offre. C'est la base même du marché public.

Je voudrais donc savoir si un cahier des charges a bien été rédigé par vos services? Si oui, par qui? Ce cahier des charges a-t-il bien été soumis à au moins trois firmes?

Enfin, je voudrais savoir si vos services ont négocié avec toutes les firmes candidates qui s'étaient intéressées au marché. En d'autres termes, avez-vous fait jouer la concurrence? Avez-vous des preuves pour le démontrer?

À cet égard, vous avez déclaré samedi dernier dans *La Libre* que c'était votre administration qui vous avait conseillé – c'est pour cette raison que nous demandions sa présence – de ne pas faire jouer la concurrence.

Madame la ministre, très solennellement, je voudrais savoir si vous confirmez les déclarations que vous avez faites dans *La Libre* ce samedi. Est-ce bien votre administration qui vous a demandé de ne pas faire jouer la concurrence pour comparer les prix des avocats? C'est une question fondamentale dans ce dossier.

Depuis samedi, le site de *La Libre* annonce d'autres échanges de mails. Au début, il n'y avait qu'un mail mais elle annonce maintenant un échange de mails. Pour la clarté et la transparence de ce débat, le parlement devrait avoir connaissance de l'ensemble des mails échangés entre votre administration et vous-même, surtout si des journalistes possèdent déjà l'ensemble de ces mails.

Sauf si vous me dites l'inverse, ces mails prouvent que votre administration a demandé de respecter les règles du marché public et pas de contourner les règles de concurrence. Normalement, une ministre et son cabinet sont censés connaître la loi mieux que n'importe qui et la respecter, même si l'administration semble

lui dire autre chose. La responsabilité d'une ministre ne se situe pas dans le fait de dire "ce n'est pas moi, c'est mon administration".

Madame la ministre, avez-vous soumis votre dossier à l'Inspection des Finances avant le lancement du marché public? C'est une obligation légale quand on dépasse 31 000 euros. Nous parlons ici de 400 000 à 600 000 euros.

Avez-vous soumis votre dossier à la ministre du Budget ou au Conseil des ministres?  
Qui a décidé de lancer cette procédure, vous-même ou un fonctionnaire délégué de votre administration?

Enfin, même si cette procédure me semble totalement illégale, j'aimerais savoir sur quelle base vous avez désigné ce cabinet Clifford. Ce n'est sans doute pas sur une base de prix puisque vous n'avez pas fait jouer la concurrence. Cependant, si tel devait bien être le cas, je souhaiterais que vous m'expliquiez comment il se fait qu'il soit le moins cher.

Clifford n'est pas du tout spécialisé dans l'aviation – je suis allée voir sur le site internet aujourd'hui. Nulle part, il n'est fait référence au transport aérien. Clifford a-t-il déjà travaillé avec votre administration dans le domaine aérien dans le passé? Par qui ce cabinet d'avocats a-t-il été choisi? Par vous, votre cabinet ou votre administration?

Pour synthétiser mes trois dernières questions, je veux aussi relayer ce que j'ai lu dans la presse. Y a-t-il eu une réelle mise en concurrence? A-t-on fait jouer la concurrence ou a-t-on affaire à un cas de copinage entre un cabinet d'avocats et un cabinet ministériel?

Madame la ministre, c'est un dossier très grave et sérieux. J'espère que vous ferez toute la transparence devant cette commission parlementaire et donnerez l'ensemble de la documentation échangée entre votre administration et votre cabinet.

**02.02 Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je vous avais interrogée déjà jeudi dernier, en séance plénière, sur ce dossier, et vous ne m'aviez pas répondu.

Depuis, les informations, de plus en plus inquiétantes et lourdes sur le plan légal, se sont multipliées. Le parlement a droit à la clarté, à l'information et à la transparence sur cette question extrêmement préoccupante. Il est impératif de faire le plus rapidement possible toute la lumière sur ce dossier puisqu'il ressort que vous auriez conclu un important marché de services, sans appel d'offre ni procédure négociée.

À ce stade, je voudrais simplement comprendre et avoir, cette fois-ci, des réponses à mes questions, de la manière la plus honnête et détaillée possible.

D'abord, je souhaiterais savoir quel montant exact concerne ce marché sur les procédures aériennes et d'autres questions litigieuses en matière aériennes. On parle de 500 000 euros. Est-ce exact? Est-ce un montant de cet ordre? Pourrions-nous obtenir le chiffre exact concernant ce contrat? Existe-t-il un contrat en bonne et due forme? Peut-on en avoir une copie? Quel est son objet exact?

Ensuite, puis-je savoir pour quelle raison vous n'avez pas fait appel à la moindre forme de concurrence? Que ce soit par appel d'offres – ce sont des montants très importants –, que ce soit par procédure négociée ou encore avec la consultation de cinq entreprises. Différentes possibilités étaient à votre disposition et vous n'avez pas fait le moindre appel à la concurrence. En l'état, nous n'avons aucune information à ce sujet.

Dans un premier temps, vous nous avez affirmé avoir agi de la sorte sur recommandation du président du SPF Mobilité. Ce n'est pas exact. *La Libre* d'aujourd'hui estime même que vous lui avez menti sur ce dossier. Je prends ici les termes du président du SPF Mobilité dans le courriel qu'il vous a adressé le 3 novembre 2014: "L'accord de l'Inspection des Finances doit être obtenu si la valeur du marché est supérieure à 31 000 euros. En outre, il faut prouver à l'Inspection des Finances le caractère inéluctable de la dépense. Si la valeur du marché est supérieure à 85 000 euros, il faut l'accord du ministre du Budget." L'avez-vous obtenu?

Je poursuis: "Un délai raisonnable doit être respecté pour permettre aux sociétés d'avocats contactées de répondre. Il est difficilement imaginable de réduire ce délai à moins de sept jours." Était-ce votre intention? Cela semble être indiqué à travers ce courriel, vu le cas d'espèce.

Enfin, "il faudra en fin de parcours obtenir l'accord du contrôleur des engagements".

Vous avez décidé sciemment de passer outre cette recommandation formelle, écrite et détaillée, de votre administration. Êtes-vous consciente qu'en agissant de la sorte vous bafouez les dispositions légales et notamment la loi du 24 décembre 1993 qui prévoit bel et bien la mise en concurrence pour cette catégorie de marchés juridiques qui appartient à la catégorie B21 des marchés de services?

Il semble aussi que vous n'avez pas sollicité l'avis préalable de l'inspecteur des Finances, alors que c'est obligatoire. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait? Enfin, pourquoi n'avez-vous pas demandé l'accord du Conseil des ministres, puisqu'il est prévu que pour tout contrat supérieur à 350 000 euros, l'aval du Conseil des ministres est obligatoire?

Par ailleurs, pour quelles raisons vous êtes-vous adressée à ce cabinet d'avocats? Au vu des informations qui sont parues dans la presse, il n'apparaît pas du tout évident qu'il ait des compétences pointues, spécifiques en matières aéronautiques. Et effectivement, en consultant le site web dudit cabinet pour savoir quelles sont leurs compétences, on voit qu'il s'agit de banques, de finance, de marchés de capitaux, de fusions et d'acquisitions. On est très loin de ce type de sujets lorsqu'il s'agit de procédure aéronautique. Le SPF Mobilité avait l'habitude de s'adresser à d'autres bureaux que celui-là, systématiquement par procédure négociée. Pourquoi avez-vous choisi de travailler avec ce bureau alors qu'il n'avait absolument pas d'expérience pertinente a priori – et cela a été confirmé dans certaines déclarations de votre cabinet à la presse – en matière de procédures aériennes?

Est-il exact que ces avocats ont réclamé un tarif horaire de 380 euros hors TVA, alors qu'à l'occasion d'autres consultations, avec d'autres cabinets, sur des domaines identiques, les prix étaient moitié moindres? Confirmez-vous ce tarif pour des conseils qui, en l'occurrence, n'étaient pas extrêmement spécialisés en la matière? C'est en tout cas ce qui apparaît à la lecture des différents documents auxquels j'ai eu accès.

Voilà les quelques questions que je souhaitais vous adresser à l'entame de ce débat, madame la ministre. Nous comptons sur vous pour avoir tous les détails, toutes les informations nécessaires. Le Parlement a droit à la transparence sur ce sujet.

**02.03** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, rappelons le contexte de ces études. Plusieurs fois dans cette commission et en particulier le 1<sup>er</sup> avril dernier, je vous ai interpellée sur la nécessité de commander des études afin d'objectiver la problématique des nuisances sonores autour de Bruxelles et sur Bruxelles. À l'époque, vous m'aviez répondu que des moyens avaient été libérés lors du conclave budgétaire pour vous permettre de, je vous cite, "commander des études en fonction de leur utilité". Les études que je vous demandais à l'époque portaient plutôt sur des études historiques sur l'utilisation des routes, des études de densité de population, par exemple, ou un *benchmarking* de meilleures pratiques des aéroports comparables à celui de Bruxelles-National. Je ne pensais pas que la majorité du budget allait être consacrée à des études juridiques.

Entre-temps, l'hebdomadaire *Le Vif L'Express* a révélé qu'une enveloppe de 1 à 1,5 million a effectivement été attribuée formellement à la DGTA pour la réalisation d'études, appels à des experts, règlement des litiges etc. Votre porte-parole – pas vous-même, c'est vrai – a répondu au *Vif*: "Ces études ont été effectuées, sont en cours ou vont l'être". Nous apprenons également que votre cabinet a désigné, visiblement sans appel d'offres ni procédure négociée, un cabinet d'avocats, le cabinet Clifford Chance, pour rédiger le projet de Vliegwet – c'est très étonnant – et vous conseiller sur les aides d'État aux compagnies aériennes. Il semblerait qu'ils travaillent à un tarif horaire exorbitant de 385 euros, soit très au-dessus de la norme habituelle des cabinets qui travaillent habituellement pour le SPF Mobilité et en particulier pour la DGTA. La facture de ce cabinet s'élèverait déjà à près de 600 000 euros.

Si ce cabinet était chargé de la rédaction de la Vliegwet, j'en serais fort surpris car je dispose de trois versions de la Vliegwet qui ont été travaillées ces dix dernières années, sous les ministres Landuyt, Schouppe et Wathelet. Il est donc étonnant que vous ayez besoin de nouveaux avis juridiques pour la rédiger.

Il semblerait que vous ayez un problème avec les aides d'État que l'État belge octroie aux compagnies aériennes volant à partir de Bruxelles-National, et plus particulièrement un contentieux avec Ryanair. Si c'est

la raison pour laquelle Clifford Chance a été consulté, il serait bon de le préciser.

Parallèlement, *Le Vif L'Express* a rendu publique une lettre qui vous a été adressée par la CGSP. Le syndicat critique vertement votre attitude à l'égard de la DGTA, n'hésitant pas à dire qu'il n'a jamais vu un ministre qui méprise autant et aussi ouvertement son administration!

Les syndicats vous reprochent entre autres d'avoir confié au cabinet Clifford Chance une tâche qui pourrait très bien être assumée par les juristes de la DGTA – qui sont payés par l'État fédéral - et d'avoir choisi ce cabinet sans appel d'offres ni procédure négociée, alors qu'il n'est en rien spécialisé en matières aéronautiques. Je suis le dossier depuis des années; jamais Clifford Chance n'a été impliqué dans un dossier en lien avec l'aéroport de Bruxelles-National ou avec le survol de Bruxelles.

Madame la ministre, j'en viens à mes questions. Quel est le budget alloué en 2015 à la réalisation d'études objectives et techniques relatives aux nuisances sonores aériennes autour de Bruxelles? Je ne parle pas des aspects juridiques, du contentieux ni de la Vliegwet. Quelles études ont-elles déjà été menées, et pour quel montant chacune? Quelles sont celles qui sont encore en cours? Quelles études vont-elles encore être commandées, et à qui? Via quelle procédure légale le cabinet Clifford Chance a-t-il été choisi, compte tenu de son absence d'expérience en matières aéronautiques? Pourquoi ne pas avoir confié cette mission aux juristes de la DGTA, qui possèdent, eux, quantité d'études préalables et les avant-projets de loi relatifs à la Vliegwet que vous êtes censée nous présenter d'ici la fin de l'année? Quel est le montant des honoraires facturés par ce cabinet jusqu'à présent? Reste-t-il encore de la marge pour financer les études que vous aviez annoncées en avril? Que comptez-vous répondre au courrier de la CGSP? Enfin, comment comptez-vous améliorer vos relations avec la DGTA et le SPF Mobilité afin de mettre en œuvre vos projets futurs – ceux que vous nous annoncez depuis un an – et dont la DGTA sera la garante? À ce titre, Ecolo-Groen demande que soit organisée l'audition du président du SPF Mobilité, M. Ledoux.

**02.04 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik wil voorafgaandelijk duidelijk zeggen dat ik op dit moment absoluut niemand beschuldig. Als ik in de voornamelijk Franstalige media echter lees dat er sprake kan zijn van onregelmatigheden ten belope van 400 000 à 600 000 euro, dan vind ik het mijn plicht als Parlements lid om hierover vragen te stellen. Het speelt daarbij voor mij dan geen enkele rol of ik in de meerderheid dan wel in de oppositie zit. Indien de onregelmatigheden waar zouden blijken te zijn, dan wil ik als Parlements lid dat iemand hiervoor de verantwoordelijkheid neemt en dat dit niet zomaar blauwblauw blijft.

Mevrouw de minister, ik zal vooral vragen stellen omdat dit volgens mij mijn job is. Conclusies kunnen nadien worden getrokken.

Ik kom tot de procedure. Er is discussie over het al dan niet afwijken van de openbare aanbesteding. Volgens mij kan dat alleen in beperkte mate in het kader van conciliatie en arbitrage. Zijn u en uw kabinet het daarmee eens? Het kan ook alleen maar als het gaat over een beperkt bedrag. Ter zake hanteer ik de regel van de goede huisvader. Dit is een belangrijke notie in het al dan niet nemen van beslissingen.

Hebben u en uw kabinet kennis van de procedure, zoals ze door collega Dallemagne al werd aangehaald? Het gaat over een bedrag van 31 000 euro voor advies IF, 85 000 euro voor de minister van Begroting en 350 000 euro voor de Ministerraad. Ik ben zelf cabinetard geweest. Hier zetelen nog cabinetards, die dergelijke bedragen ooit van buiten hebben moeten leren en zeer voorzichtig moesten zijn.

De heer Dallemagne sprak over twee e-mails. Kunnen die e-mails worden bekendgemaakt aan deze commissie? Ik heb ooit nog een advies van de Raad van State gekregen dat ons ertoe verplichtte om drie advocatenkantoren te consulteren voor bijkomend juridisch advies. Bent u daarvan op de hoogte? Als ik in mijn eigen gemeente kijk, dan stel ik vast dat wij daar soms toe worden verplicht. Ik begrijp niet dat dit zomaar kon passeren.

Dan kom ik tot de inhoud. Op basis van welke competenties is het bureau Clifford Chance gekozen? Werden daarvoor objectieve criteria gehanteerd? Of heeft dit advocatenkantoor een bepaalde kennis?

Komt het doordat u of uw medewerkers in het verleden al met hen hebben samengewerkt en werd daarom dat advocatenkantoor gekozen? Wie heeft het kantoor gekozen? Wat is de basis van het contract? Kan het contract vandaag aan de commissie worden voorgelegd, zodat de leden weten welke opdracht aan het advocatenkantoor werd gegeven, en binnen welke limieten? Ik refereer aan de bedragen die ik in de krant

las, want er klopt iets niet. Is de prijs van 400 000 à 600 000 euro correct? Er werd daarnet over een goede huisvader gesproken, maar ik denk, collega's, dat niemand ervan moet worden overtuigd dat in een openbare instelling dergelijke bedragen niet kunnen worden gehanteerd zonder een algemene consultatie. Klopt de prijs van 385 euro per consultancyuur? Zo ja, vanwaar die keuze, gezien de benchmark met andere kantoren?

Tot slot heb ik nog een aantal inhoudelijke bedenkingen over het dossier. Collega Hellings heeft het ook al gezegd. Ik weet, mevrouw de minister, dat u geen cadeau hebt gekregen met dit dossier. Daar ben ik absoluut van overtuigd. Ik kijk echter even naar de archieven. In 2007 liet mijn goede vriend en collega Renaat Landuyt over de vliegwet zijn licht schijnen. Daarop volgde een advies van de Raad van State. Vervolgens mocht een andere collega van de commissie het dossier van nabij volgen, met name de heer Schoupe, en vervolgens de heer Wathelet. Opnieuw heeft de Raad van State een advies uitgebracht dat absoluut niet evident was, maar dat ik wel heb moeten doorgronden. Als ik het heb moeten doorgronden, dan weet ik dat het bestaat. Als twee keer een advies van de Raad van State is gegeven en als vorig jaar op het einde van de legislatuur nog een beslissing is genomen tot de instelling van objectieve controleorganen, begrijp ik niet dat de regering vandaag opnieuw, als een goede huisvader, een advocatenbureau aanduidt dat blijktbaar tot op vandaag, volgens de website van het kantoor, geen enkele notie heeft van de materie. Hoe komt dat?

Tot slot, de samenwerking met de administratie. Er is sprake van mails tussen uw kabinetchef en de voorzitter van de FOD. Kunnen zij publiek worden gemaakt, want daaruit blijkt dat er een vertrouwensprobleem is. Dat lijkt ons essentieel. Er zijn ook andere open brieven aan u gericht, waaruit zou blijken dat u absoluut geen vertrouwen hebt in de administratie.

Ik rond af, mijnheer de voorzitter. Ik vind dit een zeer ernstig dossier, nogmaals, los van mijn job als Parlements lid van de oppositie. Het feit dat 500 000 euro aan publieke middelen mogelijk niet goed zouden zijn gebruikt, vraagt om nadere verklaringen. Ik vraag dan ook om volledige transparantie in het dossier.

**02.05 Gilles Foret (MR):** Monsieur le président, madame le ministre, chers collègues, au regard de la tournure des événements de ces derniers jours et de ces dernières heures, je m'interroge sur le rôle joué par certains au sein de l'administration.

Je ne peux que regretter le climat délétère qui règne autour de ce dossier. Le déballage médiatique alimenté par des fuites savamment orchestrées est déplorable. Il nous éloigne malheureusement du débat de fond et du débat sur la politique aéroportuaire. Ce débat a besoin de toute notre énergie et nécessite des réponses rapidement.

Nous savons que ce n'est pas facile mais il faut de la confiance et de l'énergie. Nous avons tout intérêt à revenir à un débat plus serein.

J'attends avec impatience, madame la ministre, le point que vous ne manquerez pas de faire aujourd'hui.

Ma première question plus générale portera sur la situation et sur tous les éléments qui viennent d'être rappelés par mes collègues. J'aimerais connaître le rôle de l'administration dans le recours à des conseils juridiques techniques extérieurs.

Ensuite, dans le futur, comment comptez-vous clarifier et moderniser les procédures?

Je pense que la sécurité juridique devant entourer les débats sur des sujets d'une importance capitale pour notre pays et le développement économique de celui-ci en vaut la chandelle.

Madame la ministre, je ne doute pas que vous ferez la transparence, toute la transparence et rien que la transparence.

**02.06 Vanessa Matz (cdH):** Monsieur le président, plusieurs collègues ont déjà largement évoqué ces questions.

J'aimerais dire très calmement à M. Foret, qui ne veut pas faire venir l'administration, qu'il s'interroge tout de même sur le rôle que celle-ci a joué. Il aurait été plus facile de leur poser directement la question.

La sérénité des débats, que nous appelons de nos vœux, n'a pas été facilitée par les réponses fournies dans la presse.

*La Libre* a évoqué le rôle que la future directive européenne pourrait jouer sur les marchés publics. Comme ce texte n'est pas encore entré en application, le contrat qui a été conclu ne lui était pas soumis. Quand bien même l'aurait-elle été, il me semble que le projet à l'examen concerne les questions litigieuses, et non des aspects qui relèvent de consultations, conseils, conclusions de conventions ou rédaction de projets de loi. Il faut clarifier ce point car on a essayé de nous "enfumer" en arguant que tous les services juridiques étaient désormais exemptés des procédures de marché public.

Tous les collègues ont souligné le caractère colossal de cette somme de 500 000 euros. Nous pouvons nous demander s'il n'existait pas des outils au sein de votre administration ou d'organes satellites pour vous conseiller sur ce dossier extrêmement important.

Je rappelle que vous avez brûlé trois feux rouges, ce qui est le comble pour une ministre de la Mobilité! D'abord, vous avez écarté la mise en concurrence, alors que la loi sur les marchés publics l'impose. Ensuite, vous n'avez pas soumis votre contrat à l'Inspection des Finances, bien que le montant du marché vous l'impose. Enfin, vous ne l'avez pas présenté en Conseil des ministres, alors que l'importance de la somme vous y obligeait. Nous souhaiterions donc obtenir des explications.

**02.07** **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la presse divulgue des informations en matière d'honoraires d'avocats. Pourtant, des informations de ce type sont par nature confidentielles et n'ont pas vocation à être rendues publiques, a fortiori de manière parcellaire et volontairement caricaturale. Cependant, pour assurer toute la transparence et couper court à tout fantasme dans ce dossier, voici quelques données chiffrées qui m'ont été transmises par le SPF Mobilité et qui se trouvent donc dans la comptabilité du SPF Mobilité.

Je vais vous communiquer des chiffres; je vous invite à prendre des notes pour suivre le raisonnement qui les explique. Le SPF Mobilité, et jamais la ministre comme certains voudraient le faire sous-entendre, travaille actuellement avec plus de quarante avocats ou bureaux d'avocats pour divers dossiers, essentiellement contentieux, et ce pour toutes les matières, qu'elles soient routières, aériennes, maritimes ou ferroviaires.

En 2014 - je rappelle que je suis arrivée en octobre 2014 -, plus de 890 000 euros ont été consacrés aux honoraires d'avocats, toutes directions confondues et rien que pour le contentieux aérien, quasi la moitié, à savoir 409 986,33 euros. En 2015, un budget de 1 127 000 euros a été engagé afin de couvrir les honoraires d'avocats, toutes directions confondues, en ce compris l'inflation du contentieux lié au survol et la mise en œuvre de la 6<sup>e</sup> réforme de l'État. À ce jour, on a des dossiers concrets pour 680 000 euros dont plus de 300 000 euros sont liés aux seuls dossiers relatifs aux activités aéroportuaires, parmi lesquelles le contentieux lié au survol, les aides d'État, la réflexion globale sur le futur de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles. Clifford Chance a facturé à ce jour 170 000 euros, dont plus de 90 000 euros uniquement pour le dossier lié à la procédure en infraction ouverte par la Commission européenne dans le dossier des aides aux compagnies aériennes. Ces dépenses sont imputées sur une enveloppe de 400 000 euros budgetés destinée à couvrir les consultations juridiques relatives à l'accord de coopération de 1989, aux aides d'État et à la réflexion relative aux nuisances sonores.

Cette enveloppe est évidemment comprise dans le budget 2015.

Sur le fond, pourquoi avoir choisi ce cabinet d'avocats? Clifford Chance a été désigné au tout début novembre 2014, soit deux semaines après mon entrée en fonction, dans le cadre de la procédure intentée par la Commission européenne contre la Belgique suite aux soupçons de soutien à certaines compagnies aériennes, procédure à laquelle il fallait répondre pour début décembre 2014.

Dit internationaal advocatenkabinet, bekend op wereldniveau, is gereputeerd op het vlak van het Europees recht, meer in het bijzonder inzake staatssteun, van het zakenrecht, van geschillen inzake publiek recht en van milieurecht. Vandaag kan ik enkel zeggen dat, gelet op de evolutie in het dossier, ik zeker tevreden ben over de kwaliteit van hun werk.

Pour ce qui concerne plus spécialement le secteur aérien, l'État belge fait appel à différents avocats pour l'assister dans les contentieux, notamment celui relatif au survol, dont tous les dossiers sont confiés au

même cabinet depuis près de deux décennies.

De son côté, le cabinet Clifford Chance suit le dossier relatif au soutien aux compagnies aériennes et conseille l'État belge sur les aspects juridiques d'une réflexion globale menée au sein de mon cabinet et de l'administration sur le futur de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles.

Les règles en matière de marchés publics doivent évidemment également s'appliquer aux services juridiques. Dans le cas présent, la procédure négociée sans publicité peut se justifier en raison de l'urgence et de la confidentialité nécessaire au traitement de ce type de dossier, et de la relation de confiance indispensable entre le cabinet d'avocats et son client. C'est d'ailleurs pour cela que la réglementation européenne en matière de marchés publics a évolué et permet ce type d'exception, notamment la directive 2014/24, non encore transposée en droit belge, relative aux marchés publics qui exclut les services d'avocats relatifs à des litiges et à du conseil juridique des règles en matière de marchés publics lorsqu'il existe une probabilité que la question sur laquelle porte le conseil fera l'objet d'un litige. Or, vous conviendrez qu'il y a de fortes probabilités de litige dans le cadre de tout dossier qui touche de près ou de loin à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

En tout état de cause, c'est à l'administration et non au ministre ou à son cabinet qu'il appartient de passer les commandes et autres marchés publics, quels qu'ils soient, et de faire les démarches utiles auprès de l'Inspection des Finances si nécessaire, ce quand bien même ces commandes seraient passées à la demande du ministre ou de son cabinet.

Le cabinet Clifford Chance a donc été désigné en suivant l'approche proposée par mon administration à laquelle mon cabinet avait adressé un projet de cahier des charges en vue d'une procédure négociée accompagnée d'une liste non limitative de trois cabinets à consulter, même si le SPF nous avait précédemment indiqué qu'une telle consultation n'était pas nécessaire.

Cette approche a consisté en la communication d'une offre tarifaire par Clifford Chance. Cette offre a été communiquée au SPF pour comparaison avec les tarifs habituellement appliqués par les avocats qu'il consulte sur des matières similaires et pour validation.

Cette approche comparative semble, au demeurant, être utilisée habituellement – et depuis longtemps – par le SPF Mobilité en vue de la désignation des avocats qu'il mandate, notamment pour des dossiers de contentieux. Si une telle procédure n'est pas conforme aux prescriptions du droit des marchés publics des services juridiques, je veillerai alors à ce que le droit soit strictement respecté.

Ce midi, j'ai rencontré le chef de corps de l'Inspection des Finances à qui j'ai demandé de mener en urgence une enquête sur tous les marchés juridiques de mon administration.

Aussi, pour éviter toute confusion et lever toute controverse, je vais analyser la possibilité de faire évaluer par un consultant indépendant, en toute transparence, non seulement la situation des marchés publics des services juridiques au sein du SPF Mobilité, mais aussi celle de tous les marchés qui y sont passés. En fonction du résultat de cette analyse, je ferai en sorte que des corrections soient apportées au cas par cas et que soient éditées, tant au sein de mon cabinet que de mon administration, des règles et procédures claires en la matière afin d'éteindre définitivement toute polémique et d'éviter toute nouvelle erreur. De la sorte, mon cabinet et mon administration pourront poursuivre leur travail dans la sérénité et la sécurité juridique.

Ensuite, je ne voudrais pas occulter mon sentiment que la lettre de la CGSP est intimement liée aux divulgations dans la presse d'informations relatives aux prestations d'avocats au sujet desquelles je viens de vous répondre. Vous ne pourrez pas m'ôter de la tête que ces attaques n'ont pour seul objectif que de me détourner de la finalisation des mesures structurelles dans un dossier éminemment sensible et émotionnel.

S'agissant de cette lettre, j'identifie quatre grands points d'attention que je voudrais partager avec vous. Le premier a trait au mépris et au discrédit que je porterais au personnel du SPF, en particulier celui de la DGTA. Il n'en est rien, absolument rien. Mon cabinet et moi entretenons avec tout le personnel du SPF d'excellentes relations basées sur le respect et l'écoute. La collaboration entre mon cabinet et les différentes DG s'opère de manière harmonieuse. Des réunions régulières s'organisent pour la gestion de dossiers précis, voire, plus largement, pour la stratégie à développer à l'avenir.

Chacun d'ailleurs exprime, au cours de ces rencontres, ses points de vue et arguments. Ces réunions sont

riches en échanges. La qualité des personnes n'a jamais été remise en cause. S'il est vrai que tous les dossiers suivent ce processus de collaboration, il en est un qui fait l'objet d'un travail jusqu'ici confiné au sein de mon cabinet: la recherche de mesures structurelles liées aux activités aéroportuaires. Ce dossier est sensible et mérite une attention toute particulière. Cela n'empêche pas cependant de consulter, sur tel ou tel aspect, la DGTA. D'ailleurs tel a été le cas pour la loi sur les procédures de vol en préparation. Le cabinet précédent n'a pas procédé différemment.

Le deuxième point porte sur la création d'une autorité de contrôle indépendante des nuisances sonores. Le syndicat semble ignorer l'accord de gouvernement qui précise que "en concertation avec les Régions, le gouvernement veillera en outre à la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National créée au départ de la DGTA". Je travaille exactement en ce sens.

Je rappelle aussi que la création de cette autorité est également une obligation imposée dans le cadre du règlement européen qui entre en vigueur le 13 juin 2016.

Le troisième point porte sur le dossier Clifford, si on peut l'appeler de cette manière. Je me réfère aux réponses que j'ai apportées précédemment.

Le quatrième aspect porte sur le communautarisme et ma prétendue volonté de ne pas avoir de présence de Bruxellois dans l'équipe qui gère le dossier du survol. Je compose mon cabinet en me basant sur les expertises des personnes qui me conseillent. Je n'exclus aucune personne du SPF dans les dossiers qui relèvent de mes compétences. Cette expertise partagée est d'ailleurs positive. Cependant, il est un point auquel j'accorde beaucoup d'importance et qui fait partie intégrante du code de déontologie des agents de la fonction publique: l'impartialité des agents et l'attention portée aux éventuels conflits d'intérêts. Dans ce cadre, j'ai souhaité qu'une personne en particulier ne soit plus associée au dossier relatif au survol. Cela lui a été expliqué de vive voix.

Il est vrai également que le dossier relatif aux activités aéroportuaires ne concerne pas que Bruxelles. Je l'ai déjà exprimé et je le redis ce jour: les solutions structurelles concernent à la fois les Bruxellois mais également le Brabant flamand et le Brabant wallon, sans compter l'Oost-Vlaanderen.

Le dernier point porte sur l'organisation interne du SPF. Je rappelle que je ne suis pas responsable de la gestion quotidienne de mon administration. Un comité de direction, dirigé par le président, en est chargé. Il existe en outre des lieux et organes de concertation syndicale auxquels je ne participe pas. Je reste cependant à l'écoute de manière respectueuse des organisations syndicales quand elles le souhaitent. J'ai d'ailleurs demandé encore ce matin au président du SPF de me faire un état des lieux de cette concertation sociale au sein de son SPF. J'espère le recevoir dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne le budget des études destinées au dossier du survol, un budget global de 3 millions d'euros a été alloué au SPF; 400 000 euros ont été spécifiquement dédiés aux aspects juridiques pour divers dossiers, le solde étant disponible pour des études spécifiques. Ces études seront menées dans le cadre des mesures structurelles.

En ce qui concerne les articles parus ce midi, j'ajouterai que, toutes les semaines, ma cheffe de cabinet ou mes équipes rencontrent le président de l'administration. Je participe personnellement ou un représentant de mon cabinet au conseil de direction qui a lieu toutes les semaines. Le président du SPF a été évalué au mois de juillet. L'évaluation n'était pas des plus positives. Il y avait des choses à améliorer. Depuis cette évaluation, un calendrier des entretiens de fonctionnement a été fixé.

Dire que j'ai rappelé à l'ordre ce matin le président de mon administration est un peu fort. Le 2 octobre, à la suite d'un premier entretien de fonctionnement, j'ai proposé quatre rendez-vous pour que nous puissions nous voir de manière régulière, afin d'améliorer nos relations. J'avais proposé les dates du 16 octobre, du 30 octobre, du 13 novembre et du 27 novembre. Les deux premières dates ne convenaient pas et je n'avais pas reçu de proposition d'amélioration quant aux points qui devaient l'être.

J'ai donc fixé un nouvel entretien de fonctionnement pour ce jour, dont l'invitation a été envoyée le 16 octobre. Cela n'a strictement rien à voir avec toute cette histoire. Il était important de rétablir la vérité.

Le **président**: Chers collègues, pour les répliques, il est accordé deux minutes par personne par groupe.

**02.08** **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, "ce n'est pas moi, c'est l'autre", l'autre étant votre administration. Comme d'habitude, la suspicion est rejetée sur les autres.

Quels sont vos arguments? L'urgence pour désigner un avocat, une mise en concurrence et en négociation, trois jours et c'est fait! En ce qui concerne l'argument de confidentialité, je rappelle que les avocats et tous les cabinets sont tenus à la confidentialité. Donc, ce sont des arguments qu'il faut rejeter.

Vous nous inondez de chiffres pour noyer le poisson. Certes, vous me les donnerez! Mais je n'ai eu aucune réponse à mes questions. L'Inspection des Finances (IF) est une légalité, pour vous aussi. L'IF vous aurait dit immédiatement où vous deviez les mettre en concurrence, ce que vous n'avez pas fait parce que vous ne nous avez même pas répondu.

Vous accusez de manière éhontée votre administration. Nous vous avons demandé l'ensemble des e-mails échangés. Je vous les redemande solennellement ici, madame la ministre. En effet, ne pas aller à l'IF signifie que vous avez dépensé des centaines de milliers d'euros de manière totalement illégale et la directive, vous le savez pertinemment, ne s'applique pas dans le cas présent.

Vous et M. Foret portez des accusations graves contre votre administration. À présent, vous allez faire un grand audit, mais il vous appartient de veiller à la mise en concurrence et il vous incombe de veiller au bon déroulement en la matière. Je vous rappelle que vous avez une responsabilité politique sur votre administration. Vous êtes la patronne et vous aimez d'ailleurs continuellement le rappeler en notre commission. Lorsqu'un patron, comme chez VW, a été pris après une escroquerie, c'est lui qui a assumé ses responsabilités et non un ingénieur ordinaire.

Une fois de plus, madame la ministre, je vous demande devant cette commission la transparence. Qui a demandé Clifford, madame la ministre? Vous ne nous avez pas répondu. Je demande également que cette commission fasse toute la lumière sur ce dossier et demande l'ensemble des mails et à entendre le président du SPF Mobilité. Je vous pose une simple question: qui a désigné Clifford? L'administration ou votre cabinet? Et qui l'a proposé?

Monsieur le président, j'aimerais obtenir une réponse.

Le **président**: Je propose que l'on fasse le tour des membres avant de passer la parole à la ministre.

**02.09** **Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le président, la ministre se faisait fort de nous impressionner avec ses chiffres mais, en réalité, elle n'a pas répondu à nos questions. Les chiffres qu'elle a avancés n'avaient rien à voir avec le débat. Je lui ai posé des questions toutes simples et j'ai eu très peu de réponses.

Je lui ai d'abord demandé s'il y avait un contrat avec Clifford Chance, je n'ai pas eu de réponse. Si oui, qui a signé ce contrat? Vous ou votre administration? Vous n'avez pas répondu. Pour quel montant? Vous avez cité plein de chiffres mais je ne vous demandais que celui-là. Vous n'avez pas répondu.

Sur l'objet du contrat, vous nous avez donné quelques indications. C'est intéressant car vous avez parlé de "conseils juridiques". On n'est donc pas du tout dans du contentieux, on est dans du conseil juridique. Il y a une partie contentieux mais vous auriez pu la mettre dans un autre dossier. Même la future directive européenne qui, en l'occurrence, ne s'applique pas, ne concernera pas ce conseil juridique. Vous ne pouvez donc pas invoquer cette directive européenne pour cette partie-là du dossier.

Avez-vous demandé une autorisation de l'Inspection des Finances? Vous n'avez pas répondu. Avez-vous demandé son autorisation au Conseil des ministres? Vous n'avez pas répondu. Avez-vous demandé son autorisation au ministre du Budget? Vous n'avez pas répondu.

Vous vous défaussez sur votre administration pour un bureau de conseil que vous désignez vous-même et pour lequel vous dites que vous n'avez rien à voir dans la manière dont ce bureau sera désigné. C'est absolument inacceptable! Je n'ai jamais entendu un ministre répondre de la sorte!

Madame la ministre, franchement, je vous demande des réponses à ces questions toutes simples!

**02.10** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, il y a un véritable problème de confiance entre

votre administration et votre cabinet à un moment crucial, celui de la finalisation de votre plan global concernant le survol de Bruxelles. Vous avez dit avoir choisi Clifford Chance pour deux raisons: pour la nécessité d'avoir une relation de confiance et la confidentialité. Force est de constater que dans votre relation avec le SPF Mobilité, vous n'avez ni relation de confiance ni confidentialité, si je vois le nombre de mails qui ont été rendus publics ces dernières heures.

Vous avez dit que Clifford Chance avait été choisi en fonction du soutien juridique à apporter dans le cadre du contentieux lié aux aides d'État. Vous poursuiviez en disant que ce contentieux lié aux aides d'État fait partie de la même enveloppe que le soutien juridique dans l'élaboration des solutions structurelles liées au futur de l'exploitation de Brussels Airport. Ce n'est pas la même chose!

Que vous choisissiez Clifford Chance pour ses compétences en matière de contentieux et du fait qu'aujourd'hui Ryanair vous attaque, c'est une chose; mais les solutions structurelles pour le survol de Bruxelles, c'est tout autre chose! Cela n'a rien à voir! Cela aurait dû faire l'objet d'un marché totalement séparé. Aujourd'hui, il existe une compétence en matière de survol de Bruxelles et en matière de solutions structurelles et elle se trouve au sein de la DGTA. C'est pourquoi je comprends que le SPF se rebiffe. C'est là que vous devez aller chercher ces compétences mais vous avez choisi Clifford Chance parce que vous aviez la confidentialité et la relation de confiance, que je vous incite à retrouver avec votre administration.

**02.11 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt het hier over de uitzonderingen op *le marché public* en u verwijst naar de uitzonderingsregels in het kader van openbare aanbestedingen in uw wetgeving. Ik vrees dat het advocatenbureau dat u dit advies heeft gegeven zich vergist. Immers, urgentie, confidentialiteit en *litiges* geven absoluut geen vrijgeleide om de bedragen — ik heb daarstraks vermeld in welke gradaties een advies moet worden gevraagd aan de IF, aan de minister van Begroting en de aan Ministerraad – te overschrijden.

Mijnheer de voorzitter, ik heb gevraagd om het contract met Clifford Chance te kunnen inkijken. Ik heb gevraagd wie dat contract ondertekend heeft en ik herhaal die vraag.

Mevrouw de minister, vervolgens zegt u dat dit volgens uw administratie kon. Ik las in de pers echter dat uw administratie een tweede mail verzonden heeft om te zeggen dat dit niet kon. Graag zou ik die twee mails willen inkijken en ik verzoek u ook om niet eenzijdig naar één mail te verwijzen, terwijl er twee zijn.

U zegt ook dat u aan de Inspectie van Financiën gevraagd hebt naar alle consultants voor de FOD. Dat mag u best als bevoegd minister. Hoewel u zegt een zeer goede relatie te hebben met uw administratie, stellen wij vandaag vast dat er mails in hoofde van uw kabinetchef naar de voorzitter van de FOD worden verzonden, waarin duidelijk wordt gezegd dat er bij de administratie eigenlijk een vorm van weerstand is tegen uw beleid. Graag kreeg ik dus ook inzage van die mails.

De vraag rijst wat wij nog meer kunnen verwachten.

Mijnheer de voorzitter, ik wens absoluut het akkoord met Clifford Chance te zien. Ik wil weten wie dat ondertekend heeft, welke bedragen er afgesproken zijn en wat de inhoud van dit contract is. Men had het hier zonet over transparantie. Wel, dit zou de transparantie bevorderen.

**02.12 Gilles Foret** (MR): Madame la ministre, vous avez joué cartes sur table, quoi qu'en dise l'opposition. Mme Lalieux peut sourire, comme d'habitude...

Vous avez évoqué la manière dont la procédure avait été appliquée.

**02.13 Georges Dallemagne** (cdH): (...)

**02.14 Gilles Foret** (MR): (...)

Madame la ministre, vous avez décrit le rôle – parfois inquiétant - joué par les uns et les autres. Je pense que les heures et les jours à venir montreront de quoi il retourne. Ce dossier m'intéresse en tant que politique soucieux de faire avancer les choses sur le fond.

Vous avez aussi parlé de l'opportunité de recourir au cabinet et des raisons pour lesquelles vous l'avez fait. Le plus important, ce sont les engagements que vous avez pris et la responsabilité que vous avez prise en

demandant au chef de corps de l'Inspection des Finances de faire toute la lumière, et rien que la lumière, sur les événements, les procédures et leur application. Vous avez aussi insisté sur la nécessité de les rendre plus claires afin de renforcer la sécurité juridique, qui est primordiale.

**02.15 Vanessa Matz** (cdH): Madame la ministre, excusez-moi, mais cette mascarade a assez duré. Toutes les réponses que vous avez apportées ont chargé l'administration. Les mails qui ont été sollicités par les collègues n'ont pas été fournis. Les voici! Ils montrent tous que c'est votre cabinet qui a désigné Clifford. Ensuite, on s'aperçoit qu'il n'y a pas quarante-huit heures qui s'écoulent entre le moment où l'on se demande combien de cabinets il faut consulter et la prise de décision. Le lendemain, Clifford est désigné par votre cabinet! Dans ces mails, que je tiens à la disposition de mes collègues, on trouve également la preuve que c'est votre cabinet qui a négocié les honoraires de Clifford selon deux formules proposées.

Par conséquent, ce qui a été dit ici n'est pas la vérité. En outre, un mail de votre administration, qui a déjà été publié et que mon collègue Dallemagne a mentionné, recommande la procédure à suivre: la consultation obligatoire de l'Inspection des Finances au-dessus de 31 000 euros, le passage en Conseil des ministres, etc.

Donc, l'ensemble de ces mails, que je dépose au secrétariat de la commission, démontre que toutes les réponses qui nous ont été fournies ne reflètent pas la vérité. Vous dites prendre des engagements pour l'avenir en termes de transparence, mais je me demande si la commission doit encore vous croire à ce sujet. Voilà pourquoi il était important que votre administration soit présente.

Un article vient d'être publié en ligne avec une réponse de votre administration, dans laquelle une partie importante de ces e-mails sont publiés. Ils sont à la disposition des commissaires parce que je pense que l'on se paye un peu nos têtes.

**02.16 Jacqueline Galant**, ministre: Chers collègues, je suis interpellée par le fait qu'un parti politique possède les échanges passés entre un cabinet et l'administration. C'est interpellant par rapport à la déontologie d'un fonctionnaire.

L'arrêté royal lié aux aides d'État a commencé sous l'ancien gouvernement et tout a été confié au cabinet Stibbe sans aucun marché. À cet égard, il n'y a jamais eu d'interrogation.

Je voudrais rappeler et vous donner lecture des mails qui sont à votre disposition.

Le 3 novembre 2014 à 16 h 05, mon service juridique envoie un projet de cahier des charges au président de mon administration:

"En suite de nos discussions, il me semble que l'on peut consulter les trois cabinets suivants: Stibbe, Clifford, Philippe & Partners. Il faudrait leur indiquer en préambule l'objet de leur mission, à savoir:

1. Répondre avant le 3 décembre 2014 aux questions posées par la Commission à l'État belge.
2. Assister l'État belge dans une réflexion stratégique en matière d'aides d'État.

Les critères seraient:

1. L'expérience reconnue et avérée en droit européen des aides d'État, spécialement des aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes.
2. La connaissance des milieux européens et contacts utiles auprès des services de la Commission à justifier dans une note explicative, le premier point pour 50 points, le deuxième pour 30 points
3. Les honoraires à répartir en deux sous-offres:
  - une offre forfaitaire couvrant la rédaction de la réponse à la Commission (10 points);
  - une offre sur la base d'un tarif horaire détaillé couvrant l'assistance de l'État belge dans sa réflexion stratégique pour 20 points.

Ce n'est pas tout à fait la répartition dont on a parlé tout à l'heure, mais ça tient la route, je crois.

Je reste évidemment à l'écoute de l'avis de tes services, certainement mieux rôdés que moi pour des marchés de ce type. Comment faut-il procéder? Vous rédigez l'appel d'offres et vous consultez l'Inspection des Finances et autres.

À te lire."

À 17 h 31, le président de l'administration envoie un courriel disant:

"Si on inclut la réponse à la Commission dans l'appel d'offres, on exclura le bureau Stibbe d'office. S'ils ne sont pas retenus, vu qu'ils travaillent déjà dessus, ils proposent qu'on retire cet aspect de l'offre".

Mon service juridique lui répond que l'idée est que Stibbe reste en charge de la représentation de l'État fédéral au tribunal de commerce et qu'on rebat les cartes en ce qui concerne la réponse à la Commission et la réflexion stratégique; ces deux choses allant de pair, la seconde s'inscrivant dans la continuité ou la remédiation, comme on le voudra, de la première.

Le 3 novembre à 17 h 36, le président de l'administration envoie un courriel dans lequel il dit:

"Concernant l'appel d'offres, il faut l'accord de l'Inspection des Finances qui doit être obtenu si la valeur du marché est supérieure à 31 000 euros et qu'en outre, il faut prouver à l'Inspection des Finances le caractère inéluctable de la dépense. Si la valeur du marché est supérieure à 85 000 euros, il faut l'accord du ministre du Budget. Un délai raisonnable doit être respecté pour permettre aux sociétés d'avocats contactées de répondre. Il est difficilement imaginable de réduire à moins de sept jours, vu le cas d'espèce. Enfin, il faudra, en fin de parcours, obtenir l'accord du contrôleur des engagements".

Mon service juridique lui répond, qu'à son sens, le marché public dépassera largement les 32 000 euros mais qu'il ne sait pas du tout s'il pourrait dépasser les 85 000 euros. Il lui demande comment ils ont l'habitude de procéder avec ce genre de marché stock quand on ne sait pas à l'avance à combien la facture s'élèvera.

Le 3 novembre à 18 h 40, le président de l'administration répond:

"Après discussion avec mes juristes, il semble qu'inclure dans l'appel d'offres la réponse à la Commission pose un problème d'égalité car Stibbe pourrait postuler pour un marché dont une partie est déjà gérée par lui-même actuellement, ce qui le met dans une position privilégiée. Ou alors il faut les en exclure mais ce n'est pas idéal non plus.

Pour l'Inspection des Finances, il est plus que probable qu'il faudra obtenir son accord en démontrant l'absolue nécessité de la mission suite aux nouvelles circulaires du gouvernement. Vu les enjeux, cela devrait être possible mais jamais garanti avec l'Inspection des Finances.

Question budget, nous sommes déjà bien au-delà de notre budget légal suite aux dépenses dues au plan Wathelet mais cela, on s'en occupe, je vais voir comment jauger du budget."

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.*

*Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

Le 4 novembre 2014 à 10 h 10, mon service juridique écrit au président de l'administration en redemandant si le SPF doit faire une démarche formelle vis-à-vis des avocats. Après discussions au cabinet, on décide que Stibbe continuera à assurer le suivi des recours en justice et rédigera, avec le cabinet et le SPF, la réponse à la Commission européenne.

Clifford Chance assurerait la réflexion sur la stratégie future du gouvernement en matière de mesures envers le secteur aéroportuaire. Bien entendu, cette réflexion s'alimentera et alimentera celle de Stibbe dans une perspective globale.

Mon service juridique demande quelles démarches formelles le SPF doit faire. Ensuite l'administration instruit le dossier.

Nous mettons tous les mails à votre disposition. Vous pouvez les avoir. Mais ce n'est pas normal que l'on retrouve dans la presse des mails échangés entre une administration et son ministre. Un code de déontologie doit être respecté par tous les fonctionnaires, même par le président de l'administration!

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik stel voor dat de mails worden gekopieerd en uitgedeeld.

Het laatste woord is aan het Parlement.

**02.17 Karine Lalieux (PS)**: Mme la ministre a tout de même répondu à une de mes questions. C'est bien vous qui avez choisi le cabinet Clifford et qui avez décidé de ne pas aller vers l'IF qui vous aurait dit que votre choix était totalement illégal. C'est une première chose.

Nous avons aussi la preuve d'une deuxième chose, puisque vous nous l'avez dite. Vous avez payé 170 000 euros dans une totale illégalité. Cela dépasse les 85 000 euros. Vous l'avez dit.

**02.18 Jacqueline Galant**, ministre: Ce n'est pas moi, c'est l'administration.

**02.19 Karine Lalieux** (PS): Je ne vous ai pas interrompue. La responsabilité politique est dans le chef de la ministre. Si on ne porte pas de responsabilité politique, on n'est pas ministre. C'est tout! À un moment donné, c'est trop facile de dire que vous allez "éclairer ce qui se passe dans l'administration" alors que vous aviez eu tous les échanges de mails et que l'administration, c'est-à-dire l'IF, avait demandé une procédure.

**02.20 Jacqueline Galant**, ministre: Sous l'ancien gouvernement, cela ne vous posait pas de problème.

**02.21 Karine Lalieux** (PS): Mme la ministre m'a coupée. J'aimerais simplement lui rappeler que la responsabilité politique existe. Je me calme. C'est la première fois que je hausse le ton. Je trouve qu'accuser l'administration sans aucune responsabilité politique, c'est dire "ce n'est pas moi, c'est l'autre". On n'est pas au jardin d'enfants.

Mme la ministre aime bien les audits. Je demande que la Cour des comptes ouvre une enquête sur ces questions. Que le parlement réunisse une commission et invite le président du SPF Mobilité. Que le premier ministre se prononce sur la réalité des procédures ouvertes par Mme Galant, sur son respect des procédures mises en place par son propre gouvernement, c'est-à-dire l'IF, la ministre du Budget et le Conseil des ministres.

**02.22 Georges Dallemagne** (cdH): Madame la ministre, je constate que vous chargez l'administration, et pourtant, en introduction de ce débat, vous avez dit que c'était la ministre qui répondrait. C'est la ministre qui assume la responsabilité politique. C'est ce que vous avez vous-même souhaité, alors que nous souhaitons pouvoir entendre l'administration. Vous n'avez de cesse de la charger, sans l'autoriser à venir ici au parlement. Cela ne me paraît pas acceptable. Nous remarquons que vous assumez l'entière responsabilité politique sur ce dossier.

Vous n'avez toujours pas répondu à mes questions: y a-t-il un contrat, pour quel montant, y a-t-il eu appel d'offres, l'inspecteur des Finances a-t-il été consulté? Pour chacune, vous vous êtes défaussée. Je pense que le parlement doit se saisir de ce dossier extrêmement préoccupant. Il concerne la manière dont les dossiers sont gérés par votre cabinet.

**02.23 Jacqueline Galant**, ministre: (...)

**02.24 Georges Dallemagne** (cdH): Nous sommes en train d'examiner votre dossier. Vous vous défaussez toujours sur Pierre, Paul et Jacques!

Je vous demande si vous n'estimez pas qu'il y a eu des procédures illégales que vous avez vous-même entérinées et que vous avez même assumées politiquement. C'est la question qui nous préoccupe aujourd'hui, madame Galant!

**02.25 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je note l'énergie que met le cdH à faire oublier le plan Wathélet de la façon la plus extraordinaire qui soit et je serai content d'entendre M. Ledoux pour parler de ces contrats Stibbe.

Madame la ministre, sur le fond, il y a le contentieux pour lequel vous avez choisi Clifford Chance. Mais vous n'avez jamais précisé si Clifford Chance était aussi en charge du suivi juridique pour le plan global. Le fait que Clifford Chance ait remporté un marché qui porte sur le contentieux est une chose mais Clifford Chance n'a pas à s'occuper du plan global de survol de Bruxelles.

Sur la forme, quoi qu'il arrive, après l'audition de M. Ledoux, qu'il apparaisse que la faute incombe à l'administration ou vous incombe, dans tous les cas, vous êtes la responsable politique et vous devrez l'assumer!

**02.26 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik zal niet terugkomen op mijn vorige conclusie, maar als ik uw lezing van de verschillende mails hoor, komt bij mij het volgende op: verantwoordelijkheid hebben betekent ook verantwoording afleggen. Ik vraag dan ook dat al die mails, zonder een specifieke voorlezing, ter beschikking van de commissie worden gesteld.

Collega's, na alles vandaag aangehoord te hebben, is wat mij betreft de gevolgde procedure nog steeds niet juist.

Mevrouw de voorzitter, net zoals mevrouw Lalieux, suggereer ik het volgende. Het zou nuttig zijn, mocht deze commissie — wij zullen nagaan hoe wij dit doen — zich op basis van haar bevoegdheden richt tot het Rekenhof met het verzoek om deze zaak verder uit te klaren, ook omdat wij als controlerende macht niet rechtstreeks toegang hebben tot de documenten van de administratie. Daarom is het nuttig dat ook het Rekenhof gevat wordt om enige klaarheid te brengen, zeker wat de procedures betreft, want daarover heerst volgens mij nog steeds twijfel.

**02.27 Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, tous les mails sont à votre disposition. Il s'agit d'échanges entre mon cabinet et le président de l'administration dans lesquels des noms sont cités. Je demande donc, par respect pour les fonctionnaires concernés, que leur nom ne soit pas divulgué dans la presse.

**02.28 Gilles Foret** (MR): Madame la présidente, je tiens une nouvelle fois à attirer l'attention sur le fait que Mme la ministre a pris ses responsabilités.

Madame la ministre, je me réjouis que la lumière ait été faite quant aux engagements que vous avez pris au niveau de toutes ces procédures.

Cela dit, je viens de lire une lettre dans la presse d'un responsable de l'administration. Ce déballage me scandalise. Il s'agit pourtant d'un débat qui nécessite un climat de confiance et de sérénité.

Je me réjouis donc, madame la ministre, des propos que vous avez tenus au début de votre intervention. Je crois que tout cela va trop loin.

**02.29 Vanessa Matz** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, ce qui s'est passé est grave. Après avoir dit que le président du SPF serait entendu après-demain, vous nous avez, pour ainsi dire, invités à passer à un autre point de l'ordre du jour..

Je répète que j'estime, pour ma part, que ce qui se passe est grave. Vous auriez très bien pu mettre les documents à disposition plus tôt, comme cela vous avait déjà été demandé de manière insistante. Mais il a fallu qu'ils soient rendus publics pour que vous vous décidiez enfin à nous les communiquer.

Cela dit, je regrette la procédure suivie. Je regrette également que toutes les réponses que vous avez fournies soient en contradiction avec les mails échangés entre votre cabinet et l'administration. Il s'agit là d'un fait très grave.

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

La **présidente**: Avant de poursuivre les questions orales, nous allons suspendre la réunion quelques minutes.

Collega's, er staat geen regeling van de werkzaamheden op de agenda. Die zal plaatsvinden in een volgende vergadering.

*La réunion publique de commission est suspendue de 15.43 heures à 16.07 heures.  
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 15.43 uur tot 16.07 uur.*

*Voorzitter: Karine Lalieux.  
Présidente: Karine Lalieux.*

**03 Question de Mme Gwenaëlle Grovonijs à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité du transport pour les enfants à mobilité réduite" (n° 6382)**

**03 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonijs aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gratis vervoer voor kinderen met een**

## **beperkte mobiliteit" (nr. 6382)**

**03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, le rapport annuel 2014 du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires révèle un problème qui mériterait, selon moi, votre attention. L'exemple concerne un enfant à mobilité réduite de moins de 12 ans. Reconnu autiste, cet enfant bénéficie d'une "carte accompagnateur gratuit", ce qui permet à la personne qui l'accompagne de voyager gratuitement. Dans le même temps, comme enfant de moins de 12 ans il a, en principe, le droit de voyager "gratuitement sans titre de transport s'il accompagne une personne de 12 ans et plus, munie d'un titre de transport de la gamme de service intérieur valable sur le réseau belge". Il n'est indiqué nulle part que la "carte accompagnateur gratuit" et la gratuité qu'elle octroie à l'accompagnateur en question est exclue de cette réglementation. Étant donné cette confusion, la gratuité octroyée à un enfant de moins de 12 ans n'entrerait pas en ligne de compte dans ce cas puisque l'adulte accompagnant bénéficie du non-paiement de son titre de transport (sur base de la carte accompagnateur gratuit) et que l'enfant devrait être en possession d'un titre de transport. Il existe donc, de facto, une inégalité de traitement entre les enfants valides et non valides de moins de 12 ans. Le service de médiation est intervenu auprès de la SNCB plaidant pour que l'article 9, § 2 des conditions de transport soient appliquées. Il semblerait, malgré tout, que la SNCB campe sur sa position.

Madame la ministre, pourriez-vous examiner cette question et tenter de proposer une solution de bon sens afin qu'à l'avenir, les enfants moins valides puissent être traités comme n'importe lequel de leurs pairs?

*En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse de la ministre, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par l'auteur.*

*Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord van de minister steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

**03.02 Jacqueline Galant, ministre:** Madame la présidente, la SNCB va adapter, au 1<sup>er</sup> décembre 2015, sa réglementation afin d'octroyer la gratuité en 2<sup>e</sup> classe pour les enfants titulaires d'une carte accompagnateur gratuit. Le voyageur de plus de 12 ans qui accompagnera cet enfant (de moins de 12 ans) voyagera gratuitement au bénéfice de la carte accompagnateur gratuit.

**03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Pour les deux: l'enfant et l'accompagnateur? D'accord. C'est très bien.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**04 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de vente de titres de transport" (n° 6383)**

**04 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten" (nr. 6383)**

**04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Le rapport 2014 du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires révèle que 41,7 % des plaintes concernent les titres de transport, chiffre qui est pour le moins interpellant.

Je ne reviendrai pas sur l'opposition de principe que je pourrais formuler concernant le remplacement progressif des guichets de vente dans les gares au profit de ces *ticket vending machines* (TVM). Nous savons que ces nouveaux modes de paiement creusent les inégalités entre les citoyens. Les personnes souffrant de handicap, les analphabètes ou ceux qui n'ont pas de carte bancaire sont très clairement défavorisés.

À la lecture du rapport du médiateur, il semblerait que cela crée des tensions avec le personnel cheminot et suscite un grand nombre d'insatisfactions et de plaintes. Je pointerai ici quelques éléments concrets repris dans le rapport:

- la non-uniformisation des modes de paiement (l'utilisateur peut payer par carte bancaire, parfois avec de la monnaie jusqu'à un certain montant, mais pas avec des billets),
- le fait que tous les produits ne sont pas proposés à la vente par automate et qu'il reste difficile de trouver par soi-même la formule la plus avantageuse,
- les problèmes de paiement qui ne débouchent sur l'impression d'aucun titre de transport,
- et le fait que l'accompagnateur ne soit pas toujours informé en temps réel lorsque les automates sont

défectueux et qu'il doit dresser une amende que l'usager devra dans un second temps contester...

Je doute que de tels dysfonctionnements et les plaintes qui en découlent soient de nature à améliorer la qualité du service et la satisfaction du client et à rendre leurs lettres de noblesse aux cheminots.

Que pouvez-vous répondre aux usagers qui rencontrent ces difficultés? Quelles solutions concrètes pourraient être apportées aux usagers et aux cheminots pour répondre aux exigences des premiers?

*En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse de la ministre, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par l'auteur.*

*Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord van de minister steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

**04.02 Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, nous avons déjà maintes fois débattu du sujet en commission de l'Infrastructure. En synthèse, je vous rappelle les éléments suivants.

Les automates permettent le paiement par carte bancaire (débit ou crédit) et par monnaie (montant maximum de 35 euros). Les billets ne sont pas acceptés pour des raisons évidentes de sécurité.

La grande majorité des produits sont disponibles aux automates (à savoir 95 % des produits disponibles aux guichets).

Les produits les plus avantageux du moment sont présentés au client dans le premier écran (défilement des promotions) et repris en choix rapide. Le week-end, le billet week-end est systématiquement proposé en remplacement d'un billet standard aller/retour.

Le client a la possibilité de contacter le Service clientèle de la SNCB (numéro apposé sur chaque automate) afin:

- de signaler un problème technique rencontré avec l'automate;
- de demander des conseils par rapport au choix du produit le plus intéressant pour lui;
- d'être aidé dans l'utilisation de l'automate. Le service clientèle peut prendre le contrôle de l'automate. Les seules actions nécessaires à ce moment pour le client concernent le paiement (introduction de sa carte + code ou introduction de la monnaie dans le monnayeur) et la récupération de son titre de transport.

La non-délivrance d'un billet par un automate est exceptionnelle.

En gare, le client peut, dans la grande majorité des cas, être directement remboursé au guichet.

En l'absence de guichet ouvert, il peut introduire une réclamation auprès du service clientèle. En 2015, le nombre total de réclamations reçues avec demande de remboursement ne concerne que 0,018 % du nombre total de ventes.

Le système utilisé par les accompagnateurs est actuellement informé du statut de fonctionnement des automates sur base d'une image prise la veille. La SNCB travaille actuellement à la mise en place d'un système qui permettra une synchronisation plus efficace et plus rapide s'approchant du "temps réel".

**04.03 Gwenaëlle Grovonijs (PS)**: Madame la ministre, on entend bien que d'un côté, il y a en face de vous une personne qui pense qu'il faut privilégier les guichets et le service direct à la clientèle avec des personnes réelles. D'un autre côté, je vous entends défendre les machines qui montrent leurs limites.

Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi, pour des raisons de sécurité, on ne peut pas utiliser les billets dans ces machines.

**04.04 Jacqueline Galant**, ministre: (...)

**04.05 Gwenaëlle Grovonijs (PS)**: Oui, mais avec les pièces aussi. Je ne vois pas en quoi cela change.

Je n'entends pas de réponse concrète aux problèmes qui sont évoqués. Vous citez des chiffres. Je vous rappelle celui que j'ai cité: 41,7 % des plaintes reçues concernent les titres de transport en 2014. Il s'agit d'un pourcentage très élevé. Je n'ai pas le sentiment que vous ayez envie de résoudre ces difficultés.

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

**05 Questions jointes de**

- **M. Éric Massin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Lobbes" (n° 6385)

- **Mme Catherine Fonck** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *trespassing* forcé à la gare de Lobbes" (n° 6845)

**05 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Éric Massin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Lobbes" (nr. 6385)

- mevrouw **Catherine Fonck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigers die noodgedwongen de sporen moeten oversteken aan het station Lobbes" (nr. 6845)

**05.01 Éric Massin** (PS): Madame la présidente, je suppose que Mme Fonck ne viendra pas.

La **présidente**: (...)

**05.02 Éric Massin** (PS): Donc, sa question tombe.

(...): (...)

**05.03 Éric Massin** (PS): La gare de Lobbes vous intéresse quand même. Je reconnais bien M. Devin.

Madame la ministre, la gare ferroviaire de Lobbes est située sur la ligne 130A reliant Charleroi à Erquennes. J'y reviendrai à un autre moment car cette ligne connaît quelques petits problèmes. Auparavant, la gare de Lobbes était dotée d'un passage souterrain permettant aux trains d'accéder aux trois voies de la gare. Ce souterrain était surveillé par le chef de gare qui assurait la surveillance du passage des trains devant s'arrêter sur les deux quais de la gare.

Aujourd'hui, faute de moyens, le passage souterrain a été fermé et tous les trains passant par la gare de Lobbes se voient contraints de s'arrêter sur la même voie, la voie 3. À cause de la fermeture de ce passage, les nombreux trains de fret – il y en a quelques-uns qui passent par-là – et les trains transportant des passagers, passant sur la ligne 130A, sont les victimes d'un trafic certain et de ralentissements.

À cela s'ajoutent un mauvais aiguillage et une mauvaise signalisation, surtout dans le sens Erquennes-Charleroi, contraignant les trains à ne pas dépasser les 20 kilomètres par heure quand ils sont sur le point d'arriver en gare de Lobbes.

Madame la ministre, êtes-vous au courant de ces désagréments en gare de Lobbes? Si non, suite à ces constats, pourriez-vous prendre vos dispositions afin d'améliorer la situation? Le retrait progressif des aiguillages sur ce tronçon de la ligne montre une volonté de faire des économies. Est-ce une condamnation de cette ligne à terme?

**05.04 Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, en gare de Lobbes, qui est un point d'arrêt non gardé, il n'y a pas de couloir sous voie mais bien une traversée de voie à niveau.

En semaine, de 5 h 00 à 21 h 00 – soit durant la desserte de la gare de Lobbes –, la traversée est surveillée par des agents Infrabel.

En week-end, tous les trains passent voie 3 sans incidence sur la ponctualité des trains et ce, afin de soulager la surveillance Infrabel.

En ce qui concerne les 20km/h dans le sens Erquennes vers Lobbes, cette situation est normale et existe depuis longtemps. Elle est due à la géométrie de pose de l'aiguillage d'accès pour passer de la voie B à la voie 3. Il n'y a donc aucune anomalie technique.

Aucun aiguillage n'a été déposé ces dernières années en voies principales dans ce tronçon. Seuls des voies et aiguillages ont été déposés en voies accessoires de Lobbes. Il n'y a, à ce stade, aucune planification de

fermeture de cette ligne.

La sécurité des voyageurs est totalement assurée en gare de Lobbes le week-end vu que tous les trains circulent exclusivement via la voie 3.

Les voies 1 et 2 de Lobbes sont donc totalement hors service durant l'amplitude de la circulation des trains de voyageurs le week-end et, de ce fait, les voyageurs empruntent d'office la traversée à niveau en toute sécurité.

Le choix de cette voie 3 permet aussi de garantir la régularité des trains de voyageurs et la sécurité des voyageurs aussi bien en gare de Lobbes que dans les autres installations de la ligne 130A. En effet, au départ de cette voie 3, les trains de voyageurs peuvent poursuivre leur circulation à voie normale vers Thuin ce qui élimine un danger potentiel de traversée des voies dans cette installation lors de l'arrivée sur l'autre quai de trains y faisant arrêt.

À plus long terme, la construction d'un couloir sous voie devrait permettre de supprimer totalement cette traversée à niveau afin de ne plus devoir assurer sa surveillance par du personnel en semaine.

**05.05** **Éric Massin** (PS): Madame la ministre, nous avons donc un passage souterrain qui existait. Il a donc été fermé. Il y a une réduction du passage qui entraîne dès lors une réduction du cadencage des trains. Vous annoncez à plus long terme la réouverture du passage souterrain. Avez-vous des précisions sur le plus long terme? C'est à 15 ans, à 20 ans ou jamais?

**05.06** **Jacqueline Galant**, ministre: (...)

**05.07** **Éric Massin** (PS): Je déposerai donc une question écrite puisque c'est demandé si gentiment.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06** **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rémunération des CEO et des membres du comité de direction de Belgocontrol, d'Infrabel et de la SNCB" (n° 6422)**

**06** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergoeding van de CEO's en de leden van het directiecomité van Belgocontrol, Infrabel en de NMBS" (nr. 6422)**

**06.01** **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, des efforts importants ont été réalisés sous la précédente législature afin que les salaires des dirigeants des entreprises publiques dont vous êtes aujourd'hui la ministre de tutelle, étant Belgocontrol, Infrabel et la SNCB, empruntent la voie de la modération. Le gouvernement précédent avait ainsi établi une série de balises afin d'encadrer ces rémunérations, notamment en limitant tant la part fixe que variable de la rémunération, en limitant les indemnités de départ ou encore en intégrant certains KPI dans l'évaluation des dirigeants concernés.

Connaissant l'importance que vous accordez à l'éthique et à l'utilisation stricte des deniers publics, nous sommes donc convaincus que vous aurez à cœur de poursuivre sur la lancée en matière d'encadrement des rémunérations en ce qui concerne les membres du comité de direction, dans le respect de l'autonomie des entreprises publiques autonomes concernées.

Pouvez-vous me confirmer que les balises mises en place par le précédent gouvernement pour limiter tant la partie fixe que la partie variable de la rémunération des CEO et membres du comité de direction sont toujours d'actualité dans les différentes entreprises publiques autonomes dont vous avez la tutelle? Et quelles sont vos intentions pour l'avenir à cet égard?

*En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse de la ministre, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par l'auteur.*

*Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord van de minister steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

**06.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, je vous remercie pour cette

question. L'accord de gouvernement est clair: "Les entreprises publiques et les sociétés anonymes de droit public doivent être des exemples de bonne gouvernance et offrir des services de qualité à des prix concurrentiels pour tous les citoyens, entreprises, associations et pouvoirs publics".

Dans ce contexte, les décisions prises sous l'ancienne législature, comme le plafonnement des salaires des top managers des entreprises publiques et le respect du *gentleman agreement*, restent la ligne de conduite à respecter aujourd'hui.

En ce qui concerne les salaires des top managers, le gouvernement demande à ce que les top managers des différentes entreprises publiques fassent preuve de la plus grande sobriété.

Par ailleurs, la grande majorité des top managers sont déjà désignés. La question ne se pose donc pas.

**06.03 Laurent Devin (PS):** J'entends de la part de la ministre qu'aucune modification ne sera apportée à l'avenir d'autant plus qu'aucun remplacement n'est à prévoir.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le bilan de l'efficacité des zones 30 près des écoles" (n° 6460)**

**07 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de balans van de doeltreffendheid van de zone 30 in de buurt van scholen" (nr. 6460)**

**07.01 Laurent Devin (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, cela fait maintenant dix ans que les zones 30 ont été aménagées aux abords des écoles. L'IBSR a réalisé un bilan portant sur l'efficacité de ces zones 30. Entre 2010 et 2012, 7 048 enfants âgés de 3 à 11 ans ont été impliqués dans un accident de la route avec des dommages corporels en Belgique. L'IBSR dresse un constat alarmant: 40 % de ces accidents ont lieu sur le trajet de l'école.

Parmi ces 2 991 accidents recensés, seuls 5 % ont été recensés dans zones 30. Cependant, le bilan est mitigé car dès qu'on s'éloigne un peu, il a été constaté que 75 % des enfants accidentés entre 2010 et 2012 l'ont été dans une zone située entre la zone 30 et 300 mètres autour de l'école. L'IBSR estime qu'il y aurait une baisse de vigilance des usagers malgré une présence encore massive d'enfants dans les 300 mètres autour de l'école.

Par ailleurs, l'étude a également révélé que 91 % des conducteurs ne respectent pas les limites de vitesse dans les zones 30 aux abords des écoles.

Madame la ministre, face à constat, comptez-vous mettre en place de nouvelles mesures pour assurer la sécurité des enfants aux abords des écoles? Si oui, lesquelles? Les zones 30 élargies font-elles partie de vos projets? Si oui, pouvez-vous nous détailler ce projet? Quelle initiative le gouvernement fédéral compte-t-il prendre afin de faire respecter davantage la limitation de 30 km/h aux abords des écoles?

**07.02 Jacqueline Galant, ministre:** Monsieur Devin, en tant que ministre fédérale de la Mobilité, j'estime primordial que les abords d'écoles soient des endroits où la sécurité de tous les usagers, et spécialement des enfants, soit garantie. Tant la délimitation de ces zones 30 que le contrôle des limitations de vitesse de ces zones sont cependant de la compétence exclusive des Régions.

Pour ma part, j'estime que des contrôles poussés sur l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de sécurité pour enfants reste une priorité, de même que la sensibilisation en la matière. J'estime également que le développement de nouvelles technologies comme l'adaptation automatique de la vitesse (ISA) et les systèmes d'aide à la conduite sont des thématiques sur lesquelles mon administration travaille, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer.

Pour le reste, ces points relèvent d'autres instances. Cependant, je m'engage à sensibiliser les Régions aux conclusions de cette étude.

**07.03 Laurent Devin (PS):** Madame la ministre, je vous remercie.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**08 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réunion de ministres à Paris à la suite de l'attaque du Thalys" (n° 6471)**

**08 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergadering van een aantal ministers in Parijs na de aanslag in de Thalys" (nr. 6471)**

**08.01 Laurent Devin (PS):** À la suite de l'attaque dans le Thalys reliant Amsterdam à Paris, vous vous êtes rendues à Paris afin de participer à une réunion avec les ministres de plusieurs pays de l'Union européenne avec lesquels la France a des liaisons ferroviaires transfrontalières dont l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas.

D'après nos informations, la réunion avait pour objectifs de discuter de "mesures très concrètes" et d'établir une collaboration entre les divers pays concernés afin de renforcer la lutte anti-terroriste au sein des gares.

À ce sujet, madame la ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

M. Cazeneuve a expliqué que des mesures concrètes seraient discutées, de quoi s'agit-il? De quoi avez-vous discuté? Que s'est-il décidé à l'issue de la réunion? Quelles sont les collaborations qui vont être mises en place entre les différents pays? Quels sont les délais prévus pour ces collaborations? Quels sont les services fédéraux associés en Belgique?

**08.02 Jacqueline Galant, ministre:** (...) une semaine après la tentative d'attentat dans le Thalys. Inutile de vous rappeler que nous avons frôlé l'horreur. La chance d'avoir les militaires américains dans le même wagon tient du miracle.

Cette réunion a rassemblé les ministres de l'Intérieur et les ministres des Transports de neuf pays européens, les deux commissaires en charge de ces matières au sein de l'Europe et Gilles de Kerchove, coordinateur européen pour la lutte contre le terrorisme. Cette réunion a permis de faire le point sur les actions mises en place dans les gares belges, françaises et néerlandaises suite à la tentative d'attentat dans le Thalys, de connaître les points de convergence sur les actions qu'il faudrait développer à moyen et long termes et d'échanger sur de bonnes pratiques et des retours d'expérience des pays voisins. Un bon nombre de points abordés concernent inévitablement des questions d'ordre intérieur qui sont de la compétence de mon confrère Jan Jambon. Je vous invite à l'interroger à ce sujet.

Néanmoins ces questions de sécurité ne sont pas sans incidence sur mes matières. Je souhaiterais mettre en place des contrôles de bagages et de personnes dans les gares, dans un premier temps pour le Thalys, aujourd'hui totalement accessible, à la différence de l'Eurostar.

Bien entendu, les caractéristiques des chemins de fer (espaces ouverts faciles d'accès) les différencient de l'aéroport. Ce n'est pas pour cela que nous ne devons pas améliorer les choses. Dans cet esprit, j'ai souhaité me rendre à Madrid pour me rendre compte sur place comment se passaient les contrôles des bagages et des personnes sur les lignes à grande vitesse qui traversent le pays. Le système en place rend le tout très efficace: entre l'arrivée au contrôle et votre montée dans le train, il faut compter maximum dix minutes en période de bonne affluence. Ils ont également des portiques pour contrôler que vous êtes en possession d'un ticket pour monter dans un train de banlieue. Ce système est semblable au métro. Il existe aujourd'hui des technologies qui permettent de détecter certains métaux, notamment les armes lors d'un passage de portique. J'ai demandé l'examen de la faisabilité d'un tel procédé pour nos gares.

Depuis septembre, l'accès aux images de la SNCB par la police des chemins de fer a été finalisé et définitivement mis en place. Par ailleurs, des patrouilles mixtes de la police des chemins de fer, belge et française, ont été renforcées. J'ai également rencontré la CEO de Thalys pour discuter de la collaboration entre les services de sécurité français et belges et voir comment nous pourrions rendre cela plus efficace et adapté à la réalité.

Lors du dernier Conseil européen Transports, nous avons eu une réunion par rapport à cet incident. La commissaire a lancé une étude sur toutes les nouvelles technologies permettant d'installer dans les transports publics des systèmes de détection de métaux ou de matières explosives.

**08.03 Laurent Devin (PS):** Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. C'est un sujet délicat que je voudrais pouvoir ramener sur notre sol. Vous vous êtes déjà exprimée en faveur du "one man car". À côté de cela, vous dites qu'en Espagne, il y a des contrôles à l'entrée des gares. Avez-vous un nouveau plan?

Vous me conseillez d'interpeller le ministre Jan Jambon; je le ferai de manière précise sur cette matière pour lui permettre de donner son avis sur les contrôles qui vont être effectués.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**09 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le non-remplacement du personnel à la SNCB" (n° 6472)**

**09 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-vervanging van personeel bij de NMBS" (nr. 6472)**

**09.01 Laurent Devin (PS):** Madame la ministre, en ce qui concerne le nombre de personnes employées par la SNCB, et nous avons eu le temps d'en débattre la semaine passée, au premier juillet 2015, nous sommes passés sous la barre des 33 000 équivalents temps plein.

Le protocole d'accord 2008-2010 prévoyait un effectif minimal de 37 500 équivalents temps plein. Depuis lors, il n'existe plus aucun texte qui définit ce nombre. Récemment, nous apprenions que la SNCB n'avait pas l'intention de remplacer les départs naturels.

D'ici 2020, il faut donc s'attendre à 35 % de départs naturels, c'est-à-dire environ 7 000 équivalents temps plein.

Vous affirmez dans votre vision stratégique ne vouloir licencier aucun membre du personnel, mais en ne remplaçant pas le personnel partant à la retraite, la SNCB se retrouve face à un manque de personnel flagrant et difficile à gérer au cours des prochaines années.

Madame la ministre, quelles solutions proposez-vous afin d'arrêter cette érosion du personnel de la SNCB? Comment comptez-vous combler le départ naturel de 7 000 équivalents temps plein prévu d'ici 2020? Et 2020, c'est demain. Nous y serons très vite.

L'entreprise ferroviaire ne pourra pas fonctionner de la même manière avec des milliers de membres du personnel en moins. Quelles mesures comptez-vous prendre pour assurer le bon fonctionnement de l'entreprise? Le protocole d'accord 2008-2010 prévoyait un nombre minimal de 37 500 équivalents temps plein en 2010. Pensez-vous remettre en place un protocole d'accord indiquant un chiffre minimal? Si oui, quel est le chiffre que vous envisagez?

**09.02 Jacqueline Galant, ministre:** Monsieur Devin, un nouveau protocole d'accord est en préparation. Comme je l'ai toujours dit, il appartient aux entreprises, en particulier HR Rail, de mener le dialogue social. Cependant, je ne souhaite pas effrayer les cheminots. Il est évident qu'il n'y aura certes pas de licenciements mais, en outre, une partie importante des départs naturels sera comblée.

C'est exactement la même logique que celle appliquée au sein des administrations régionales actuellement.

Les départs naturels doivent être une opportunité pour l'organisation interne de nos chemins de fer de mettre en place de nouveaux processus. En 2016, quatre générations aux profils très différents seront présentes au sein des entreprises. C'est un défi mais également une formidable opportunité pour permettre un partage des savoirs efficace et durable.

Continuer à vouloir maintenir les méthodes du passé revient à se condamner à court et moyen termes à une désorganisation certaine et au désengagement de celles et ceux qui formeront demain les forces vives de

l'entreprise.

En ce qui concerne ces remplacements des membres du personnel qui quittent les chemins de fer belges, il est tenu compte à tous les niveaux de l'évolution en matière d'automatisation et de simplification administrative. Pour ce qui est des fonctions opérationnelles essentielles, la réalisation correcte et en toute efficacité de l'offre de services aux clients restera garantie à tout moment.

**09.03** **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie. Nous aurons l'occasion d'y revenir ultérieurement car il s'agit d'un sujet éminemment important.

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

**10** **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 6488)**

**10** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige beheerscontracten van de NMBS en Infrabel" (nr. 6488)**

**10.01** **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, au fur et à mesure qu'approchent les négociations entourant le contrat de gestion, les esprits s'échauffent. S'il est bien légitime que chacun essaye de tirer la couverture à lui dans le cadre de ces négociations capitales, il n'en reste pas moins que ni la SNCB, ni Infrabel ne connaissent les règles d'un jeu pourtant essentiel pour le quotidien de ces entreprises, et aussi pour les usagers des années à venir. Madame la ministre, vous avez engendré cette situation en entretenant volontairement le flou sur des points essentiels, tels que la répartition financière des efforts. Il nous a été répondu la fois passée sur ce sujet. Il en va de même au sujet de vos intentions par rapport à la redevance d'infrastructures. Une partie du débat s'est située à ce niveau la semaine passée. On l'a bien compris, l'effort sera de 53 % pour la SNCB et de 47 % pour Infrabel. Mais qu'en est-il de la redevance d'infrastructure? On a vu dans les attitudes et dans la prise de parole que MM. Cornu et Lallemand que chacun se demande ce que vous allez faire en la matière.

Outre l'aspect budgétaire fondamental, il convient également d'éclaircir la méthodologie quant à la négociation. Demander aux entreprises qu'elles réalisent leur plan d'entreprise préalablement à la négociation des contrats de gestion est-il vraiment opportun? Vous demandez à la SNCB et à Infrabel de jouer dans une pièce dont ces entreprises aimeraient connaître le scénario.

Quelle méthodologie utilisez-vous dans le cadre de la négociation des futurs contrats de gestion? Quelle est la pertinence de demander la réalisation de contrats d'entreprises comme préalable à toute négociation concernant les contrats de gestion? Pouvez-vous nous préciser le timing de ces négociations? Concernant les efforts financiers, j'imagine que vous avez à présent des indications claires à donner en la matière. On aimerait connaître la répartition entre les deux sociétés ainsi, et surtout, qu'entre investissements et exploitations. Quelles sont vos intentions en ce qui concerne la redevance d'infrastructure?

**10.02** **Jacqueline Galant**, ministre: La clé de voûte de ma politique visant à assainir les finances des deux entreprises consiste en l'établissement d'un cadre budgétaire 2016-2019 rigoureux, transparent et garanti. Mon cabinet travaille pour le moment en partenariat avec Infrabel et la SNCB.

L'établissement de ce cadre sera le résultat, en partant des enveloppes budgétaires préalablement définies par le gouvernement, des orientations fixées dans ma vision stratégique en termes de qualité de l'offre et de gain de productivité, afin de placer Infrabel et la SNCB dans le top 5 des entreprises ferroviaires.

Des travaux et négociations relatifs aux plans pluriannuels d'investissement et aux contrats de gestion, lesquels auraient dû être préparés par mes prédécesseurs, conformément aux prescrits légaux, aux plans d'entreprises et à l'offre du plan de transport 2017 de la SNCB, sont réalisés. Ces piliers forment un tout et doivent être forcément en phase sur la période 2016-2019 et au-delà.

Comme vous ne l'ignorez pas, les dotations de l'État versées à Infrabel et à la SNCB se composent de budgets d'exploitation et de budgets d'investissement. Je souhaite que les moyens soient enfin concentrés principalement sur les besoins du client. Il est donc tout à fait normal que des discussions s'organisent, en

parallèle, sur les contrats de gestion, les plans pluriannuels d'investissement et les plans d'entreprises. Les contrats de gestion et les plans d'entreprises sont donc interdépendants. Contrairement à ce que vous insinuez, je n'ai donc pas demandé à ce que ce dernier soit intégralement réalisé avant le début des discussions sur les contrats de gestion, même si c'est ce que prévoit la procédure usuelle.

Cet ambitieux travail doit aboutir, comme déjà expliqué au parlement, début 2016.

**10.03 Laurent Devin (PS):** Je remercie Mme la ministre pour ces éclaircissements. Je me réjouis de nous retrouver après la Toussaint pour débattre de tout cela. Nous allons entrer dans la dernière période budgétaire; j'imagine que tous les chiffres seront posés sur la table et que nous pourrons en discuter tous ensemble.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'équipement des locomotives du système ECTS" (n° 6513)**

**11 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van het ECTS-systeem in de locomotieven" (nr. 6513)**

**11.01 Kattrin Jadin (MR):** Madame la présidente, madame la ministre, l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 2014 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons obligerait les locomotives à s'équiper du système de sécurité ETCS. Selon les plans, il aurait dû entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Or, selon mes informations, l'entrée en vigueur aurait été reportée car les fournisseurs ne pourraient pas équiper les locomotives dudit système dans les temps impartis.

Madame la ministre, confirmez-vous cela? Une nouvelle date d'entrée en vigueur dudit arrêté royal est-elle déjà prévue?

**11.02 Jacqueline Galant, ministre:** Madame la présidente, madame Jadin, différentes entreprises ferroviaires m'ont contactée pour m'informer des problèmes qu'elles rencontraient pour équiper leurs locomotives du système ETCS dans les délais requis. Sur la base de ces informations, mes services ont adressé un courrier aux fournisseurs pour rappeler les responsabilités qui leur incombent. À ce stade, mon administration et Infrabel examinent la question et j'estime pouvoir prendre une décision à très court terme. Il est toutefois difficile aujourd'hui de vous donner un délai.

**11.03 Kattrin Jadin (MR):** Madame la ministre, je vous remercie. Je pense que je suis loin d'être la seule à attendre cette décision.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**12 Samengevoegde vragen van**

- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bereikbaarheid van de Gentse haven met het openbaar vervoer" (nr. 6571)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204 Gent-Zelzate" (nr. 6617)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 6642)

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van het personenverkeer per trein in de Gentse zeehaven" (nr. 6828)

**12 Questions jointes de**

- M. Egbert Lachaert à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité du port de Gand en transports en commun" (n° 6571)

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204 Gand-Zelzate" (n° 6617)

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 6642)

- M. Peter Dedecker à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du transport ferroviaire de passagers dans la zone du port maritime de Gand" (n° 6828)

**12.01** **Egbert Lachaert** (Open Vld): Mevrouw de minister, een dergelijke vraag heb ik in het verleden al gesteld, samen met enkele andere collega's. Ik denk dat collega Veli Yüksel en mevrouw Temmerman in het verleden die vraag ook al gesteld hebben. Vandaag hebben wij nog een extra partner.

De Gentse haven is ontegensprekelijk een van de motoren van de economie in de regio Oost-Vlaanderen en het noorden van het land. In Vlaanderen is het een heel belangrijke actor, die zeer veel tewerkstelling creëert. Tot vandaag moeten wij jammer genoeg vaststellen dat de Gentse haven en de daar gevestigde industriële ondernemingen verstoken blijven van goed openbaar vervoer.

Sinds jaar en dag ligt er wel al een spoorlijn, spoorlijn 204, die vanuit Gent vertrekt naar het noorden, richting Zelzate. Die spoorlijn biedt wel wat mogelijkheden. Infrastructureel is die lijn niet klaar voor personenvervoer, maar er gaat wel goederentransport over. De sporen liggen er en kunnen worden aangepast, mits investeringen, aan het gebruik voor personenvervoer. Het betreft trouwens een van de investeringen die het Vlaams Gewest, wat de spoorinfrastructuur bij Infrabel betreft, als prioritair naar voren heeft geschoven. Verschillende gemeenten rond de stad Gent zijn ook vragende partij om het havengebied te ontsluiten via spoorlijn 204.

Mevrouw de minister, ik weet dat u de Gentse haven bezocht hebt, net als de andere havens, en dat dit dossier daar ter sprake werd gebracht, onder meer door de schepen bevoegd voor de haven, Mathias De Clercq. U weet dat het stadsbestuur en vele actoren in de Gentse haven vragende partij zijn. U hebt gezegd dat u die investerings- en exploitatie-uitgave wilt onderzoeken. Dit is het geschikte moment daarvoor. Wij zijn nu een investeringsplan aan het maken voor de komende jaren. Kan dit project daarin opgenomen worden?

In de eerste maanden van 2015 wordt het efficiëntieplan opgesteld. Wat is de stand van zaken? Zal het openstellen van spoorlijn 204 in het meerjareninvesteringsplan opgenomen worden? Wat zijn de volgende stappen in het dossier?

**12.02** **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, zoals collega Lachaert zei, loopt er door het Gentse havengebied een spoorlijn, lijn 204, die Gent met Zelzate verbindt. Momenteel wordt die lijn uitsluitend voor goederentransport gebruikt. Nochtans biedt de spoorlijn ook heel wat mogelijkheden voor het personenvervoer. Een openstelling voor passagierstreinen zou de ontsluiting van het havengebied aanzienlijk verbeteren.

Op dit moment zijn de meer dan 70 000 werknemers die verbonden zijn aan de bedrijven in de haven voor hun woon-werkverkeer aangewezen op de wagen. Er zijn nauwelijks alternatieven op het vlak van het openbaar vervoer. Ook voor de bereikbaarheid van de ons zo dierbare Gentse deelgemeenten op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen zou reizigersvervoer op spoorlijn 204 uiteraard een aanzienlijke stap vooruit zijn.

Er wordt inderdaad al heel lang gesproken over dit traject en over dit denkspoor. De Vlaamse overheid nam de uitbouw van spoorlijn 204 op als prioriteit in haar spoorstrategie. Een studie van de NMBS uit 2012 heeft reeds aangetoond dat een passagierstrein op die lijn rendabel kan zijn.

Wie met bedrijfsleiders spreekt — en enkele weken geleden was u ook aanwezig bij Volvo naar aanleiding van de vijftigste verjaardag — merkt dat al die werknemers vandaag nauwelijks openbaar vervoer hebben. Daarop moeten wij natuurlijk dringend een antwoord formuleren. Ik heb ook mijn licht opgestoken, mevrouw de minister, bij mensen die het zouden moeten weten. Mits een aantal aanpassingen, is dit technisch mogelijk.

Ik heb twee vragen voor u, mevrouw de minister.

Welke plannen heeft de NMBS op dit moment met betrekking tot de uitbouw van spoorlijn 204 voor reizigers? Werd de uitbreiding van spoorlijn 204 voor personenvervoer opgenomen in het investeringsplan

2013-2017 van de NMBS?

Wat is uw standpunt in dit dossier? Bent u bereid om mee aan de kar te trekken om reizigersvervoer op spoorlijn 204 mogelijk te maken? Als het er komt, mevrouw de minister, zal dit namelijk met een dieselmotor moeten gebeuren. Uw duw- en trekwerk is hier dus zeker meer dan welkom.

**12.03 Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel u meteen gerust en zal niet herhalen wat mijn collega's al hebben gezegd.

Uiteraard sluit ik mij heel graag bij hen aan als het gaat over het benadrukken van het economisch belang van de Gentse haven als economische motor en werkgelegenheidspoel, niet alleen voor Gent maar voor zeer ver daarbuiten.

Natuurlijk is de ontsluiting per openbaar vervoer daarvoor uiterst belangrijk. Er zijn inderdaad ook positieve neveneffecten, zoals de ontsluiting voor de kanaaldorpen. Zelfs in Nederland is men hiervoor vragende partij.

Zoals gezegd is dit een oud dossier. Verschillende studies van de afgelopen decennia hebben de haalbaarheid en de economische meerwaarde van die lijn aangetoond. Ik herinner mij zelfs nog vragen van mevrouw Helga Stevens in de Senaat van meer dan twee legislaturen geleden.

Dit is een poging om het dossier samen met een aantal collega's opnieuw op de agenda te plaatsen. Ik kan dit alleen maar appreciëren en ondersteunen.

Ik heb een aantal vragen, mevrouw de minister.

Hoever staat het ondertussen met spoorlijn 204? Is er nog altijd sprake van een lightrail? Is dat nog een optie, want dit werd in het verleden reeds onderzocht?

Ik dacht dat de technische aanpassingen, waarover collega Yüksel het had, onder meer betrekking hadden op de veiligheid. De uitrol van ETCS stond gepland tegen 2022. Is dit nog altijd de timing die wordt gehanteerd? Of kan de uitrol worden vervroegd, gelet op de economische meerwaarde en de aanduiding als spoorprioriteit door de Vlaamse regering? Ziet u daarvoor mogelijkheden, zeker gelet op de toegenomen inzet op veiligheid?

Hoever staat het in dit dossier met het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten? Welke obstakels zijn er nog om de eerste passagierstrein op die lijn te laten rijden? U weet dat de vakbonden als demo ooit een passagierstrein op die lijn hebben geplaatst. Dit lijkt mij een zeer goede zaak die wij kunnen ondersteunen. Ik ben niet altijd negatief over de vakbonden, zoals u weet. Ik meen dat we een structurele oplossing moeten vinden.

**12.04 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat de ombouw van de goederenspoorlijn 204 tot een reizigersspoorlijn reeds vroeger werd geanalyseerd. In deze analyse werd rekening gehouden met het reizigerspotentieel voor de verschillende stopplaatsen in het havengebied en met het potentieel van de stad Zelzate. De exploitatie van deze lijn is echter niet rendabel en gaat gepaard met hoge investeringskosten.

Op dit moment is de helft van de werknemers een half uur onderweg. De werknemers wonen zeer verspreid rond de haven en dat maakt het extra moeilijk om een goed en volwaardig product aan te bieden. De trein kan weinig inbrengen tegen het comfort, de snelheid en de prijs van een autoverplaatsing. De bus daarentegen kan in het havengebied op een meer flexibele manier inspelen op de verspreide verplaatsingsbehoeften.

De exploitatiekosten voor een trein — de jaarlijks terugkerende kostprijs voor het rijden van treinen tussen Maldegem, Eeklo, Gent en Zelzate, en dit op basis van een trein om het halfuur op werkdagen en een exploitatie met dieselmotorstellen — werden in 2009 in een toen uitgevoerde studie geraamd op 16 miljoen euro. Met het oog op de opstelling van het toekomstig meerjareninvesteringsplan zal het project hoe dan ook ter evaluatie worden voorgelegd aan de investeringscel.

**12.05 Egbert Lachaert** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik hoor een vrij negatieve boodschap. Uw

conclusie is dat die lijn niet rendabel zou zijn, en daarover zouden cijfers bestaan. Wij hebben hier niet de mogelijkheid om opnieuw te repliceren, en dus zal ik u een aanvullende schriftelijke vraag stellen om die cijfers te verkrijgen. Het verbaast mij. Uiteindelijk werken er toch 22 000 mensen in de haven.

Ik zal een schriftelijke vraag indienen om de cijfers van die studie te verkrijgen.

**12.06 Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, uw antwoord moet worden beschouwd als positief en negatief tegelijk.

In mijn vraag verwees ik naar een studie van 2012. U haalde cijfers aan uit een studie van 2009. Ik ben benieuwd naar de cijfers van 2012. Wij zullen hier inderdaad verder op doorwerken.

Mevrouw de minister, op basis van de exploitatiekosten thans zeggen dat die spoorlijn veel te duur en niet rendabel is, dat is volgens mij geen goed signaal voor het gebruik van het openbaar vervoer door al de arbeiders die de haven moeten aandoen. Ik dring er dus op aan dat u dit nog ernstig en grondig bestudeert en dat u kijkt naar een alternatief, bijvoorbeeld de trein gecombineerd met de bus.

Ik meen dat er ook een belangrijke communicatie moet geschieden met de bedrijven aldaar, want die zijn alle vragende partij voor het openbaar vervoer, liefst een trein. Ik meen dat wij dit moeten zien als een opportuniteit.

**12.07 Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de minister, gelet op de vroegere positieve cijfers uit de rendabiliteitsstudie, betreur ik dat we nu ineens een evolutie zien naar een minder positief scenario. Dat is jammer. Ik ben dan ook benieuwd naar die cijfers. Dit zou niet zo'n goede zaak zijn, want het potentieel daar is enorm.

Misschien zijn de exploitatiekosten een probleem, maar de impact op onze economie van het aanbieden van een dergelijke lijn is wel zeer groot. Wij zien dat er vandaag nog altijd zeer veel vacatures zijn in het havengebied, zelfs veel vacatures voor laaggeschoolden, terwijl Gent toch een regio is met veel ongeschoolde werkkrachten die nog geen job hebben; er zijn dus veel werklozen.

U ziet dat de werkgevers daar hun uiterste best doen en zelfs bussen inzetten om werknemers op te halen in Geraardsbergen, helemaal in het zuiden van de provincie. Dat gebeurt op kosten van de bedrijven. Het is uiteraard een goede zaak dat zij daarin investeren, maar zo ziet u hoe moeilijk het is om de mensen daar op hun werk te krijgen. Ik meen dat de overheid ook oog moet hebben voor die zaken en ook moet kijken naar de economische meerwaarde die zij daar kan bieden om mensen naar het werk te krijgen.

Dat is volgens mij trouwens de prioriteit van het openbaar vervoer. Openbaar vervoer moet niet dienen om mensen op de meest gekke plaatsen te krijgen, openbaar vervoer moet prioritair dienen om mensen naar school en naar hun werk te brengen. Dat lijkt mij essentieel, dat lijkt mij een basistaak voor de overheid.

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

**13 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe gordelcampagne" (nr. 6605)**

**13 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité" (n° 6605)**

**13.01 Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, over de zesde staatshervorming inzake wegverkeer zullen wij nog regelmatig kopzorgen hebben. Ik zal er regelmatig aan u ook vragen over kunnen stellen.

Ik las begin oktober 2015 in de krant dat u van plan bent een nieuwe gordelcampagne te lanceren. Het gaat om een sensibiliseringscampagne rond de gordeldracht van alle bestuurders, wat echter ontegensprekelijk de bevoegdheid van de regio's is.

Mevrouw de minister, daarom heb ik de volgende vragen voor u.

Hoe rijmt de nieuwe campagne die u hebt aangekondigd, met de bevoegdheidsregels?

Is het initiatief met de Gewesten doorgesproken?

**13.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Dumery, het betrof geen campagne als dusdanig, maar het was de voorstelling van de resultaten van een onderzoek dat werd gevoerd door het BIVV, dat als kenniscentrum om zijn expertise bekendstaat.

Met het onderzoek kan de aandacht worden gevestigd op een problematiek die de zaken bij verkeersongevallen nog erger maakt. Elk jaar zouden tientallen levens kunnen worden gered indien de mensen op het ogenblik van het ongeval hun gordel zouden dragen.

Via dergelijke onderzoeken kan het beleid – daarmee bedoel ik alle beleidsverantwoordelijken – binnen het eigen bevoegdheidsdomein maatregelen treffen.

In mijn hoedanigheid van minister van Mobiliteit blijf ik nog steeds bevoegd voor de veiligheid op onze wegen.

Ten slotte, mevrouw Dumery, kan ik u geruststellen. Het onderzoek in kwestie werd niet met overheidsmiddelen gevoerd. Volvo is immers lid van het membershipprogramma van het BIVV en alles, inclusief de inzet van de personele middelen van het BIVV, wordt integraal door deze partner betaald.

**13.03** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Dat er een bezorgdheid is over de gordeldracht, is natuurlijk goed. Gelukkig delen alle beleidsniveaus die bezorgdheid.

U bent inderdaad bevoegd voor veiligheid. Sensibilisering is echter een exclusieve bevoegdheid van de regio's. Er zal altijd een grijze zone daartussen zijn. Dat is de erfenis van de staatshervorming.

Ik dank u alvast voor uw helder antwoord.

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

**14** **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "monowielen" (nr. 6760)**

**14** **Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les monocycles" (n° 6760)**

**14.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, deze vraag betreft de monowielen en het feit dat er ondertussen ook al elektrische zijn, waarvan er in Vlaanderen al een vijfhonderdtal verkocht zijn. Het is een trend die in stijgende lijn gaat en waarmee wij rekening moeten houden. Ook de handelaars laten weten dat er veel meer worden verkocht.

Er is geen enkele duidelijkheid waar het monowiel nu thuishoort. Is dat op de rijweg, het fietspad of het voetpad? Kunt u mij en de sector daarover duidelijkheid verschaffen?

**14.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Dumery, een monowiel is te vergelijken met een Segway. Beide voertuigen worden voortbewogen door het voor- of achteroverleunen van het lichaam. Het verschil is dat een monowiel slechts één wiel heeft en handenvrij wordt bestuurd.

Aangezien Segways al ettelijke jaren als voortbewegingstoestel zijn toegelaten tot de openbare weg, ben ik van oordeel dat hetzelfde moet gelden voor de monowielen. Om het monowiel toe te laten tot de openbare weg is slechts een minieme aanpassing van het verkeersreglement nodig. Mijn administratie heeft daartoe reeds een ontwerp voorbereid.

De bedoeling is dat deze aanpassing begin volgend jaar in werking zou treden. De gebruikers van monowielen moeten, wat de plaats op de openbare weg betreft, de regels volgen die gelden voor de gebruikers van voortbewegingstoestellen. Dat betekent dat ze worden gelijkgesteld met voetgangers wanneer ze niet sneller dan stapvoets rijden en met fietsers wanneer ze sneller dan stapvoets rijden.

**14.03 Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is heel geruststellend dat een wetgevend initiatief wordt genomen. We moeten mee met de trends, ook wat de wetgeving betreft.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**15 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets dans certaines gares" (n° 6773)**

**15 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in een aantal stations" (nr. 6773)**

**15.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, toute une série de gares sont touchées par le plan SNCB qui prévoit de remplacer les guichets par des bornes automatiques.

En Wallonie Picarde, après les gares de Herseaux et de Blaton, ce sont les gares de Peruwelz, de Leuze, Lessines et d'Enghien qui ont subi un démantèlement. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, il n'y a plus de guichetier le week-end à Lessines et à Peruwelz, les après-midis de week-end à Enghien et, tous les après-midis, à Leuze.

La perte de ce service de proximité a certaines conséquences néfastes pour la gare en elle-même ainsi que pour les voyageurs. Cela crée, tout d'abord, un sentiment d'insécurité. Retirer une présence humaine dans une gare attire certains "squatters" ou voyous qui dégradent les lieux. Par exemple, des actes répétés de dégradation sont constatés à Blaton. Par ailleurs, cela engendre des soucis pour certains voyageurs à la recherche d'informations précises ou ayant besoin d'une aide. Le guichetier apportait des renseignements qu'une machine ne peut donner: informer et donner le meilleur tarif au voyageur, l'aider en cas d'objet perdu, etc. Je pense aussi aux personnes âgées ou ayant des difficultés à lire qui ont, de ce fait, des difficultés à utiliser les bornes automatiques.

J'ai lu récemment dans la presse que les accompagnateurs de train remarquaient un nombre croissant de voyageurs achetant leur titre de transport à l'intérieur du train par peur d'utiliser les bornes automatiques, ce qui a pour conséquence une augmentation du prix du ticket de 7 euros pour les voyageurs, augmentation liée à une surtaxe, mais aussi une surcharge de travail pour les accompagnateurs.

Madame la ministre, que proposez-vous pour compenser le manque de sécurité engendré par la "déshumanisation" de ces gares? Que faites-vous de certaines personnes âgées ou ayant du mal à lire et qui, dès lors, ont du mal à utiliser les bornes automatiques? Et enfin, la fermeture à certains moments des guichets mènera-t-elle *in fine* à la fermeture définitive de ces derniers?

**15.02 Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, le personnel des guichets n'a pas pour vocation de protéger les bâtiments. Pour cette mission de sécurité, la SNCB a d'autres moyens. C'est ainsi que les gares de Lessines, de Peruwelz, de Leuze et d'Enghien sont équipées d'un système anti-intrusion ainsi que de caméras de surveillance. Ces gares sont également reprises dans le schéma de patrouille Sécurail.

Une convention de collaboration avec les autorités existe déjà pour la gare de Leuze. Une discussion est en cours pour les gares de Lessines, de Peruwelz et d'Enghien. De plus, un numéro d'appel gratuit vers les centres de surveillance 0800 30 230 est mis à disposition.

Toutefois, je reconnais que la présence humaine permet d'assurer le contrôle social. Aussi, la SNCB va prendre contact avec les communes concernées afin de conclure en priorité avec chacune d'entre elles une convention afin d'avoir un partenaire fiable et de garder une (...) et un accueil dans ces gares.

La SNCB met à la disposition de ses clients une *hotline*. Le numéro d'appel est indiqué sur chaque automate et est joignable tous les jours de 7 h 00 à 21 h 00. La *hotline* peut aider le client et même prendre la main sur le dialogue de vente pour le guider dans l'achat de son billet jusqu'au moment du paiement, le paiement étant la seule opération que le client doit effectuer seul, comme dans n'importe quel autre commerce

d'ailleurs. Ce service clientèle peut être utilisé autant de fois que nécessaire.

Par ailleurs, la SNCB est disposée à apporter des compléments d'informations en matière d'utilisation des automates aux associations ou aux communes qui les sollicitent. Il n'y a pas de lien entre une fermeture temporaire et une fermeture définitive. La SNCB adapte les moyens à mettre en place en fonction des besoins et des nécessités, dont elle suit l'évolution en permanence.

**15.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Merci, madame la ministre. Comme vous, je pense que la présence physique est une forme de sécurité. J'entends bien que des conventions vont être proposées. Je suivrai cela avec intérêt.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.59 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.59 uur.*