

VOORLOPIGE VERSIE

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING
De definitieve versie bevat ook het tweetalige
beknopt verslag. De bijlagen zijn in een aparte
brochure opgenomen.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

VERSION PROVISOIRE

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE
La version définitive comprend aussi le compte rendu
analytique bilingue. Les annexes sont reprises dans
une brochure séparée.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

Plenumvergadering

Woensdag

13-05-2026

Voormiddag

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance plénière

Mercredi

13-05-2026

Matin

*De teksten werden nog niet door de sprekers nagezien. Zij
kunnen hun correcties schriftelijk
meedelen vóór*

20-05-2026, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

e-mail: CRIV@dekamer.be

*Les textes n'ont pas encore été révisés par les orateurs.
Ceux-ci peuvent communiquer leurs corrections par écrit
avant le*

20-05-2026, à 16 heures

au Service du Compte rendu intégral.

e-mail: CRIV@lachambre.be

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement Réformateur
PS	Parti Socialiste
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	Les Engagés
Vooruit	Vooruit
cd&v	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes originales – Groen
Anders.	Anders.
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant – Onafhankelijk

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 56 0000/000	Parlementair stuk van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document parlementaire de la 56 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beige gekleurd papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/549 81 60 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/549 81 60 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be
---	---

INHOUD

SOMMAIRE

WETSONTWERPEN EN -VOORSTELLEN	1	PROJETS ET PROPOSITIONS DE LOI	1
Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen, betreffende de modernisering van het personeelsbeheer van de Belgische Spoorwegen (I) (1416/1-7)	1	Projet de loi modifiant la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, en ce qui concerne la modernisation de la gestion du personnel des Chemins de fer belges (I) (1416/1-7)	1
<i>Algemene bespreking</i>	1	<i>Discussion générale</i>	1
<i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Gilles Foret, Pierre-Yves Dermagne, voorzitter van de PS-fractie, Farah Jacquet, Julien Matagne, Staf Aerts, Sandro Di Nunzio, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Christophe Bombled, Youssef Handichi, Sarah Schlitz, voorzitter van de Ecolo-Groenfractie</i>		<i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Gilles Foret, Pierre-Yves Dermagne, président du groupe PS, Farah Jacquet, Julien Matagne, Staf Aerts, Sandro Di Nunzio, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, Christophe Bombled, Youssef Handichi, Sarah Schlitz, présidente du groupe Ecolo-Groen</i>	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	23	<i>Discussion des articles</i>	23
Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst gestructureerd op twee niveaus en van de wet van 26 april 2002 houdende de essentiële elementen van het statuut van de personeelsleden van de politiediensten en houdende diverse andere bepalingen met betrekking tot de politiediensten (1342/1-12)	24	Projet de loi modifiant la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré structuré à deux niveaux et la loi du 26 avril 2002 relative aux éléments essentiels du statut des membres du personnel des services de police et portant diverses autres dispositions relatives aux services de police (1342/1-12)	24
- Wetsontwerp tot opheffing van de artikelen 18ter, 18quater, 21ter en 21quater van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst gestructureerd op twee niveaus betreffende de beroepen inzake de geldigheid van de verkiezing en het ontslag van de leden van de politieraad (1343/1-8)	24	- Projet de loi portant abrogation des articles 18ter, 18quater, 21ter et 21quater de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré structuré à deux niveaux, relatifs aux recours en matière de validité des élections et démissions des membres du conseil de police (1343/1-8)	24
- Wetsvoorstel tot oprichting van een politiezone Brussel-Hoofdstad (588/1-3)	24	- Proposition de loi créant une zone de police de Bruxelles-Capitale (588/1-3)	24
- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, voor wat de oprichting van een politiezone Brussel-Hoofdstad betreft (746/1-2)	24	- Proposition de loi modifiant la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, en ce qui concerne la création d'une zone de police Bruxelles-Capitale (746/1-2)	24
- Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen voor wat betreft de oprichting van een eengemaakte Brusselse politiezone met eenheid van commando (763/1-2)	24	- Proposition de loi modifiant diverses dispositions en ce qui concerne la création d'une zone de police bruxelloise unique dotée d'une unité de commandement (763/1-2)	24
<i>Algemene bespreking</i>	24	<i>Discussion générale</i>	24
<i>Sprekers: Maaïke De Vreese, Ortwin Depoortere, Sophie De Wit, Wouter Vermeersch, Lieve Truymans, Éric Thiébaud, Christoph D'Haese, Francesca Van Belleghem, Paul Van Tigchelt, Dieter Keuten, Alain Yzermans, Koen Van den Heuvel, Barbara Pas, voorzitter van de VB-fractie, Catherine Delcourt, Ridouane Chahid, Pierre-Yves Dermagne, voorzitter</i>		<i>Orateurs: Maaïke De Vreese, Ortwin Depoortere, Sophie De Wit, Wouter Vermeersch, Lieve Truymans, Éric Thiébaud, Christoph D'Haese, Francesca Van Belleghem, Paul Van Tigchelt, Dieter Keuten, Alain Yzermans, Koen Van den Heuvel, Barbara Pas, présidente du groupe VB, Catherine Delcourt, Ridouane Chahid, Pierre-Yves Dermagne, président du groupe</i>	

van de PS-fractie, **François De Smet, Julien Ribaud, Youssef Handichi, Xavier Dubois**

PS, **François De Smet, Julien Ribaud, Youssef Handichi, Xavier Dubois**

Dit verslag heeft geen bijlage.

Ce compte rendu n'a pas d'annexe.

Plenumvergadering

van

WOENSDAG 13 MEI 2026

Voormiddag

Séance plénière

du

MERCREDI 13 MAI 2026

Matin

De vergadering wordt geopend om 9.06 uur en voorgezeten door de heer Peter De Roover, voorzitter.

La séance est ouverte à 9 h 06 et présidée par M. Peter De Roover, président.

De voorzitter:

De vergadering is geopend.

La séance est ouverte.

Aanwezig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance:

Jean-Luc Crucke.

Wetsontwerpen en -voorstellen**Projets et propositions de loi**

01 Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen, betreffende de modernisering van het personeelsbeheer van de Belgische Spoorwegen (I) (1416/1-7)

01 Projet de loi modifiant la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, en ce qui concerne la modernisation de la gestion du personnel des Chemins de fer belges (I) (1416/1-7)

Algemene bespreking**Discussion générale**

De algemene bespreking is geopend.

La discussion générale est ouverte.

De rapporteur, mevrouw Farah Jacquet, verwijst naar het schriftelijk verslag.

01.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Goedemorgen mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister en collega's.

Ik zat gisteravond al klaar om aan deze bespreking te beginnen, maar met enige vertraging mag ik dat vandaag doen. In dit thema is vertraging natuurlijk geen onbekend fenomeen. Vandaag bespreken we met dit belangrijke wetsontwerp geen bijstellingen in de marge, maar echte hervormingen, die het spoor klaar zullen maken voor de toekomst. Laten we eerlijk zijn, die hervormingen waren al heel lang nodig. Ik zal even opsommen waarom dat zo is.

België is vandaag zowat het laatste land in West-Europa waar treinbegeleiders en stationspersoneel standaard nog in het ambtenarenstatuut worden aangeworven. België is ook één van de weinige landen waar twee aparte structuren zich bezighouden met dezelfde personeelsadministratie. België is misschien wel het enige land waar de vakbonden binnen het spoorbedrijf in de praktijk een hervorming gewoon kunnen blokkeren. Dat kan niet blijven duren. Daarover kunnen we het allemaal wel eens zijn.

Collega's, de Europese liberalisering voor het reizigersvervoer komt eraan. Of we dat nu leuk vinden of niet, de NMBS zal zich moeten voorbereiden op concurrentie. De vraag is dus heel eenvoudig: laten we onze spoorbedrijven verouderd en log met die uitdaging starten, of geven we ze eindelijk de kans om modern en slagkrachtig te worden? Voor de N-VA is het antwoord al heel lang duidelijk. Al jaren vinden wij dat we ons moeten voorbereiden en daarom is een aantal broodnodige hervormingen voor het spoor opgenomen in het regeerakkoord.

In dit wetsontwerp zitten drie belangrijke stappen.

Ten eerste is er de rationalisering van HR Rail. Wat niemand nog begrijpt, is waarom het personeelsbeleid vandaag verspreid zit over verschillende structuren, die elkaar alleen maar overlappen.

Minder logge structuren betekent meer efficiëntie

en uiteraard meer duidelijkheid.

Ten tweede, er komt een einde aan de blokkeringen binnen de Nationale Paritaire Commissie. Sociaal overleg blijft wel degelijk belangrijk – uiteraard – maar overleg mag geen veto worden. Hervormingen aan een statuut mogen niet jarenlang geblokkeerd worden en reizigers mogen daardoor niet in de kou komen te staan.

Ten derde, een belangrijk punt is de stopzetting van de statutaire aanwervingen bij het spoor. Ook dat is geen gewone modernisering. Belangrijk is wel om te melden dat niemand rechten verliest. Niemand verliest voordelen. Alle huidige personeelsleden behouden hun verworven rechten. Aanwervingen moeten echter passen binnen een modern 21^{ste}-eeuws bedrijf.

Collega's, de voorbije maanden werd vooral duidelijk – ik denk dat we het daarover allemaal eens zijn – dat enorm veel reizigers die eindeloze stakingen meer dan beu zijn. Mensen willen gewoon op tijd op hun werk geraken. Studenten willen gewoon tijdig aan hun examens kunnen beginnen. Ouders willen gewoon dat hun kinderen op school geraken.

Uiteraard is staken een recht, maar het kan niet de bedoeling zijn dat een heel land gegijzeld wordt, telkens wanneer er een hervorming op de tafel ligt. Daarom is het goed dat deze regering niet geplooid is voor de druk, dat we koers houden en dat Arizona resoluut kiest voor hervormingen in plaats van voor stilstand.

Wie echt, maar dan ook echt, om het spoor geeft, verdedigt niet blind de structuren en de privileges van gisteren. Wie echt om het spoor geeft, zorgt ervoor dat het spoor morgen ook werkt. De N-VA-fractie zal dit wetsontwerp uiteraard met volle overtuiging steunen.

De **voorzitter**: Mijnheer Troosters, u mocht gisteren afronden en mag vandaag als het ware opstarten.

01.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het betreft net zoals gisteren een belangrijk wetsontwerp dat wij behandelen. Het gaat vooral over de voorbereiding op eind 2032 wanneer het nationale personenvervoer per spoor zal worden geconfronteerd met uitgebreide concurrentie in het kader van de besliste liberalisering.

De liberalisering werd in het verleden al beslist,

maar de verschillende regeringen in dit land hebben nagelaten de nodige voorbereidingen daarvoor op te starten. Daardoor is de overheid misschien wel willens nillens in het scenario gerold waarbij ze gedurende tien jaar het unieke operatorschap aan de NMBS heeft moeten toekennen. Ze kan dat één keer doen, maar eind 2032 loopt dat af. Dan zullen er concurrenten op de markt komen. Dat valt ook samen met de einddatum van de gesloten beheersovereenkomsten.

De voorbereiding daarop is dus heel erg belangrijk. Voorliggend wetsontwerp is een eerste stap in die richting. Wij weten dat nog heel veel andere zaken moeten worden voorbereid. Wij hebben het daarover met de minister ook al gehad. Wat voorligt, is echter een eerste stap in die richting en dus absoluut noodzakelijk. Daarin gaan wij helemaal mee.

Het wetsontwerp bestaat uit drie verschillende elementen. Die elementen zijn ook elk op zich belangrijk en hadden elk afzonderlijk een apart debat verdiend. Nu zit alles samen in één wetsontwerp verrat. Het eerste element gaat over wat ik de rolverdeling noem of de taakverdeling tussen de verschillende spoorbedrijven, meer bepaald vooral voor HR Rail. Er wordt vastgelegd wat HR Rail kan doen, wat bij de NMBS zit en wat bij Infrabel zit. Er is ooit gesproken over een scenario waarbij HR Rail misschien zou worden ontbonden. De regering is tot een andere oplossing gekomen. Daarover hebben wij in de commissie ook gedebatteerd. De minister is uitgebreid daarop ingegaan, ook met juridische argumentatie, om uit te leggen waarom voor het voorliggende scenario wordt gekozen. Feit is wel dat dat alles noodzakelijk is om in de toekomst flexibel en vlot te kunnen werken wanneer het spoor wordt geconfronteerd met concurrentie en veranderde marktomstandigheden. In die taakverdeling kunnen wij dus deels meegaan, ook omdat ze deels wordt afgestemd op wat in de praktijk al gangbaar was.

Het tweede element is dat vanaf 1 juni 2026 enkel nog op contractuele basis zal worden aangeworven en niet langer statutair. Heel belangrijk voor het Vlaams Belang ter zake is dat, zoals mevrouw Cuylaerts al heeft aangegeven, niet wordt geraakt aan verworven rechten.

De PS-fractie heeft in die zin ook een amendement ingediend dat dat nog eens expliciet bevestigt. We zullen dat uiteraard steunen. In principe is het al duidelijk dat er niet aan verworven rechten zal geraakt worden en dat is heel belangrijk.

Vanaf 1 juni zal men in de toekomst enkel maar mensen contractueel aanwerven. Uiteraard kan men dat zo doen. Men kan daarvoor kiezen. Iemand die geïnteresseerd is in een job bij de NMBS, Infrabel of HR Rail kan daarvoor solliciteren. Die krijgt een bepaald aanbod en kan, zoals dat gebruikelijk is, daarop ingaan of beslissen om zijn geluk elders op de arbeidsmarkt te beproeven. Die vrijheid blijft iedereen hebben. De enige vraag die we daarbij hebben, is of het volledig afschaffen van de statutaire benoemingen een goede zaak is. Wij denken daarbij aan bepaalde functies die een grote verantwoordelijkheid met zich meebrengen, zoals gezags- of controlefuncties. Wij vinden het belangrijk dat gegarandeerd moet worden dat de mensen die die functies uitoefenen dat onafhankelijk kunnen doen, goed beschermd en zonder inmenging of druk.

Voor bepaalde functies is dat misschien belangrijk en de PS-fractie heeft een amendement ingediend in die zin, maar dat lijkt echt af voor welke functies dat dan precies geldt. Dat gaat ons wat te ver en ik heb tijdens de commissiebespreking aangegeven dat de best geplaatste om af te lijnen om welke functies het dan moet gaan niet het Parlement is, maar wel de mensen van het spoor zelf en dat na onderling overleg tussen personeel en directie. Zij zijn immers veel beter geplaatst en weten veel beter hoe dat op een goede manier kan worden afgelijnd dan dat wij dat in dit halfroond kunnen. Op dat amendement zullen wij ons dus onthouden.

Een laatste element is het beruchte escalatiemechanisme. Er wordt een escalatiecomité opgericht. Er werd daarnet al geschetst dat het paritair comité een tweederdemeerderheid moet hebben wat betreft de beslissingen die moeten worden genomen. Dat maakt dat besluitvorming soms moeilijk gaat. Vanaf eind 2032 zullen we binnen het spoor worden geconfronteerd met veranderde marktomstandigheden. Men moet snel, wendbaar en flexibel op de markt en op de omstandigheden kunnen inspelen. Dat botst met de huidige praktijk. Ik begrijp dat men daar naar een oplossing zoekt, maar de vraag is alleen de manier waarop dat gebeurt.

Indien er geen beslissing kan worden genomen binnen het paritair comité, komt er eerst een sturingscomité. Als ook dat niet tot een beslissing kan komen, wordt het verder afgeleid naar een escalatiecomité, waar dan een gewone beslissing kan worden genomen. We hadden daar vragen bij, net als de Raad van State trouwens. De Raad van

State merkte op dat men die tweederdemeerderheid niet zomaar mag afschaffen, dat die bewaard moet blijven, ook in dat escalatiecomité.

Men is dan met een inventieve oplossing gekomen door daar een aantal mensen van de spoorbedrijven aan toe te voegen, waardoor men opnieuw een tweederdemeerderheid creëert. Ja, men moet flexibel zijn en goed kunnen werken, blokkeringen mogen inderdaad niet meer mogelijk zijn, maar bij deze werkwijze kunnen toch wel vragen worden gesteld.

De vraag is waarom we in dit scenario zijn beland. Dat heeft natuurlijk te maken met het falen van het sociaal overleg. Er is al maandenlang onvrede. Er is een maandenlang sociaal overleg geweest. De minister is daar in het debat in de commissie zeer uitgebreid op ingegaan. Hij week zelfs af van zijn teksten. Dat was een zeer rijk en goed debat. Dat is een stijl die we de vorige legislatuur trouwens niet gewend waren. Het sociaal overleg heeft gefaald, ondanks een aantal voorakkoorden die wel waren afgesloten, maar vervolgens door het personeel werden verworpen. Dat is voor ons de kern van het probleem, namelijk een falend sociaal overleg.

Het huidige klimaat tussen spoorpersoneel, directie en de regering is zeer bar. Het is voor ons duidelijk dat dit wetsontwerp, dat absoluut nodig is, als voorbereiding op wat komt, de kiem kan vormen van een nieuwe storm van sociale onrust en stakingen. Dat de treinreizigers daarvan opnieuw het slachtoffer dreigen te worden als dat gebeurt, is onze grootste bezorgdheid. Daarom zullen we ons over het geheel onthouden.

01.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, nous nous apprêtons à voter aujourd'hui un texte important visant à moderniser la gestion du personnel des chemins de fer. Il s'agit d'un texte technique, oui, d'un texte sensible, certainement, mais surtout d'un texte nécessaire. Derrière les débats parfois caricaturaux que nous avons entendus en commission, il y a une réalité évidente: notre rail doit évoluer pour rester attrayant et performant, afin de continuer à assurer un service public de qualité et en vue d'être prêt face aux défis qui l'attendent.

Ce projet, on l'a rappelé, repose sur trois piliers: tout d'abord, la généralisation du recrutement contractuel pour les nouveaux travailleurs; ensuite, le transfert des compétences de sélection, de recrutement et de formation vers la SNCB et vers

Infrabel; enfin, un mécanisme d'escalade pour éviter des blocages interminables.

Il faut rappeler que ce texte ne supprime pas les droits acquis. Les agents statutaires déjà en place conservent leur statut. HR Rail reste l'employeur juridique unique et conserve un rôle central dans le dialogue social. La réforme ne casse pas le rail; elle en modernise le fonctionnement.

Du point de vue du Mouvement Réformateur, cette réforme va dans le bon sens: elle applique l'accord de gouvernement; elle responsabilise les entités opérationnelles; elle évite les doublons; elle offre aux entreprises ferroviaires les outils nécessaires pour gérer leurs équipes de manière plus agile et plus efficace. L'objectif est de rapprocher la gestion du rail des standards des entreprises publiques modernes en combinant flexibilité, responsabilité et protection sociale.

J'entends certains collègues prétendre que ce texte constituerait une attaque contre les travailleurs, qu'il dévaloriserait leur métier en le rendant moins attrayant. Or les chiffres le prouvent: la SNCB continue de recruter, et toujours bien, avec 1 600 nouveaux travailleurs en 2024, 1 500 en 2025 et déjà 500 sur les 1 000 programmés en 2026. Cela montre une chose: malgré l'évolution des statuts et des modalités d'engagement, les métiers du rail continuent d'attirer. J'ajoute que près d'un tiers des recrutements viennent de recommandations internes. Autrement dit, les travailleurs eux-mêmes parlent de leur entreprise, la recommandent et contribuent à attirer de nouveaux talents. Voilà la réalité de terrain. Elle est donc plus nuancée que les slogans.

Contractualiser, ce n'est pas précariser l'emploi. Un contrat de travail n'est pas une sous-protection; c'est le cadre de la majorité des travailleurs de ce pays. Ce qui compte, c'est la qualité de l'emploi, la formation, la sécurité, les perspectives de carrière, le bien-être au travail, l'organisation efficace du service. Cette réforme permet donc de confier davantage de responsabilités aux entités, qui connaissent les besoins du terrain. La SNCB et Infrabel savent quels profils elles doivent recruter, quelles compétences elles doivent faire acquérir, quels métiers elles doivent renforcer.

Il est donc logique qu'elles puissent piloter plus directement ces processus.

Nous avons également entendu en commission que cette réforme nuirait aux services publics, mais ce qui nuit aux services publics, ce n'est pas une gestion des ressources humaines modernisée,

mais les rigidités excessives, les blocages, les lenteurs et les difficultés à adapter les profils aux besoins réels. Un service public fort n'est pas un service public figé, mais un service public capable de s'adapter.

Quant au mécanisme d'escalade, il était aussi présenté par certain comme une arme antisyndicale, mais là encore, c'est une caricature. Le dialogue social reste bien présent, ce n'est qu'en cas de blocage persistant que ce mécanisme peut être activé. Il s'agit donc d'une garantie contre l'immobilisme, pour préserver l'intérêt des navetteurs et des travailleurs, ainsi que les finances publiques.

Je veux aussi rappeler aujourd'hui que ce texte ne privatise pas la SNCB. Il ne vend pas le rail, il ne supprime le service public, il prépare justement nos entreprises ferroviaires à être plus solides, plus réactives et mieux organisées dans un contexte européen qui évolue. Refuser cette adaptation, ce n'est pas protéger le rail, c'est l'exposer.

Le MR soutiendra cette réforme car elle est équilibrée, elle protège les droits acquis, elle maintient HR Rail comme employeur juridique, elle renforce la responsabilité de la SNCB et d'Infrabel, elle donne des outils pour recruter, former et gérer plus efficacement, elle permet également de garantir la continuité du service public. Notre rail a bien sûr besoin d'investissements, de trains, d'infrastructures solides, de ponctualité, mais il a aussi besoin d'une gestion moderne de ses ressources humaines. C'est cela que nous votons aujourd'hui, non pas moins de service public, mais un service public mieux organisé; non pas moins de respect pour les travailleurs mais une gestion plus claire, plus responsable et plus adaptée aux défis de demain.

Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, le groupe MR votera en faveur de ce texte.

01.04 Pierre-Yves Dermagne (PS): Monsieur le ministre, vous devez être surpris de me voir intervenir sur cette thématique, mais – vous ne le savez peut-être pas, même si nous nous connaissons plutôt bien – j'ai l'honneur d'être petit-fils de cheminot.

Hier, parmi les dizaines de milliers de personnes qui ont battu le pavé bruxellois pour dénoncer la politique de votre gouvernement, il y avait aussi des cheminotes et des cheminots. Il s'agissait de ceux qui ne travaillaient pas, puisque beaucoup d'entre elles et d'entre eux, malgré la forte

mobilisation des représentants des services publics, ont travaillé pour permettre aux dizaines de milliers de manifestants de rejoindre la capitale et d'exprimer ainsi leur mécontentement vis-à-vis de votre politique.

J'ai donc tout de même croisé des cheminotes et des cheminots dans la rue hier. Monsieur le ministre, cela ne vous étonnera pas qu'ils manifestent, car vous êtes conscient des frustrations et des colères qui s'expriment depuis plusieurs mois vis-à-vis de la politique de votre gouvernement. Ils sont inquiets à cause des attaques de votre gouvernement sur leur outil de travail, leurs conditions de travail et la concertation sociale dont on connaît l'importance dans le secteur du chemin de fer.

Les attaques portent sur leur outil de travail, avec 675 millions d'euros d'économies imposées aux entreprises du rail, sur leur pension et le régime particulier dont ils peuvent encore bénéficier aujourd'hui en raison de leurs conditions de travail et de la difficulté et dureté du métier, même s'il a évolué. Les conditions de travail que feu mon grand-père – que je n'ai pas eu le plaisir de connaître car il est décédé avant ma naissance – a connues ne sont évidemment pas les mêmes aujourd'hui, mais cela reste un métier difficile, un métier pénible pour une grande partie du personnel roulant. On voit encore trop régulièrement des attaques, des agressions du personnel, des accompagnatrices et des accompagnateurs.

Vous vous attaquez donc aux entreprises du rail, vous vous attaquez aux pensions des cheminots avec la réforme du ministre Jambon et vous vous attaquez ici à la concertation sociale, à l'organisation de leur travail et au statut des travailleurs.

Je pense que les échanges et les débats en commission que j'ai suivis avec notre collègue Dimitri Legasse, spécialiste et passionné par la matière du rail parmi d'autres services ou d'autres entreprises publiques, ont permis de mettre en lumière les craintes, les tensions et les peurs du personnel face à l'évolution de leurs conditions de travail, à la dégradation de celles-ci et à la pression toujours plus croissante qui pèse sur leurs épaules.

Monsieur le ministre, vous nous apportez une réponse qui n'en est pas une et qui, à mes yeux, sonne plutôt comme une provocation. Il s'agit d'un projet de loi qui va mettre fin au statut. Pour les futurs cheminotes et cheminots de ce pays, c'est une remise en cause de la concertation sociale qui, comme vous le savez, est fondamentale. Cette

concertation a une saveur et une forme particulière dans les entreprises de la famille du rail, de la famille des cheminotes et des cheminots. Elle a également une histoire, une histoire qui vous a été rappelée par l'avis de la section de législation du Conseil d'État, qui a pointé dans cet avis cinglant le risque de ne pas respecter l'article 23 de notre Constitution et de revenir sur des mécanismes de concertation qui sont des mécanismes de protection des travailleuses et des travailleurs du rail.

Vous venez aujourd'hui avec un projet de loi qui a notamment pour objectif, comme bon nombre de mes collègues l'ont exprimé, d'engager du personnel moins cher, du personnel plus facile à licencier et qui sera donc moins capable de négocier l'amélioration et l'organisation de ses conditions. En d'autres termes, du personnel qui, demain, jouira de conditions de travail moins favorables. En effet, avec ce projet de loi, monsieur le ministre, les travailleuses et les travailleurs du rail seront demain moins bien défendus et leurs droits plus facilement attaquables. La logique est toujours la même: davantage de flexibilité, davantage de concurrence et, en fin de compte, moins de protection.

Les débats en commission ont permis d'éclairer toute une série de points et de couper les ailes à certains "canards". Tout d'abord, non, il n'est pas vrai de dire que la commission paritaire nationale ne fonctionne pas. Non, ce n'est pas vrai de dire que les contractuels seront plus efficaces demain que les statutaires aujourd'hui, et non, ce n'est pas vrai de dire que l'Europe nous oblige à tout flexibiliser, en ce compris en matière d'entreprises ferroviaires. Les débats en commission ont permis de dire que ce n'était pas la réalité, que ce n'était pas une loi de la nature d'ouvrir à la concurrence, de flexibiliser à outrance les métiers et les professions du rail.

Comme je le disais, monsieur le ministre, nous nous connaissons quelque peu. Nous avons eu l'occasion et le plaisir, en ce qui me concerne, de travailler ensemble. Nous avons parfois eu des moments plus agités, mais toujours avec, j'en suis convaincu, un respect mutuel. Je sais donc que vous pouvez entendre toute une série de choses, que vous pouvez ouvrir les yeux et ne pas être sourd aux réalités de terrain. Vous l'avez d'ailleurs, d'une certaine manière, démontré lors des négociations ou contacts que vous avez eus avec les organisations syndicales, notamment les fameux pré-accords que vous avez à plusieurs reprises invoqués ici en séance plénière, en commission ou par presse interposée.

Dès lors, monsieur le ministre, je caresse toujours l'espoir de vous ramener à la raison, ou en tout cas de faire en sorte que vous rameniez à la raison le reste de votre gouvernement. Et, dans l'esprit constructif qui anime le groupe PS depuis le début de la législature, dans l'opposition que nous menons à la politique de votre gouvernement, nous avons souhaité déposer quatre amendements.

Ces amendements visent tout d'abord à supprimer ce fameux "comité d'escalade", dont vous êtes finalement incapable de nous justifier concrètement les raisons de sa création. Nous pensons, comme les organisations syndicales, que ce comité d'escalade n'apporte aucune plus-value et que, bien du contraire, il va mettre à mal la concertation sociale au sein des entreprises du rail.

Ensuite, ils visent, monsieur le ministre, à évaluer les conséquences de votre projet de loi et de votre dispositif. Vous savez que je suis un grand défenseur du principe et de la mise en œuvre de l'évaluation des politiques publiques. Je pense que nous le faisons trop rarement en Belgique. Nous voulons donc saisir l'occasion, s'agissant du statut des travailleurs et des conditions de travail du personnel des entreprises du rail, de faire en sorte de pouvoir monitorer et évaluer les conséquences des dispositifs que vous souhaitez mettre en œuvre.

En outre, ces amendements visent à garantir que les droits actuels des statutaires soient préservés dans le temps, non seulement demain, dans les semaines ou les mois qui viennent, mais sur le long terme.

Et enfin, monsieur le ministre, chers collègues, ces amendements ont pour objectif de maintenir le statut pour les fonctions d'autorité publique, ainsi que pour certaines fonctions qui doivent, à nos yeux, demeurer statutaires afin d'assurer la bonne continuité des missions de service public de ces entreprises publiques et, bien entendu, de garantir la sécurité que sont en droit d'attendre les travailleuses et travailleurs du rail, ainsi que les usagers.

Dès lors, monsieur le ministre, au regard du sens de l'ouverture que j'ai cru percevoir chez vous – en tout cas que j'ai pu, à certains moments, constater – voici les amendements que nous souhaitons déposer à votre projet de loi.

Même si nous le contestons dans sa philosophie et dans son essence, je répète que nous avons voulu – avec l'esprit constructif qui anime le

groupe socialiste – déposer des amendements pour revenir sur une série d'éléments, permettre l'évaluation des conséquences des dispositifs mis en place et, finalement, consacrer certaines des ouvertures que vous aviez consenties vis-à-vis des organisations syndicales lors des négociations de ces fameux pré-accords.

Voilà, monsieur le président, chers collègues, monsieur le ministre, les éléments que le groupe socialiste souhaitait porter à la connaissance de l'ensemble de l'Assemblée, en espérant, bien entendu, avoir convaincu le ministre de la pertinence des amendements déposés.

01.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, nous avons eu l'occasion d'en parler longtemps en commission. Je ne vais donc pas revenir sur tout ce que j'ai dit, parce que nous en aurions pour cinq ou six heures.

Je voulais quand même revenir encore une fois sur la vraie raison qui vous pousse à déposer ce projet de loi: préparer la libéralisation du rail. Quand on parle de libéralisation, on essaie toujours de nous faire croire que c'est quelque chose de normal, d'inévitable. On nous dit que davantage de concurrence, cela va améliorer le service, faire baisser les coûts et rendre le rail plus efficace.

C'est la théorie; parce que dans la réalité, cela ne fonctionne pas ainsi. En Belgique, nous sommes depuis des années dans cette logique. La SNCB et Infrabel ont été séparées. D'un côté, la SNCB fait rouler les trains; et de l'autre, Infrabel gère le rail. Le transport de marchandises a déjà été ouvert à la concurrence; et demain, si ce gouvernement continue dans cette direction, ce sera aussi le cas pour les trains de voyageurs.

L'idée derrière cela est toujours la même, c'est de faire fonctionner le rail comme un marché classique. On nous dit que si plusieurs entreprises se font concurrence, le système sera meilleur. C'est la logique libérale, mais ce n'est pas la nôtre – vous le savez.

Le rail n'est pas un marché comme un autre. C'est un système où tout est lié: les trains, les horaires, les conducteurs, les signaleurs, les rails, les usagers – tout est relié ensemble. Tout doit fonctionner ensemble et être coordonné. Quand il y a un problème à un endroit, cela a un impact sur tout le reste du réseau.

Quand on met plusieurs entreprises en concurrence dans un système aussi complexe, on ajoute surtout des difficultés. Chaque entreprise

travaille avec ses propres intérêts, ses propres objectifs, ses propres méthodes. Au final, cela rend la coordination beaucoup plus compliquée.

C'est encore plus vrai en Belgique, parce que nous avons un réseau très dense, organisé autour de Bruxelles, notamment avec la jonction Nord-Midi, où passent énormément de trains chaque jour. J'y reviendrai plus tard.

Le deuxième problème qui se pose, si on laisse entrer davantage d'opérateurs privés dans le rail, est que l'on peut se demander quel sera leur objectif principal. Ce sera faire du profit, bien sûr. Les entreprises privées vont forcément vouloir exploiter les lignes les plus rentables, celles où il y a le plus de voyageurs tandis que le secteur public devra continuer à gérer les lignes moins rentables pour éviter leur disparition progressive. En clair, les profits iront au secteur privé et les pertes à la collectivité. C'est un système qu'on commence à bien connaître.

Une autre question qui se pose si le rail est laissé aux mains du secteur privé est de savoir si l'offre sera développée partout où c'est nécessaire. La réponse est non; le privé n'a aucun intérêt à investir dans des petites lignes ou dans des zones moins rentables. Pourtant, si l'on veut développer des transports durables et garantir la transition écologique, on a besoin du train partout en Belgique, et pas seulement là où cela rapporte. Cela, seul le service public peut le garantir.

Quand l'État contrôle l'ensemble du réseau, les lignes rentables permettent aussi de financer les lignes moins fréquentées. Telle est la logique du service public. Dès lors, si on veut respecter nos objectifs climatiques et développer le train dans tout le pays, il faut garder un contrôle public sur l'ensemble du rail.

La troisième raison pour laquelle nous nous opposons à la libéralisation, c'est qu'il suffit de regarder les résultats en Belgique et ailleurs. Prenons l'exemple de Lineas, qui était auparavant le service Fret de la SNCB. D'abord, on a libéralisé le secteur, puis on a partiellement privatisé l'entreprise. Et à l'époque, les libéraux promettaient plus d'efficacité, plus de transport de marchandises pour le rail et moins de coûts pour l'État. Qu'a-t-on vu en réalité? Les premières années, le transport de marchandises par rail a stagné, puis il a diminué. Et, entretemps, le transport routier, a continué d'augmenter. Il y a donc lieu de se poser des questions. En effet, si la libéralisation était censée rendre le transport de marchandises par rail plus attractif, pourquoi les résultats ne sont-ils

pas là aujourd'hui? On nous disait, par ailleurs, que le privé coûtait moins cher à l'État. Mais, là encore, la réalité est différente.

Depuis la libéralisation et la privatisation du fret ferroviaire, l'État continue à verser énormément d'argent public au secteur, aussi bien à l'ancienne filiale publique qu'au nouveau concurrent privé. Si je résume la libéralisation du fret ferroviaire, il y a moins de résultats mais davantage de subsides publics.

À présent, regardons ce qui s'est passé dans d'autres pays. Comme vous le savez, j'aime revenir avec l'exemple du Royaume-Uni, car ils sont allés très loin dans la privatisation en démantelant leurs entreprises publiques et en ouvrant complètement le rail au privé. Il en résulte que les billets sont excessivement chers, que le système est compliqué pour les voyageurs, et que d'importants problèmes de sécurité sont signalés. À ce jour, ils sont revenus en arrière et ils renationalisent une partie du rail. En Allemagne également, le rail a été ouvert à la concurrence et il en résulte que la ponctualité s'est dégradée et que les investissements ne suivent pas. En France, nous remarquons également des conséquences: il y a plus de pression sur les cheminots et une dégradation des conditions de travail. Les mêmes problèmes sont observés partout. Ce n'est pas un hasard, c'est parce qu'on n'arrive pas à gérer un service public essentiel uniquement avec une logique de marché et de profits. Les usagers, les travailleurs, et finalement la collectivité sont perdants. C'est toujours l'argent public qui finit par payer pendant que certains acteurs privés font des bénéfices.

Je pourrais également parler de ce qui s'est passé dans les secteurs de l'énergie, des télécoms, de la poste ou des banques. Nous avons eu les mêmes promesses partout, et à chaque fois, nous avons observé les mêmes conséquences: moins de contrôle public, plus de logique de privé, de profits et des citoyens qui payent plus cher.

Pour le PTB, une autre vision du rail est possible. Nous voulons un rail public, bien financé, bien coordonné, respectant ses travailleurs, qui soit au service des usagers et de l'écologie et pas des actionnaires. Contrairement à ce que ce gouvernement essaye de faire croire, l'Europe n'interdit pas de garder un rail public. L'Union européenne prévoit des exceptions qui permettent de continuer avec une attribution directe après 2032, mais pour cela, il faut défendre ce choix politiquement.

Pour ce faire, plusieurs conditions doivent être remplies.

Premièrement, l'État doit démontrer que certaines caractéristiques du réseau rendent la concurrence difficile. La Belgique dispose justement d'un réseau extrêmement dense, complexe, organisé en étoile autour de Bruxelles. Rien que sur la jonction Nord-Midi, près d'un train sur trois y transite chaque jour. Ce critère peut donc bien être rempli.

Deuxièmement, il faut fixer des objectifs clairs en matière de qualité de service, comme la ponctualité, la fréquence des trains ou la qualité du matériel. Mais cela aussi est déjà prévu dans le contrat de service public de la SNCB aujourd'hui.

Nous pouvons donc effectivement maintenir un rail public, mais pour cela, il faut du courage politique. Et nous vous demandons clairement d'utiliser tous les moyens possibles pour défendre le maintien d'un rail public, défendre les usagers, défendre les travailleurs et défendre notre service public ferroviaire.

Enfin, monsieur le ministre, j'aimerais terminer par un fait un peu plus personnel. Vous savez que je suis accompagnatrice de train depuis 18 ans maintenant. Si je me suis engagée en politique, ce n'est pas pour faire carrière, mais bien parce que j'ai vu chaque jour ce que vivent les travailleurs de ce pays. Je vois mes collègues qui se lèvent à 3 h du matin, qui travaillent les week-ends, les nuits, les jours fériés, qui rentrent épuisés chez eux, qui abîment leur santé pour faire tourner le rail et pour faire tourner la société.

Quand je suis arrivée ici, au Parlement, beaucoup de collègues m'ont dit: "Vas-y, Farah, défends-nous, défends le service public. On compte sur toi." Pourquoi m'ont-ils dit cela? Parce qu'ils ont bien compris ce qui est en train de se passer. Ce projet de loi est une attaque de plus contre le monde du travail. Depuis des années, on nous demande toujours la même chose: travailler plus, plus vite, plus longtemps, avec moins de droits, avec moins de protection.

Dans le même temps, les grandes entreprises et les plus riches n'ont jamais gagné autant d'argent. Cela n'a rien d'un hasard, c'est le fonctionnement du système. Nous vivons dans un pays extrêmement riche. Les travailleurs produisent énormément de richesses, mais ces richesses remontent toujours vers les grandes fortunes, les actionnaires et les multinationales. Pendant qu'une petite minorité s'enrichit toujours davantage, on explique aux travailleurs qu'ils devraient accepter

encore plus de flexibilité, plus de précarité, et travailler notamment jusqu'à 67 ans.

Dans une société qui est aussi riche, les discussions devraient être complètement différentes. On devrait parler de la réduction du temps de travail et autoriser les gens à profiter de leur vie avant d'être usés physiquement ou mentalement. On devrait parler de départs anticipés à la retraite pour les métiers pénibles ainsi que du partage des richesses. Il y a largement assez d'argent dans ce pays pour permettre à tout le monde de vivre dignement. Donc, le problème n'est pas que nous manquons de richesses, mais qu'une minorité se les accapare pendant que la majorité produit tout.

À la lecture de ce projet de loi, on distingue cette logique à l'œuvre: on affaiblit les statuts, on casse les syndicats, on fragilise le service public, on se prépare à davantage de concurrence et de privatisations parce que, pour ceux qui défendent ce système, tout doit être rentable – même les transports publics, les services essentiels et nos vies, en réalité. Nous, nous refusons cette logique et nous considérons que le rail doit servir la population, et non le marché. Nous estimons que ceux qui créent les richesses doivent pouvoir vivre dignement de leur travail. Nous pensons aussi qu'aucun progrès social n'a eu lieu sans rapport de forces. Tous les droits dont bénéficient aujourd'hui les travailleurs – les congés payés, la retraite, la sécurité sociale, la protection au travail – n'ont pas été offerts gratuitement et gentiment comme autant de cadeaux; ils ont été arrachés par les luttes sociales. Fort heureusement, cette résistance existe toujours. Vous l'avez encore vu hier dans les rues de Bruxelles, avec les dizaines de milliers de personnes qui s'étaient mobilisées contre les mesures de ce gouvernement et contre les politiques de régression sociale. Cela prouve un fait important, à savoir que ce gouvernement n'est pas tout-puissant. Il y a aussi le monde du travail, les syndicats et les mouvements sociaux, toutes celles et tous ceux qui refusent qu'on sacrifie les travailleurs au nom du profit. Ce combat est loin d'être terminé. Ce n'est pas parce que nous sommes en train de parler de ce projet de loi que c'est réglé pour autant. Non! Vous savez bien que je vais revenir sur le sujet. Et puis, nous continuerons à défendre les travailleurs, les services publics et une société où l'humain passe avant le profit.

Vous vous doutez que nous allons voter contre votre projet de loi. Nous allons évidemment soutenir les amendements du Parti Socialiste, et nous déposons aussi des amendements qui visent

à maintenir l'embauche sous statut après le 1^{er} juin, à maintenir un équilibre paritaire au niveau de la concertation sociale, à maintenir les compétences de HR Rail en matière de sélection, de recrutement et de formation.

Monsieur le ministre, nous sommes le 13 mai. Ce sera une date historique pour le mouvement social et dans l'histoire du monde du travail. Et nous sommes aussi trois jours après mon anniversaire. Donc je peux vous dire que je vais m'en souvenir longtemps. Mais nous aurons bien sûr l'occasion de rediscuter encore et encore de cette thématique.

01.06 Julien Matagne (Les Engagés): Monsieur le ministre, chers collègues, sans surprise, Les Engagés soutiendront ce projet de loi essentiel à la pérennité du service public sur le rail. Sur la forme, j'aimerais peut-être rappeler un élément essentiel, à savoir la méthode du ministre Crucke qui, dès sa prise de fonction, a fait le choix de la concertation sociale. Il a réuni autour de la table les entreprises ferroviaires – la SNCB, Infrabel, HR Rail –, ainsi que les organisations syndicales, afin de construire une réforme équilibrée.

Pendant plusieurs mois, un travail approfondi a été mené. À deux reprises, un pré-accord social a été conclu entre le ministre, les entreprises ferroviaires et les représentants syndicaux. À deux reprises, également, la base syndicale a rejeté ces accords, et c'est son droit. La concertation sociale est une valeur forte pour Les Engagés, mais elle ne peut pas devenir un droit de veto permanent. À un moment donné, il faut avancer. Le ministre a ouvert largement la porte au dialogue, il a respecté les partenaires sociaux. Aujourd'hui, le gouvernement assume ses responsabilités. Cette réforme s'inscrit pleinement dans l'accord de gouvernement.

Sur le fond, il s'agit d'une réforme de fonctionnement pragmatique. Premièrement, la contractualisation progressive des nouvelles recrues s'inscrit dans une évolution qui est déjà observée dans de nombreuses institutions publiques. Il ne s'agit donc pas d'une exception, mais d'une adaptation à une réalité contemporaine. Deuxièmement, il y a la mise en place d'une procédure d'escalade, où la création d'un comité dédié constitue une avancée importante. L'objectif est simple: pouvoir lever les blocages, améliorer l'efficacité et éviter les situations d'impasse. C'est un outil de gestion.

Troisièmement, il s'agit de préparer notre système ferroviaire à un changement profond. Comme vous le savez, à l'horizon 2032, et conformément aux

obligations européennes, d'autres opérateurs que la SNCB pourront entrer sur le marché belge pour le transport de personnes. Il nous reste moins de sept ans pour nous préparer.

Dans ce contexte, il est impératif que la SNCB soit plus compétitive, plus performante, et capable non seulement de défendre ses parts de marché en Belgique, mais aussi de répondre à des appels d'offres à l'étranger. C'est précisément l'objectif de cette réforme: la réorganisation de HR Rail et la contractualisation des nouveaux travailleurs visent à garantir la pérennité du service public ferroviaire, tout en renforçant la compétitivité de la SNCB.

Je tiens également à rappeler un point fondamental: les droits acquis des travailleurs actuels sont intégralement préservés. Aucun cheminot en fonction ne perdra le moindre droit acquis. Ce maintien a été salué par certains membres de la minorité, et je tiens à les remercier pour cette honnêteté intellectuelle. La réforme concerne uniquement les nouvelles recrues. Pour Les Engagés, la ligne est claire: faire évoluer le modèle ferroviaire tout en protégeant les travailleurs.

Le ministre s'inscrit pleinement dans cette logique, et je le remercie. Il cherche un équilibre entre viabilité du service public et respect des droits, pour l'intérêt général. Cette réforme est donc nécessaire, et nous la soutiendrons. Nous ne pourrions évidemment pas soutenir vos amendements, mesdames et messieurs de la minorité, puisqu'ils vont totalement à l'encontre du projet de loi. Par ailleurs, moi aussi, monsieur Dermagne, je suis pour l'évaluation des politiques qui sont menées, et je pense que nous pourrions évaluer non pas les conséquences, mais les bénéfices de cette réforme sur le long terme. Merci à toutes et à tous pour votre attention.

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Collega's, ik zal beginnen met een open deur in te trappen. Als ecologisten geloven wij uiteraard in een sterk openbaar vervoer, met frequentere treinverbindingen, stipte treinen en aantrekkelijke stations. Als ik de debatten in onze commissie hoor, denk ik dat iedereen dat vindt, want ik hoor geregeld alle partijen pleiten voor extra treinverbindingen en betere stations. Ik hoor dat niet alleen van de leden van onze commissie, want we hebben ook vaak andere parlementsleden op bezoek – u bent uiteraard allemaal welkom – die telkens komen pleiten voor meer treinverbindingen in het station van hun gemeente, voor meer verbindingen en voor stiptere treinen in hun regio. Ik juich dat ook toe, maar ondertussen wordt het

tegenovergestelde gedaan.

Als ik alle betogen beluister, krijg ik de indruk dat er een unanieme meerderheid bestaat voor een sterker openbaar vervoer. Toch beslist men hier om te besparen op het openbaar vervoer en om de mensen die er werken niet te waarderen, maar het hun net moeilijker te maken. Het spoorwegpersoneel voelt zich vandaag immers 'in het zak gezet'. Mijnheer de minister, daarom bent u nu al de kampioen van de stakingsdagen. Die stakingsdagen zijn niet gericht tegen beslissingen van de NMBS, maar tegen beslissingen van deze regering.

Men zou dan denken dat het tijd is voor wat rust en kalmte. In plaats daarvan komt dit wetsontwerp, dat in sneltempo door het Parlement wordt gejaagd en tal van aanvallen bevat op de rechten van de mensen die elke dag opnieuw de treinen laten rijden, die ervoor zorgen dat treinen stipt rijden, dat passagiers veilig op hun bestemming aankomen en dat de veiligheid op het spoor gewaarborgd blijft, zodat iedereen met een gerust hart thuiskomt. De sociale partners hebben adviezen uitgebracht over het wetsontwerp. Ze vinden dit absoluut geen goed ontwerp. Ik zal er niet uit citeren, maar ik verwijs wel naar het advies van de Raad van State. Dat advies is meer dan duidelijk en ongewoon scherp. In de eerste plaats betreft dat de afschaffing van de statutaire functies.

Naar aanleiding van de personeelssongevallen en de gevolgen daarvan voor het mentaal welzijn van treinbestuurders heb ik de voorbije periode heel wat gesprekken gevoerd met treinbestuurders. Zij gaven telkens opnieuw aan dat de onafhankelijkheid voor hen cruciaal is om ervoor te zorgen dat ze altijd en overal in de eerste plaats de veiligheid van hun treinen, hun passagiers en zichzelf kunnen waarborgen.

Toch wordt dat hier onmiddellijk opzijgeschoven. Op lange termijn? Nee, nee, de aanwervingen in statutaire functies stoppen op 1 juni 2026. Collega's, dat is al binnen twee weken! Ik zou denken dat je goed nadent over zo'n ingrijpende maatregel, waaraan mogelijk heel wat risico's zijn verbonden. Ik sta daar overigens niet alleen in. In november 2025 waarschuwde minister Crucke zelf het Parlement nog per brief om dat niet te snel te doen. "Ik wil daarover nadenken, maar niet te snel." Een inwerkingtreding zou ten vroegste op 1 januari 2028 plaatsvinden. "We moeten daar goed over nadenken. Alles moet goed afgestemd zijn." Plots wordt dat enkele maanden later snel door het Parlement gejaagd en binnen twee weken worden alle statutaire aanwervingen stopgezet. Ik begrijp

dat niet.

Volgens mij gaat het hier om meer dan een technische aanpassing, zoals het in het begin werd voorgesteld. Dit gaat zeer ver. En alsof dat nog niet genoeg is, is er ook nog het escalatiemechanisme. Dat is eigenlijk nog het strafste, het schokkendste onderdeel van dit voorstel. Voortaan mag de werkgever, als de sociale dialoog vastloopt, een comité samenstellen waarin hij zelf de meerderheid heeft. Dat comité kan dan eenzijdig regels opleggen die even krachtig zijn als een cao en dus boven de rechten in individuele arbeidsovereenkomsten gaan. Geen onderhandelingen, geen akkoord, alleen de wil van de werkgever.

De Raad van State geeft aan dat daarvoor geen enkel equivalent bestaat bij andere autonome overheidsbedrijven of bij concurrerende bedrijven in de privésector. De Raad van State noemt het een buitensporige maatregel die nergens anders in ons land bestaat. Hoe luid moet de waarschuwing nog zijn dat dit wetsontwerp de grondwettelijke rechten van werknemers aantast? Het is een rechtstreekse aanval op de sociale dialoog. De Raad van State stelt dat heel expliciet. Dit is een aanzienlijke achteruitgang van het recht op collectief onderhandelen. Toch wordt hier voortgedaan alsof er niets aan de hand is.

Collega's, ook wij willen hervormen en moderniseren, absoluut, maar niet om de statuten zomaar uit te hollen. Het moet versterkend werken. Wie echt geeft om het spoor, geeft ook om het personeel. Die zorgt ervoor dat het werk haalbaar blijft en dat de job van treinbegeleider of treinbestuurder aantrekkelijk blijft. Die steekt zijn middelvinger niet op naar het personeel, maar investeert in treinen, spoorinfrastructuur en personeel.

01.08 **Sandro Di Nunzio** (Anders.): Mijnheer de minister, u zult niet verrast zijn dat onze fractie dit wetsontwerp wel zal steunen en uiteraard ook zal goedkeuren. Het is een beetje jammer in bepaalde betogen te moeten horen dat als wij dit wetsontwerp steunen, we tegen het personeel of het personeelsbeleid zouden zijn. Ik meen dat niets minder waar is. Als we naar een moderne NMBS en een modern Infrabel willen gaan, moeten we dat niet enkel voor de reiziger doen, maar is het ook noodzakelijk om dat voor het personeel te doen.

Met de liberalisering van het spoorverkeer die er zit aan te komen, is het een noodzakelijke evolutie voor het personeel zelf, om ervoor te zorgen dat het op een goede en een moderne manier aan de

slag kan gaan binnen de spoorwegen. Dit is dus een noodzakelijke hervorming.

U weet, wij hebben zelf ook al wetsvoorstellen ingediend inzake het stoppen met nieuwe statutaire aanwervingen, zowel bij de NMBS als bij Infrabel. In het advies op ons wetsvoorstel van 6 oktober 2025 luidde het nog dat het stoppen met statutaire aanwervingen te vroeg zou komen, maar kijk, u maakt nu zelf snelheid, en we vinden dat op zich een goede zaak. Wij zijn blij dat er voortgang is. Want, collega's, dit is een absoluut noodzakelijke stap. De spoorsector staat voor grote veranderingen. We moeten naar spoorbedrijven gaan die voldoende modern, flexibel en competitief georganiseerd zijn. Het is geen kwestie van luxe, omdat we het zo willen of om een of andere ideologische reden, het is gewoon absoluut noodzakelijk.

Collega's, modernisering en flexibilisering zijn voor ons geen vieze woorden. Soms heeft men de neiging om onder het mom van sociale bescherming in plaats van progressief te zijn, conservatief te blijven zitten. We moeten vooruitgaan en niet blijven stilstaan. Als we de publieke dienstverlening in stand willen houden op een goede manier, dan moeten we deze hervormingen effectief doorvoeren, niet enkel bij de spoorwegen maar ook in andere sectoren, zoals dat in het verleden ook gebeurd is bij Proximus en bpost. Dat is de weg die we moeten gaan. Op die manier zorgen we ervoor dat die bedrijven op een moderne manier beheerd worden en de competitie kunnen aangaan, terwijl de dienstverlening goed is en op punt staat.

Kortom, mijnheer de minister, we wensen u veel succes met de uitvoering hiervan. We steunen u erin. U mag op onze goedkeuring rekenen.

01.09 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Cuylaerts, ik dank u voor de duidelijke steun die u vanaf het begin aan deze hervorming hebt gegeven. U verwoordt perfect waarover het vandaag gaat, namelijk de noodzaak om onze spoorwegen voor te bereiden op de toekomst, niet morgen maar vandaag.

De realiteit is eenvoudig, als we niets doen, verzwakken we op termijn onze capaciteit om mensen aan te werven, om te investeren en om onze openbare dienst te blijven garanderen. Daarom nemen we nu onze verantwoordelijkheid. We kiezen ervoor om het model te moderniseren, zonder ook maar één verworven recht van de huidige werknemers in vraag te stellen.

Wat we doen, is dus geen breuk, maar een versterking. We doen dat met de meerderheid, maar ook met de oppositie in het Parlement. Ik ben blij te zien dat bij de meerderheid duidelijk het besef bestaat dat hervormen vandaag de beste manier is om morgen een sterk openbaar spoor uit te bouwen.

Collega Troosters, voorzitter van onze commissie, ik wil u ook bedanken voor onze debatten, sterke debatten, met meningen die verschillen, maar ook dat is democratie. U hebt dat altijd toegelaten. Ik waardeer dat. Ik begrijp uw bezorgdheid, in het bijzonder op het vlak van veiligheid en de identiteit van onze spoorwegen. Laat mij daarover zeer duidelijk zijn: er bestaat geen enkel bewezen verband tussen het statuut van het personeel en de spoorveiligheid. Veiligheid berust op opleiding, certificering, procedures en controle. Die blijven strikt ongewijzigd.

Verder wil ik benadrukken dat deze hervorming geen breuk met het verleden betekent.

De huidige personeelsleden behouden hun volledige statuut, rechten en loopbaan. Wij veranderen dus niet wat bestaat. Wij zorgen ervoor dat het systeem ook in de toekomst blijft functioneren.

Ik kom straks nog terug op de rolverdeling tussen de bedrijven en op bepaalde functies met grote verantwoordelijkheid. Dat is immers een van uw voorstellen. Ik kom ook nog terug op de escalatiemechanismen.

Monsieur Foret, cher collègue, je tiens également à vous remercier pour votre intervention, non seulement ici, mais aussi en commission. Vous mettez, à mon sens, un point essentiel en évidence: cette réforme est avant tout un choix de responsabilité.

Réformer n'est jamais facile, parce qu'on se heurte à un certain nombre de conservatismes, mais réformer est indispensable, si nous voulons avoir encore, demain, un rail public dans ce pays. Je suis favorable au service public du rail. C'est pour cela que nous prenons nos responsabilités, tant pour le rail que pour les finances publiques, tant pour les voyageurs que pour les travailleurs du rail.

Nous devons être lucides: continuer avec un modèle intégralement statutaire dans le contexte actuel entraînerait une hausse significative des charges. Le chiffre n'a pas été cité. Il ne faut pourtant pas avoir peur de le citer. Ce sont les réalités du citoyen: l'argent public n'est jamais que

le fruit de l'impôt. Cette hausse des charges est notamment liée au financement des pensions. Oui, c'est une décision du gouvernement, mais si nous ne réformons pas les pensions, elles seront impayables à l'avenir. Ainsi, 120 à 150 millions d'euros pèseraient sur le rail.

Qui devrait assumer ces charges, au final? Les voyageurs, via des hausses tarifaires? J'entends déjà certains venir se plaindre. La collectivité, via davantage de financement public? Le rail, en Belgique, c'est une dotation de 4 à 5 milliards d'euros pour 900 000 voyageurs et 12 millions d'habitants. Onze douzièmes, c'est insuffisant. M. Aerts a raison, il en faut plus. Onze millions de personnes paient pour le rail sans l'utiliser. Ou encore le service lui-même, via une réduction alors de l'offre ou du personnel?

Le choix que nous portons est clair: moderniser pour éviter les impasses, et en parallèle renforcer l'attractivité du rail en permettant un modèle de recrutement que l'on dit plus flexible – oui –, plus souple, mieux adapté à un marché de l'emploi qui a profondément évolué.

Je pense pouvoir dire que ce texte n'est pas un affaiblissement, mais une consolidation du service public ferroviaire.

Cher collègue Dermagne, merci pour vos mots. Nous pouvons effectivement avoir des relations d'amitié – elles ne changeront pas – et, en même temps, diverger sur un certain nombre de points de vue. Cela s'appelle aussi la démocratie.

Je vais répondre de manière très claire aux préoccupations qui sont les vôtres et celles de M. Legasse, qui est absent aujourd'hui.

Premièrement, concernant les droits des travailleurs, aucun droit n'est remis en cause pour les agents actuellement en place. Leur statut, leur carrière et leur pension sont intégralement préservés.

Deuxièmement, concernant la crainte d'un chemin de fer à deux vitesses, la coexistence de statuts différents existe déjà ailleurs sans que cela ne remette en cause l'égalité de traitement, dès lors que les situations juridiques sont distinctes.

Troisièmement, concernant le dialogue social et le mécanisme d'escalade, ce mécanisme ne supprime en rien la concertation. Il intervient uniquement en dernier recours, après l'échec des instances paritaires, et il maintient la participation des organisations syndicales à chaque étape. Il

s'agit non pas de contourner le syndicat, mais d'éviter que les situations de blocage prolongé empêchent toute décision, au détriment du service public et de l'intérêt général.

Enfin, ne pas moderniser aujourd'hui serait prendre le risque de fragiliser demain l'ensemble du système ferroviaire, faute d'adaptation aux réalités.

Ce n'est pas vous mais M. Aerts qui a fait référence au Conseil d'État. Le Conseil d'État n'a jamais interdit le mécanisme d'escalade, il en a même reconnu l'objectif: "L'alignement du secteur ferroviaire sur le reste du secteur public est légitime." Il a fait un certain nombre d'observations, auxquelles nous avons répondu. À la suite de son avis, nous avons également renforcé la présence syndicale par des observateurs, la majorité qualifiée et la tutelle ministérielle. Que l'on en soit parfaitement conscients: l'escalade n'est jamais qu'un mécanisme complémentaire après la commission paritaire et après le *stuurcomité*, organes dans lesquels – comme dans d'autres organismes et entreprises publics – des réformes sont intervenues et au sein desquels les syndicats interviennent également avec une grande différence, à savoir que c'est à la majorité, alors que nous avons ici une majorité qualifiée des deux tiers. On renforce donc les garanties.

Dans ce cas-ci, ce troisième organe – certes original puisqu'il est unique dans notre structure – interviendrait alors que les deux autres ne sont plus fonctionnels, alors qu'il y a un échec de la négociation. Et quand il y a échec de négociation à deux reprises, que fait-on? On continue à bloquer ou on recherche une solution qui permet à la fois de sauvegarder les intérêts de la société, des chemins de fer et l'intérêt général? Voilà ce que nous avons fait. C'est ce que nous avons proposé. Et nous le faisons avec un mécanisme de garantie.

Les syndicats, non seulement seront présents, mais ils ne seront pas seuls. Ils le seront avec ce qu'on appelle le patronat, les CEO, avec les présidents des conseils d'administration de HR Rail, d'Infrabel et de la SNCB. J'ai parfois entendu – de manière un peu moins persistante ou criante aujourd'hui, il faut croire peut-être qu'à force de le répéter, ça finit par entrer dans les têtes – qu'on assimilait ces présidents de conseils d'administration à du patronat. On dit que cela va être deux tiers contre un tiers.

J'ai horreur de politiser les rouages de la fonction publique. Vous êtes avocat, je l'ai été aussi. Vous connaissez bien les magistrats, moi aussi. Même à l'époque où, paraît-il, il fallait encore aller voir les

politiques pour avoir une facilité de désignation, j'étais déjà convaincu qu'il n'y avait rien qui perdait plus vite sa couleur politique qu'un magistrat. Une fois qu'il était nommé, il était magistrat, parce qu'il appartenait à un corps et parce que l'intérêt général, c'était la défense de son propre intérêt global.

Eh bien, c'est la même chose. Ce n'est ni au juriste que vous êtes, ni à moi, de dire le contraire. Un président de conseil d'administration n'est pas le représentant d'un parti politique mais le représentant d'une société, en l'occurrence une société publique autonome, et c'est cet intérêt qu'il doit défendre. Regardez les choses en profondeur, mettez une couleur si vous voulez. Je vous rassure, il n'y a aucun Engagés là-dedans. Mais mettez-y une couleur et vous verrez que cette logique ne tient pas!

Quand on me reproche de faire de la théorie, je réponds que je fais de la pratique. À un moment donné, on met ensemble les représentants des travailleurs, ce qui est légitime. Dans de telles entreprises, ils ont encore plus le droit à la parole, à l'expression, au débat, et leur apport est essentiel. Jamais je n'ai remis le rôle des syndicats en cause, ni leur qualité. Mais les CEO ont le rôle d'exécutif. Ils doivent pouvoir dire qu'il y a une réalité, qui est la leur et qui est parfois difficile à comprendre pour les syndicats – et l'inverse est aussi vrai. Et puis, il y a ceux qui considèrent que l'intérêt général et l'intérêt de la société, pour lequel ils ont été désignés, doivent primer dans leur manière de s'exprimer. C'est ça le mécanisme d'escalade.

Il y a ensuite un dernier élément que nous avons ajouté à la suite des remarques du Conseil d'État, qui est la tutelle du ministre. Si on devait en arriver là, ce qui serait le résultat de la faillite de la concertation et du respect entre les organes qui font fonctionner l'entreprise – direction, syndicats et conseil d'administration –, je défie qui que ce soit de venir me dire que la perception du ministre serait d'office la même que celle des CEO. Nous avons des CEO brillants, avec qui je suis heureux de pouvoir travailler; nous avons des syndicats offensifs, ce qui est leur rôle. Vous avez eu la gentillesse de souligner que la concertation avec ces syndicats a toujours été pour moi un leitmotiv, car je n'ai cessé jamais d'entretenir le dialogue.

Si je devais faire un choix, je ne dis pas qu'il penchera en faveur des CEO, ni des syndicats, ni du conseil d'administration. Je prendrai aussi des responsabilités. C'est là la lourdeur d'un texte comme celui-là. Et c'est la lourdeur et la beauté des

responsabilités, pour lesquelles nous faisons aussi de la politique. Ce texte porte sur le devoir et l'ambition de réformer et de réussir. Il en va de cette responsabilité-là du gouvernement et du ministre que je suis.

Monsieur Dermagne, vous avez parlé de l'Espagne, qui est un très beau pays. Au Parti Socialiste, on aime parler de ce pays, on y fait souvent référence. Il serait, sur le plan de la réussite économique et sociale, un exemple. Parfois, je peux être d'accord avec vous, ce pays ne fonctionne pas mal! Parlons-en sur ce terrain.

L'Espagne a libéralisé le rail. Je ne parle même pas du statut car il n'existe plus en Espagne. Mais je vous rassure, il n'y a pas qu'en Espagne qu'il n'existe plus. Dans toute l'Europe, le dernier pays où ce statut existe encore, le dernier des Mohicans, c'est la Belgique. Partout ailleurs, il n'existe plus, monsieur Dermagne. Même en France, pays que vous savez très conservateur, c'est terminé. Il n'existe plus. Reste donc la Belgique.

Alors que nous allons seulement entamer la procédure, l'Espagne a été plus loin dans la libéralisation. Certains s'étonnent et me disent: "2032". Sans vouloir critiquer les prédécesseurs – vous savez que ce n'est pas dans mes habitudes –, il y en a eu avant moi et pas un n'a apporté sa touche pour le faire. Mais en Espagne, on a libéralisé et que voit-on? Sur les grandes lignes, on voit plus de trains, on voit des prix moins élevés et on voit un service plus performant.

Alors, quittons un peu l'Espagne pour nous rendre dans une autre démocratie, le Danemark. Je vous rassure, ce ne sont pas des conservateurs, ni des libéraux, ni des Engagés qui sont au pouvoir au Danemark mais bien des socio-démocrates.

Au Danemark, tout comme en France, sur les lignes dites rurales ou suburbaines, on constate que le simple fait d'avoir évoqué la concurrence de manière législative, dans les textes de loi, a eu pour conséquence que là où il n'y a pas eu de concurrence faute d'offre, le service a été amélioré. Jusqu'à rouvrir des gares qui avaient été fermées mais ne le criez pas trop fort, monsieur Dermagne. Je ne voudrais pas que certains m'entendent. Mais c'est une réalité face à cette perspective d'améliorer le service et d'offrir plus. C'est précisément de cette manière que nous parviendrons à un transport public plus performant. C'est là le rôle de la concurrence. La concurrence ne vise pas à détruire mais à pousser chacun à se dépasser dans l'intérêt de tous.

Vous m'avez dit que j'allais fragiliser le service public. Je cite là encore Mme Jacquet, qui considère qu'on ne peut pas gérer le service public selon la logique du marché. D'abord, le service public est maintenu. Et il l'est de deux manières. Il l'est d'abord parce qu'Infrabel reste un monopole d'État. La responsabilité de l'investissement dans l'infrastructure reste une prérogative de l'État. La libéralisation n'y changera strictement rien, et le projet de loi non plus. Ensuite, même lorsque nous aurons libéralisé, le cadre dans lequel nous fonctionnerons reste un cadre dans lequel l'autorité publique – le gouvernement et le Parlement – définit les conditions du service public. Enfin, partout où l'on a libéralisé, on a clairement vu que reste prédominant l'opérateur historique. La SNCB ne va pas devenir une compagnie privée. Elle restera un opérateur public.

Monsieur Dermagne, vous avez évoqué, tout comme M. Legasse – et je lui en reconnais le droit –, la nécessité de respecter une certaine démocratie. Autrement dit, même si vous n'avez pas employé le mot, mais M. Legasse y recourt souvent, la démocratie syndicale a ses droits. Eh bien, je vais vous étonner: je suis d'accord avec vous. La démocratie syndicale a ses droits, mais la démocratie issue des urnes a les siens aussi. Je ne dois pas vous rappeler qu'à deux reprises, j'ai signé avec les syndicats. Je ne les ai pas attachés pieds et poings sur un banc pour leur demander de signer. Je n'ai pas fait cela. Nous avons discuté des heures et des heures. M. Aerts a rappelé un courrier que j'avais rédigé et que j'assume complètement. Il faut du temps. Vous trouvez que je n'ai pas pris de temps? Il a fallu des semaines de négociations avec les syndicats pour aboutir à la signature de deux accords.

Je n'en veux pas aux responsables syndicaux. Je ne suis pas dans une guerre avec les syndicats. Rien à voir! Mais au final, cela n'a pas été approuvé par la base. Mais le gouvernement, le Parlement – c'est vous qui voterez tout à l'heure – sont aussi des organes issus de la démocratie. Et après deux échecs, j'avais clairement annoncé que je viendrais avec un texte de loi.

On aurait pu encore envisager d'autres pistes. Le président Troosters l'a indiqué en commission: "N'aurait-on pu, pour certaines fonctions, maintenir les statuts?" Nous ne sommes pas tous d'accord sur les fonctions. À entendre certains, il aurait fallu en conserver près de 95 %. Ce n'est pas ce que vous avez dit, monsieur Troosters.

Dat heb ik niet gezegd, collega Troosters. Voor enkele functies zullen we dat niet kunnen doen. U

gelooft mij misschien niet, maar ik kan dat bewijzen.

C'est ce que j'ai proposé aux syndicats. Le gouvernement était prêt à faire un certain nombre de concessions. Vous savez, ce gouvernement soi-disant conservateur qui n'a rien de conservateur, mais qui est réformateur, était prêt à faire certaines concessions, et cela a été refusé. Comme le dit le proverbe, "chat échaudé craint l'eau froide". On peut jouer deux fois avec mes pieds, la troisième fois, cela commence à faire beaucoup. J'ai donc pris mes responsabilités: c'est le texte que vous avez devant vous. Je pense qu'il sera utile également.

Comme derrière chaque texte de loi il y a toujours des hommes et des femmes, je me suis posé la question de savoir si d'autres pays ont conservé le statut pour certaines fonctions. La réponse est non. Le rail est-il moins sûr pour autant dans les pays qui nous entourent? Je ne le pense pas. Peut-on dire qu'un accident ferroviaire n'arrivera jamais? Sûrement pas, et je ne le souhaite évidemment pas. Malheureusement, notre histoire est aussi marquée par des accidents ferroviaires, et pourtant nous avons le statut. Ces accidents ne sont pas liés au statut. Ne faisons pas l'amalgame qui n'a pas lieu d'être.

Les législations relèvent de la responsabilité du Parlement et du gouvernement. Le rôle de la SNCB et de son conseil d'administration est de bien insister sur les règles de sécurité et de les prévoir correctement. Le European Train Control System (ETCS) a été imposé par les pouvoirs publics, par l'Europe. La Belgique est le deuxième pays d'Europe à disposer du système de sécurité complet. Voilà le rôle du public, voilà le rôle de l'investisseur.

Il existe des législations du travail qui doivent aussi être respectées. On reproche parfois la lourdeur du droit du travail en Belgique, mais un contrat n'est pas seulement constitué d'obligations, il comporte également des droits. Un travailleur qui serait sanctionné parce qu'il a fait respecter un élément de sécurité... croyez-moi, cela ne se passe pas comme ça. Il y a des tribunaux, si besoin est. Mais je ne pense pas que, dans une société comme la SNCB, on doive en arriver là.

Madame Jaquet, je pense avoir déjà répondu à une partie des questions que vous souleviez. Avant de poursuivre, je souhaiterais vous souhaiter un bon anniversaire, même si j'ai compris que j'ai trois jours de retard. Vous voyez, cela m'arrive aussi parfois d'être un peu en retard, mais je vous le

souhaite du fond du cœur.

Cela dit, nous savons que nous ne serons pas d'accord. Depuis le temps que nous discutons de tout cela ensemble, vous continuerez non pas à me harceler mais à me suivre – j'en suis conscient – et, croyez-moi, en plus, cela ne me déplaît pas. J'ai tendance à mieux m'entendre avec ceux qui ne partagent pas mes positions qu'avec ceux qui les approuvent. Peut-être pourrions-nous, malgré nos divergences, nous entendre sur le texte.

Vous m'avez dit que la concurrence ne pourrait pas améliorer le service. C'est un postulat théorique. Je suis désolé de vous le dire. Je peux vous citer plusieurs exemples de pays qui ont libéralisé et où la concurrence a conduit à une amélioration du service.

Faut-il pour autant continuer à rester vigilants? Oui! Oui, il faut être vigilants! La vigilance fait partie intégrante du travail d'une commission. C'est d'ailleurs pour cette raison que, dans vos amendements comme dans ceux du PS, vous proposez d'inscrire l'obligation d'évaluer la législation. Mais toute législation doit être évaluée! Pas seulement celle-ci! C'est une évidence, une lapalissade, et cela n'a pas sa place dans un texte de loi. L'inscrire dans la loi serait même contre-productif.

(...) (...)

01.10 Jean-Luc Crucke, ministre: Pas du tout! Le Parlement est précisément là pour cela. Et les commissions aussi. Vous pouvez faire confiance à Mme Jacquet. Elle continuera à m'interpeller et elle a bien raison de le faire. Les autres membres de la commission également, M. Legasse y compris. C'est cela, une évaluation! Elle est permanente et peut devenir structurelle. Mais je pense que nous pouvons le faire sans devoir passer par le dépôt d'un amendement.

J'ai répondu sur la question de la fragilisation, tout comme sur celle des lignes moins rentables. Vous avez également évoqué l'objectif climatique, et je l'ai abordé moi aussi. On observe d'ailleurs une hausse de la fréquentation; les chiffres sont, pour l'instant, encourageants. Le contexte actuel, notamment la crise des énergies fossiles, y contribue sans doute, mais ce n'est peut-être pas la seule explication. Il y a peut-être aussi un regain d'attractivité du rail.

Mais tentons d'être objectifs! Si nous voulons réellement atteindre l'objectif climatique grâce au rail, cela ne peut pas reposer uniquement sur le

rail: c'est l'intégration de l'ensemble des transports publics qui fera la différence. Il s'agit d'amener chacun à délaissé son véhicule individuel, sa voiture de société, etc. en faveur des transports publics dans leur globalité. Pour cela, une meilleure coordination est indispensable. Le fédéral ne peut pas être le seul à le dire; les entités régionales doivent également s'y engager. Ce n'est pas impossible. C'est difficile, bien sûr, car il y a un historique, des habitudes de fonctionnement presque ancestrales. Mais lorsque la volonté est là, tout devient possible. Et nous devons pouvoir y arriver.

C'est ainsi que nous atteindrons cet objectif climatique, ce qui est une manière pour le rail d'être reconnu également dans son rôle sociétal.

Vous parlez de Lineas en me disant: "Monsieur le ministre, vous qui me parlez toujours des vertus de la concurrence, regardez le bordel chez Lineas." Vous n'avez pas dit "bordel", mais c'était plus ou moins ce que cela voulait dire. "On peut quand même se poser des questions." Certes, non seulement on doit se poser des questions, mais on doit aussi donner des réponses.

Quel est le problème de Lineas? Le problème de Lineas, c'est que cette société a été privatisée dans sa logique de fonctionnement alors que le marché n'a pas été libéralisé. Le problème de Lineas vient de là. Lineas doit affronter aujourd'hui deux grands concurrents, un allemand et un français – par gentillesse je ne citerai pas leur nom –, qui n'ont pas joué le jeu et dans lesquels l'État a continué à injecter de l'argent. L'Europe est en train d'étudier le dossier. Ce n'est pas de la faute de la libéralisation, c'est justement parce que la libéralisation n'a pas été achevée.

La comparaison entre le fret ferroviaire et le transport de passagers ne tient pas la route. Si nous avons été jusqu'au bout, si l'Europe agissait plus rapidement en la matière... Je ne doute pas qu'elle agira, parce que je vois les choses changer également, même en termes d'actionariat en France et en Allemagne. Mais l'Europe est parfois lente, comme toute administration et comme nous le sommes parfois aussi.

Si nous avons eu un marché libéralisé, aujourd'hui Lineas ne devrait pas, à certains moments, continuer à être aidé par l'État. Cela a été le cas, et nous avons pris nos responsabilités. Je suis de ceux qui disent que oui, il fallait aider, pour simplement rétablir l'équilibre, parce que nous avions là un déséquilibre. Le marché ne fonctionnait pas.

Vous avez cité la Grande-Bretagne. Je sais que vous adorez la Grande-Bretagne – pas le modèle, la privatisation. Mais nous ne sommes pas dans une privatisation ici. Je peux vous rejoindre sur la privatisation. Ce que la Grande-Bretagne prouve, c'est qu'il ne faut pas privatiser en matière de rail. Nous nous rejoignons là-dessus.

Mais ce qu'a fait l'Europe, et ce que nous faisons ici, c'est tout sauf privatiser. Nous gardons le cadre, qui reste public. Nous donnons plus de flexibilité, plus de souplesse, plus d'intelligence à ceux qui travaillent dans le rail.

Un jour, si vous voulez, nous prendrons le train à deux entre Nice et Marseille. Vous avez terminé par un élément qui était plus personnel. Je ne savais pas que le grand-père de M. Dermagne était cheminot. Il doit avoir cela de commun avec le premier ministre d'ailleurs. Mais vous, vous avez clairement, plus personnellement – et je sais que cela vous tient à cœur –, évoqué votre carrière comme accompagnatrice, ce qui vous donne une connaissance du rail, que je respecte.

Puisque vous y allez d'un élément personnel, je vais faire la même chose: sachez que je suis le seul de tous les ministres – tant fédéraux que régionaux – qui n'a pas de chauffeur. Je n'en ai d'ailleurs pas besoin. Je n'en ai pas besoin parce que je prends le rail, monsieur Ducarme. Dès lors, comme vous, je rencontre les travailleurs du rail. Et comme vous, ces travailleurs me disent certaines choses, peut-être pas forcément la même chose que vous. Il faut croire que, là aussi, la démocratie doit exister et que certains considèrent qu'il est plus que temps de moderniser le rail.

Quand j'ai l'occasion de parler avec eux, il arrive que certains ne soient pas d'accord avec moi, mais ils admettent néanmoins que si ce que je leur dis est exact, il s'agit d'un changement intéressant pour une société. Certains me demandent s'ils vont perdre leur emploi si un opérateur reprend une ligne. Ce n'est pas le cas, évidemment, car il existe une réglementation européenne qui impose un transfert de personnel.

Je pense donc qu'à un moment donné, il y a un travail d'information à faire. Mais la meilleure manière de ne pas devoir répondre à cette question, c'est de faire en sorte qu'on garde le marché. Voilà pourquoi c'est aujourd'hui qu'il fallait transformer cette société, en commençant par la privatisation.

Ik wil de collega's Aerts en Di Nunzio ook

bedanken voor de steun. Ik denk dat ik op de vragen van de heer Aerts heb geantwoord.

Enfin, je remercie M. Matagne pour le soutien de son groupe. Ce sont des beaux dossiers, sur lesquels on ne fait manifestement pas l'unanimité. Mais j'ai bien compris que le cercle irait bien au-delà de la majorité. Je tiens par ailleurs à remercier la commission ainsi que son président pour la manière dont nous avons pu débattre. Mes responsabilités, je continuerai à les assumer.

01.11 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor het heel uitgebreide antwoord. Zowel in de commissie als vandaag hebt u echt de moeite genomen om inhoudelijk op alles in te gaan. Er zijn een aantal zaken waar we volledig in meegaan. Over een aantal andere zaken hebben we bedenkingen. Dat is natuurlijk het georganiseerde meningsverschil. Daarom zitten we hier ook. Daar is niets mis mee.

Over de rol van de voorzitters van de spoorbedrijven en de liberalisering kan men nog verder debatteren. Dat zal ook nog gebeuren. Er worden hier heel veel argumenten voor en tegen gegeven, maar eigenlijk is de discussie voorbij. Dit is gewoon een feit. Het enige dat wij in de politiek nu moeten doen, is dit zo goed mogelijk uitvoeren en dit zo goed mogelijk voorbereiden. Er moet nog heel veel gebeuren, maar dit is wel gewoon hoe het is.

De discussie over waar het fout gelopen is, waar het goed gelopen is en de manier waarop dit verloopt, moeten we verder bekijken. Er zijn goede en slechte voorbeelden. Er wordt altijd direct naar Groot-Brittannië verwezen. Ook daaruit kunnen we veel leren. Soms kan men uit een mislukking meer halen dan door te kopiëren wat goed gegaan is. Ik denk dat een samenraapsel van kennis, acties en mogelijkheden nodig is om alles in goede banen te leiden. Dat wordt ongetwijfeld nog interessant.

Ik kom ook nog kort terug op Lineas. Op dit moment is er inderdaad geen gelijk speelveld voor Lineas. Bij de Deutsche Bahn bijvoorbeeld gelden heel andere omstandigheden en spelregels dan voor Lineas. Dat schept meer mogelijkheden. Ook op dat vlak zal dus een en ander moeten gebeuren. Er wordt naar Europa gekeken, maar feiten zijn natuurlijk feiten.

Heel opvallend ook vond ik dat de minister zei dat het behoud van het statutaire statuut voor bepaalde functies op tafel heeft gelegen, maar zelfs niet werd geaccepteerd. Ik vind dat toch een opmerkelijk weetje dat hier wordt gedeeld. Ik

heb daar wel vragen bij, maar het feit blijft dat het een heel goed debat is geweest. De meningen zijn verdeeld. De meerderheid zal uiteraard met de duim omhoog zitten. Bij de oppositie steekt Anders. de duim omhoog. Zij hebben daar hun argumentatie en hun redenen voor. Bij de rest van de oppositie gaat de duim naar beneden. Ook daar zit een argumentatie, een redenering achter. Wij zitten daar een beetje tussenin. Wij zien pro's en contra's. Iedereen heeft zijn mening en argumentatie.

Wat ik toch opvallend vind: wat hier gebeurt, is echt historisch. De modernisering die nu wordt doorgevoerd, is een enorm grote verandering binnen het spoor gebeuren, met een enorme impact op al het spoorpersoneel en de vakbonden.

Het is niet aan mij om te oordelen, maar ik wil toch meegeven dat het frappant is dat zowel cd&v als Vooruit, net zoals gisteren trouwens bij de centenindex, vandaag totaal afwezig blijft in een debat met zo'n grote impact. Het is met die opvallende vaststelling, die ik zelfs betreur, dat ik afrond.

01.12 **Christophe Bombled** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je souhaite intervenir sur un sujet qui me concerne et que je connais un petit peu, étant donné que je fais partie du personnel de la SNCB, et plus particulièrement d'Infrabel. Hier, nous étions le 12 mai, et cela faisait 29 ans que j'ai été engagé à la SNCB.

Voici quelques minutes, j'ai notamment entendu parler de la libéralisation et de la scission de la SNCB en deux sociétés qui fut opérée il y a quelques années. Je rappelle que la scission entre la SNCB et Infrabel découle des réformes ferroviaires européennes des années 1990 et 2000. L'idée principale était qu'il fallait séparer l'exploitation des trains et la gestion de l'infrastructure. Pourquoi l'Union européenne poussait-elle à cette séparation? Tout d'abord, elle souhaitait ouvrir le rail à la concurrence – c'est exact –, surtout pour le fret, puis, progressivement, pour les voyageurs. Ensuite, elle voulait éviter qu'un opérateur historique contrôle à la fois les trains et les rails. Par ailleurs, elle souhaitait améliorer la transparence financière. Enfin, elle voulait faciliter l'accès d'autres compagnies ferroviaires aux réseaux. C'est exact. Auparavant, la SNCB gérait tout, que ce soit la circulation ferroviaire ou l'infrastructure. Le problème était qu'un concurrent potentiel aurait dû utiliser un réseau appartenant à son propre rival.

Comment cela s'est-il passé en Belgique? La réforme fut entreprise progressivement. En 2005, ce fut la création d'une structure à trois entités: d'abord, la SNCB Holding, qui gérait directement le personnel ou encore des matières comme l'informatique ou les télécoms; ensuite, la SNCB, c'est-à-dire l'opérateur ferroviaire; enfin, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure. Puis, il y eut une simplification vers 2014: disparition du holding, tandis que la SNCB restait l'opérateur ferroviaire et qu'Infrabel se maintenait comme gestionnaire du réseau en reprenant, du reste, certaines compétences telles que l'informatique et les télécoms. Tout cela a-t-il créé de la concurrence? Je dirais une concurrence partielle. En effet, en Belgique, la SNCB reste ultradominante pour les voyageurs et, à mon avis, elle le restera. Mais il est vrai que la séparation a permis à d'autres opérateurs de recourir au réseau belge, surtout dans le fret. Cependant, il est évident que la scission des rôles entre deux sociétés a permis des avancées. Premièrement, la gestion de l'infrastructure est devenue plus professionnelle. Deuxièmement, les investissements et la sécurité ont gagné en transparence. Enfin, la Belgique s'est tout simplement alignée sur les standards européens.

À présent, en ce qui concerne le personnel, qu'il y ait une évolution en matière de recrutement et que l'on assistera petit à petit à une extinction du personnel statutaire, cela signifie que nous entrons ici dans une logique assez générale, une philosophie qui ne sera pas propre au personnel de la SNCB.

Notons que l'on conserve les droits acquis, ce qui est essentiel. Tant mieux pour moi, également. Cela a été rappelé. Mais ce n'est pas parce que le personnel aura un contrat de travail et non plus un statut que la motivation va être impactée, que l'efficacité du personnel sera diminuée ainsi que le sentiment d'appartenance des cheminots à l'égard de leur société. Je terminerai en précisant que depuis bon nombre d'années, il y a énormément de recrutements de personnel contractuel, que ce soit à la SNCB et encore plus à Infrabel. Finalement, dans certaines situations, le contrat de travail n'est pas moins avantageux que le statut.

01.13 **Pierre-Yves Dermagne** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les éléments de réponse que vous avez tenté d'apporter aux craintes que nous sommes plusieurs à avoir relayées, craintes des cheminots et des cheminotes de notre pays. Je vous remercie également d'avoir rappelé, à travers notre expérience commune d'avocats, que les intérêts et

la lutte des classes sont toujours une réalité à ce jour. Vous avez cité l'exemple des magistrats, nous pourrions en citer d'autres. Vous avez évoqué des exemples étrangers, notamment au regard du coût pour la collectivité et pour le contribuable du fonctionnement des sociétés de chemin de fer. Vous avez omis de rappeler que les différentes expériences, expérimentations ou précédents de libéralisations ont eu des limites. Il est vrai qu'aucun autre pays européen à l'époque n'était allé aussi loin que l'Angleterre en termes de libéralisation et de privatisation des secteurs du rail, puisque c'était multiple et diffus. L'exemple de l'Angleterre est certes particulier, ainsi que celui de la Suède ou celui de l'Allemagne. Ce sont trois exemples de privatisation qui se sont (...)

01.14 **Youssef Handichi** (MR): (...)

01.15 **Pierre-Yves Dermagne** (PS): C'est parce que c'est documenté, monsieur Handichi, il y a des études, vous savez. C'est parfois intéressant de lire et de prendre connaissance de la littérature scientifique.

Il y a donc trois exemples: la Grande-Bretagne, la Suède et l'Allemagne. Ces trois processus de libéralisation et de privatisation se sont accompagnés d'une augmentation des financements et des subventions publics aux différentes sociétés. Vous le savez, monsieur le ministre, c'est documenté. Des études, notamment réalisées par des académiques belges, ont établi que la privatisation dans ces trois pays s'était accompagnée d'une augmentation des financements et des subsides publics sous différentes formes, en fonction des réalités de ces trois pays.

Voorzitter: Wouter Vermeersch, ondervoorzitter.
Président: Wouter Vermeersch, vice-président.

Il est important de le rappeler, puisqu'on présente toujours la libéralisation – du moins ses tenants – comme une source d'économies pour les finances publiques. Vous l'avez d'ailleurs fait incidemment, monsieur le ministre. Or, les trois exemples que je viens de citer – des exemples documentés, monsieur Handichi, je le rappelle – démontrent le contraire.

Vous avez évoqué, monsieur le ministre, avec votre fameux comité d'escalade, la nécessité de mettre un terme au blocage. Et que fait-on lorsqu'il y a des blocages dans une négociation? La réponse est simple: on continue à négocier, d'arrache-pied, minute après minute, heure après heure, pour tenter d'aboutir à un accord, à un compromis qui

satisfasse à la fois les représentants de l'entreprise et les représentants des travailleurs.

Vous avez reconnu que ce fameux comité était une première, un dispositif *sui generis*, avec quelques aménagements que vous avez concédés à l'opposition et aux représentants des travailleuses et des travailleurs. Cependant, dans la pratique, ce comité aura pour effet que les moyens d'action, les leviers à disposition des représentants du personnel seront moins puissants et donc moins efficaces dans le cadre d'une négociation pour défendre les conditions de travail, les conditions de rémunération, ainsi que les investissements nécessaires au sein de l'entreprise.

Et vous le savez très bien, monsieur le ministre. Vous n'êtes pas né de la dernière pluie, vous avez une expérience politique et vous avez une expérience de ces négociations. La mise en place de cette soupape aura clairement pour effet que les premières phases de la négociation seront vidées de leur substance et seront, à nos yeux – nous le craignons – de nature à fragiliser la concertation sociale, le dialogue social, et donc les avancées, tant pour l'entreprise que pour les travailleurs. En effet, nous savons que les entreprises dans lesquelles le dialogue social est vivant et nourri, celles où l'on laisse la place et le temps au dialogue social, sont des entreprises qui, au final, se portent mieux, économiquement comme socialement. Toutes les études l'ont démontré.

Monsieur le ministre, je ne serai pas beaucoup plus long. Je dirai juste que vous ne nous avez pas convaincus. Nous regrettons que vous ne soyez pas allé au-delà des intentions que vous aviez formulées sur une série de points que nous avons repris dans nos amendements. Vous aviez laissé une porte entrouverte. Je regrette qu'aujourd'hui cette porte soit refermée, par votre voix, mais aussi par celle de M. Matagne, qui a indiqué que son groupe ne soutiendrait pas les amendements déposés par l'opposition. C'est un regret. Monsieur le ministre, je pensais – j'espérais encore – pouvoir vous convaincre, ou en tout cas faire en sorte que vous puissiez convaincre le reste du gouvernement et de la majorité de saisir la main tendue par les représentants des travailleurs et par les groupes de l'opposition ce matin. Nous terminerons donc sur un regret.

01.16 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour tous ces éléments de réponse et pour les nouveaux débats qui vont en découler, parce que vous m'avez donné de la nouvelle matière.

Je vais d'abord revenir sur quelques éléments. Vous avez affirmé que le statut ne garantissait pas la sécurité. Là-dessus, je dois me permettre d'intervenir pour dire que c'est faux. Oui, le statut permet de garantir la sécurité. Avec des contrats, je ne dis pas que le travail ne sera pas fait correctement. Un train qui est lancé, c'est des milliers de tonnes avec des milliers de passagers. Des contractuels ont des contrats de travail. On sait que, d'un jour à l'autre, on peut "sauter", comme nous le disons entre nous à la SNCB. Il arrive parfois qu'un ordre n'ait aucun sens. J'ai travaillé longuement à la SNCB. Je sais de quoi je parle. On peut très bien vous dire: "Tu n'as pas ton essai de frein, mais pars quand même. Ce n'est pas grave. Il a roulé hier." Cela ne va pas du tout. Face à un tel ordre, qui n'a aucun sens, quand on est contractuel, on craint pour son emploi. Il est possible que face à la pression, on dise: "Oui, d'accord, je vais partir." Ce serait très grave. C'est pour cela qu'il est très important, au contraire, qu'il y ait un statut au sein des chemins de fer. Cela permet aux gens de pouvoir s'installer dans la vie, comme nous en avons déjà parlé à plusieurs reprises. Au moins, ils ont un contrat stable, fixe et qui ne va pas sauter du jour au lendemain. Vous dites qu'il n'y a qu'en Belgique qu'il y a les statuts. Je trouve que nous devrions en être fiers, parce que cela garantit la sécurité.

Vous avez également dit qu'aucun droit n'est remis en cause. D'ailleurs, plusieurs personnes ont dit cela. Mais si vous cassez le syndicat, les droits seront remis en cause. Dans la procédure d'escalade, si un dossier ne passe pas, c'est la direction qui pourra décider.

J'avais une autre suggestion pour vous. Puisque vous êtes sûr de vous, au lieu de créer un tel comité, avec seulement la direction, quelques syndicats et le conseil d'administration, pourquoi ne pas plutôt prévoir un comité avec la direction (d'accord, c'est normal), les syndicats (c'est encore plus normal), et pourquoi pas aussi les associations de navetteurs? Nous avons demandé plusieurs fois de les auditionner, et cela nous a été refusé – je n'ai jamais compris pourquoi. Je pense qu'elles ont quand même leur mot à dire. Comme vous le dites, les navetteurs paient des impôts. Ils n'ont pas une seule fois été consultés dans ce dossier. Je trouve que c'est vraiment grave.

Par ailleurs, vous avez expliqué que le rail recevait une dotation de 4 à 5 milliards, comme si c'était exagéré, alors qu'il s'agit d'assurer le transport de travailleurs, d'étudiants, etc., soit un service essentiel! Mais vos munitions, vos dépenses pour tuer qui reçoivent 3 milliards, ça ce ne serait pas

exagéré?

Vous avez aussi parlé du Danemark, comme moi je vous avais parlé de l'Espagne en commission. Vous êtes donc allé chercher un autre exemple, c'est très bien. Je suis curieuse et j'aime bien savoir comment fonctionne le rail ailleurs. Quelle est la différence avec le modèle danois? Ils ont des salaires corrects, beaucoup de dialogue social – qu'on est en train de casser ici – et une forte confiance dans les syndicats. Ils négocient tout le temps. Les syndicats ne sont pas mis sur le côté, comme vous voulez le faire maintenant. Une autre différence flagrante est qu'ils investissent, alors que vous allez faire 675 millions d'économies.

Concernant le fret et Lineas, anciennement B-Cargo, on n'a pas écouté les syndicats dans ce dossier. J'y étais, j'ai fait grève, et tout. Directement après qu'on a privatisé, un peu plus de 4 000 emplois ont été supprimés, dont celui de mon père. Je n'aime pas trop venir avec des exemples personnels, mais j'étais là. Après plus de 40 ans de service, on lui a dit qu'il n'allait plus s'occuper des trains de marchandises, mais être recasé ailleurs, dans un poste inconnu, après 40 ans dans le même service, avec les mêmes collègues, à faire son boulot correctement.

Vous avez dit qu'il y avait des gens derrière les projets de loi, et vous avez raison. Je ne sais pas si vous pouvez imaginer ce qu'on peut ressentir quand, après 40 ans de service, on vous dit que votre poste ne va plus exister et que vous allez aller ailleurs. C'est comme ça qu'on remercie les gens! Je vous invite à vous répéter à vous-même qu'il y a des gens derrière les projets de loi.

Vous avez aussi dit que vous avez négocié avec les syndicats de nombreuses fois, et encore dernièrement. J'ai d'ailleurs vu passer des photos sur les réseaux sociaux. Mais qu'en avez-vous fait?

Vous me faites penser à Louis de Funès, dont je suis une très grande fan. Dans le film *La Zizanie*, il incarne le grand patron d'une usine tout en étant candidat pour devenir maire. À un moment, son bras droit, paniqué, lui téléphone et lui dit: "Monsieur, monsieur, ça ne va pas à l'usine. Les employés ne veulent plus travailler et sont à l'arrêt! Que dois-je faire?" Et là, il répond à son adjoint: "Faites comme d'habitude: promettez tout, et, moi, je ne donnerai rien!" Monsieur le ministre, avez-vous aussi fait des promesses que vous n'allez pas tenir? J'espère que non pour eux parce que ce serait vraiment malheureux.

Monsieur le ministre, je continuerai donc à vous suivre, comme vous l'avez dit, et on continuera à discuter.

01.17 Julien Matagne (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir pris le temps de répondre de manière circonstanciée. D'autres auraient simplement renvoyé au débat en commission. Vous avez pris le temps d'apporter des précisions et de compléter nos échanges nourris en commission.

M. Dermagne, qui n'est plus là, a fait état de trois situations, en Grande-Bretagne, en Suède et en Allemagne, où les dotations publiques ont augmenté à la suite de la libéralisation. Mais d'autres bons exemples montrent que cela fonctionne. Et, chez nous, on a quand même la preuve sur le terrain que, si l'on ne fait rien, ce sera la disparition pure et simple du service public ferroviaire. Nous avons donc le devoir d'agir.

Madame Jacquet, nous ne serons pas d'accord, mais vous ne pouvez pas prétendre que le ministre n'a pas considéré les syndicats. Rappelons qu'il y a eu deux pré-accords, deux accords et deux signatures, même s'il n'a évidemment pas pu – et je peux l'entendre – convaincre tous les syndicalistes. Néanmoins, le ministre a pu y travailler et y a consacré des semaines voire des mois. On peut, en tout cas, saluer sa méthode.

01.18 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw uitvoerige antwoord. U hebt me echter niet overtuigd.

Ik zal op drie punten toelichten waarom u me niet hebt overtuigd.

Eerst en vooral hebt u op een bepaald moment gezegd dat er 11 miljoen mensen zijn die betalen voor de trein zonder ervan gebruik te maken, zonder mee te rijden. Ik vind dat een bijzonder valse tegenstelling. Het heeft geen zin om automobilisten tegenover treingebruikers te zetten. Dat zijn partners. De treinreiziger gebruikt misschien de autowegen niet, maar betaalt er wel aan mee. We doen dat allemaal. Iedereen betaalt mee voor de infrastructuur die noodzakelijk is om de wegen begaanbaar te houden. Het zijn zeker partners, want als men morgen het openbaar vervoer zou uitschakelen, dan hebben al de automobilisten daar ook last van, want dan zouden we nog veel meer files hebben. Ik vind het dan ook een zeer merkwaardige vergelijking voor een minister van Mobiliteit om die twee groepen tegen elkaar op te zetten. Het zijn partners. Dat is mijn eerste punt.

Mijn tweede punt betreft het sociaal overleg. U zegt dat u dat altijd belangrijk hebt gevonden, maar vervolgens stelt u dat de vakbonden hier verkeerd zitten. U verwijst naar standpunten van de vakbonden die volgens u niet juist zijn. Laten we dan geen welles-nietesspelletje spelen van regering tegen vakbonden, maar laten we ons richten tot de scherperechter, de Raad van State. Die is toch helder? Ik citeer: "Dit is een aanzienlijke achteruitgang van de bescherming van het recht op collectief onderhandelen." Dat is een zeer helder, pijnlijk en hard advies van de Raad van State. Dat advies doet mij besluiten dat hier grondig wordt ingegrepen in de rechten van de treinbestuurders en de treinbegeleiders.

Daar komt nog bij dat in de conclusie ook wordt gesteld dat er een verschil in behandeling is. Het contractuele personeel zal slechter af zijn dan het personeel van andere autonome overheidsbedrijven, dan andere ambtenaren en dan het personeel in de privésector.

Hoe duidelijk kan een conclusie zijn? Kom dan niet af met verwijzingen naar de vakbonden. Er is een scherperechter, de Raad van State, die heel helder formuleert wat het probleem is.

Tot slot kom ik tot de timing. U zegt dat u al weken aan het onderhandelen bent. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat u in november al kon inschatten dat die onderhandelingen weken zouden duren. Op dat moment schreef u ons dat dit niet te snel moest worden ingevoerd. U zei toen dat 1 januari 2028 een goede timing zou zijn. We stellen vandaag echter vast dat het voor binnen twee weken zal zijn. Ik begrijp dan ook zeer goed dat de collega's van Vooruit en cd&v vandaag vooral bukken en zwijgen.

01.19 Sandro Di Nunzio (Anders.): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik wil heel kort ingaan op het sociaal overleg en het overleg met de vakbonden. Wat u daarover hebt verteld, vind ik heel juist. U bent in gesprek gegaan met de sociale partners en met de vakbonden. Wanneer op een gegeven moment wordt vastgesteld dat geen akkoord kan worden bereikt, moet wel vooruitgegaan worden. Het sociaal overleg is een dialoog, maar er is geen dictatuur van het sociaal overleg. Als u de sociale partners erover informeert dat u een wet zult voorleggen in het Parlement, dan ligt de tekst hier voor, in het huis van de democratie, ter bespreking met ons als volksvertegenwoordigers. Wanneer we het finaal niet over die werkwijze eens zijn en zouden moeten

overgaan naar een dictatuur van het sociaal overleg als toekomstig ideaal, dan hoeven we ook geen verkiezingen meer te houden. Desgevallend volstaan enkel nog de sociale verkiezingen. Eventueel kunnen de vakbonden in het Parlement zetelen om te beslissen welke richting het moet uitgaan met onze spoorwegen. Dat vind ik overtrokken.

Ik ben zelf voorstander van het sociaal overleg. Vakbonden en werknemersorganisaties zijn enorm belangrijk, want bij grotere bedrijven moeten hun belangen inderdaad worden verdedigd. Daarvoor moet worden gestreden en er moet een gelijkwaardige stem zijn. Er moet voor de belangen van de werknemers kunnen worden gevochten, maar de balans mag niet doorslaan.

U bent daarin naar mijn oordeel heel transparant en helder geweest. U bent nu naar hier gekomen om uw voorstel te verdedigen. Dat is zoals het hoort.

De discussie over de veiligheid en de statutairen is ook bijzonder. Er wordt gesteld dat de afschaffing van statutairen de veiligheid in het gedrang brengt. Ik geloof daar eerlijk gezegd niet in. Een onderneming die bezig is met de doelstellingen van een bedrijf, in dit geval de spoorwegen, moet ervoor zorgen dat veiligheid ingebed zit in de cultuur en de waarden van de onderneming en ook in de functieomschrijvingen van de mensen die dat werk uitvoeren. Een statuut op zich verandert daaraan niets. Het is perfect mogelijk dat een statutaire medewerker op een veiligheidspositie niet functioneert en in dat voorbeeld is het niet veiliger. Dat is dus een valse discussie. Het gaat over de manier waarop de NMBS en Infrabel worden geleid, welke personen die functies bekleden, hoe met een en ander wordt omgegaan en welke interne controlemechanismen er zijn. Het feit dat iemand al dan niet statutair is, heeft daar volgens mij niets mee te maken.

Dat wil ik toch nog even gezegd hebben. U weet echter dat u onze steun hebt.

*Voorzitter: Peter De Roover, voorzitter.
Président: Peter De Roover, président.*

01.20 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'ai été quelque peu choquée de vous entendre nous dire que 11 millions de Belges ne prennent pas le train et paient donc pour un service qu'ils n'utilisent pas. Vous êtes ministre de la Mobilité et du Climat, ce qui devrait constituer un combo magique! En effet, vous devez faire en sorte que cet outil central pour la transition écologique

puisse venir soutenir votre autre portefeuille. En l'occurrence, vous venez avec une vision – qui, en fait, est celle de la N-VA – que vous justifiez à moitié. À certains moments, vous assumez pleinement la libéralisation mais, à d'autres moments, vous nous dites que vous n'êtes pas vraiment responsable et que les décisions sont prises au niveau européen. Mais, bon, l'Europe, ce sont tout de même les États membres. Donc, franchement, je ne vous suis pas.

Dès lors, faites preuve d'honnêteté intellectuelle. Toute la société belge bénéficie de notre rail performant. Ce sont les entreprises qui en profitent, car le rail achemine leurs employés et leurs clients. C'est le secteur du tourisme qui bénéficie d'un rail performant. Mais c'est aussi l'ensemble des citoyens, grâce au fait que des personnes ne prennent pas leur voiture, mais prennent un train, ce qui réduit l'ampleur des embouteillages, qui coûtent quand même 2 milliards d'euros chaque année à la Belgique. S'il n'y avait pas un rail performant, la situation serait encore pire. Et puis, ce sont évidemment nos objectifs climatiques, qui sont atteints en partie grâce à la SNCB. En tout cas, si cette dernière n'était pas là, ce serait bien pire encore.

Donc, c'est évidemment la globalité d'un service public et d'un outil d'État qui est centrale. Je trouve incroyable de vous entendre tenir des propos pareils. Par contre, le régime des voitures-salaires, c'est 627 000 voitures. Et donc, ce sont en effet 11 millions de personnes qui n'en profitent pas, mais qui le payent, parce que cette niche fiscale injustifiée coûte chaque jour à tous les citoyens. Et cela coûte, parce que cela pollue l'air qu'on respire, cela augmente les embouteillages et cela empêche finalement ceux qui ont vraiment besoin d'utiliser leur voiture – les personnes qui exercent une profession libérale ou qui travaillent dans la construction – qui se retrouvent engluées dans des embouteillages, ce qui les empêche de faire leur travail.

Vous nous dites qu'il s'agit d'argent public, qu'il y a donc lieu d'économiser. Mais quand on paye pour un service, et qu'ensuite on nous dit qu'on va le réduire parce que c'est vous qui le payez, il y a quand même une incongruence dans le propos. C'est un peu comme si l'offre d'une plateforme de streaming musical était réduite de moitié mais que le prix restait inchangé. Avouez que cela serait problématique!

Votre objectif en tant que ministre de la Mobilité est justement de faire en sorte que ce service soit le plus performant possible et à la hauteur des

investissements que les citoyens réalisent chaque jour, chaque mois, avec leur salaire. Tel est l'objectif d'un ministre de la Mobilité en pleine crise climatique. Et cela, on ne l'entend pas dans votre discours.

Aujourd'hui, je vois des enjeux. Vous disiez être le seul ministre ne disposant pas de voiture avec chauffeur. Vous avez emboîté mes pas. J'étais la seule secrétaire d'État de la coalition Vivaldi à ne pas disposer de voiture avec chauffeur.

Comme vous le savez, je prends le train chaque jour. Je suis témoin des difficultés croissantes auxquelles font face les cheminots: les problèmes de recrutement, la surcharge permanente de travail sur le personnel roulant, les cadences, les horaires contraignants, le travail de nuit, les week-end, les dimanches, les jours fériés. De plus, les plannings communiqués tardivement ne permettent pas de concilier facilement vie privée et vie professionnelle. Ces femmes et ces hommes consentent à de nombreux sacrifices pour la société.

J'estime que la façon dont on parle des cheminots, dont on les traite, en disant qu'ils bénéficient de privilèges d'un autre temps, est vraiment injuste par rapport à tous les sacrifices qu'ils consentent chaque jour pour conduire à destination les navetteurs, les groupes scolaires, les touristes.

En ce qui concerne la libéralisation du rail, j'ai vraiment le sentiment que nous nous situons au dernier niveau d'expérimentation. Dans plusieurs pays, on assiste aujourd'hui à des formes de retour en arrière. Les expériences menées ne sont pas toujours concluantes. En Allemagne, la cadence des trains est catastrophique. J'habite près de la frontière allemande: c'est la catastrophe! Aujourd'hui, on nous dit d'y aller gaiement. Mais franchement, il serait intéressant d'introduire quelques balises claires et de prendre un peu de recul par rapport à l'expérience à l'étranger.

Ensuite, vous nous expliquez que la libéralisation serait bénéfique pour le client, qu'elle améliorerait la qualité du service. Trouvez-vous que cela se passe bien dans le secteur de l'énergie? Dans ce secteur aujourd'hui, ce sont surtout des multinationales voraces qui réalisent des surprofits considérables sur le dos des factures énergétiques des ménages. Elles brassent des milliards qu'elles transfèrent vers des paradis fiscaux. Et maintenant, c'est carrément votre propre gouvernement qui veut nationaliser les outils de production énergétique! Dès lors, je vous donne rendez-vous dans 20 ans pour tirer le bilan de cette

libéralisation du rail. Franchement, on rigolera!

Pour clôturer, je voudrais remercier les collègues Staf Aerts et Farah Jacquet qui ont effectué un boulot vraiment impressionnant sur ce texte. Merci à eux pour toute l'expérience et les partages qu'ils ont pu amener dans la commission.

01.21 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Très brièvement, par rapport à la dernière intervention, je n'ai jamais dit que 11 millions d'habitants devaient payer pour un million – puisque nous comptons 12 millions d'habitants. Ce que je vous dis, c'est que lorsqu'on a une dotation de cinq milliards, on a, en termes de responsabilité politique, budgétaire et publique, un droit et aussi une obligation à l'efficacité.

Cette obligation d'efficacité est aussi encouragée par la concurrence. Voilà ce que je dis. J'entends bien que, là-dessus, nous divergeons. En soi, défendre des points de vue contraires n'est pas malheureux. À aucun moment, je ne reproche quoi que ce soit à l'Union européenne. J'assume complètement ma responsabilité. La libéralisation est un dossier au sujet duquel je considère qu'on a attendu trop longtemps. Cependant, et je vous l'accorde, il peut y avoir un avantage. En effet, les expérimentations qui se sont déroulées à l'étranger doivent nous aider à tirer les bonnes conclusions en vue d'y parvenir convenablement chez nous. Que l'on trouve des exemples de réussite évidente et d'autres qui le sont moins, c'est également vrai. C'est cela, tirer les enseignements des expériences étrangères. Du reste, c'est le sens du dialogue que je poursuis avec la Commission européenne.

Je vous rejoins sur le modèle que le rail doit être au regard du climat. Les deux questions vont de pair. Ces deux compétences pourraient être unies. Au demeurant, c'est au sein de votre famille politique qu'elles furent réunies sous la précédente législature. Donc, vous en connaissez tout le bénéfice. C'est heureux. Pour autant, il faut pouvoir reconnaître que ce n'est pas suffisant. Le vrai modèle est l'intégration des transports publics. Vous me croirez ou non, mais il reste encore du boulot pour changer les mentalités. Nous nous y attelons, comme en témoigne l'accord de gouvernement.

Enfin, vous parlez de difficultés dans le recrutement. Je me dois de vous contredire. Dans les chiffres qui me sont soumis, je ne décèle aucune difficulté à cet égard. Qu'il existe des exigences de recrutement, c'est exact. Entrer à la SNCB, pour quelque fonction que ce soit – et l'un

de nos collègues représente l'une des sociétés, puisqu'il y a travaillé –, n'est pas facile. Il y a des exigences. Je ne vais quand même pas le regretter, au vu du poids des responsabilités des uns et des autres. Pour le reste, des demandes pour entrer à la SNCB, j'en reçois tous les jours et je les transfère immédiatement, car ce n'est pas mon boulot de juger de leur valeur. J'ai parfois dit que, jamais, je n'ai reçu un courrier de quelqu'un qui m'avait écrit pour travailler à Infrabel, HR Rail ou la SNCB en me précisant: "Je ne pose ma candidature que si vous me garantissez un statut". Jamais, je ne l'ai lu. Pourtant, des courriers, j'en vois!

Par ailleurs, mais comme ce n'est pas à l'ordre du jour, je serai très bref, si vous souhaitez que nous reparlions d'énergie, ce serait avec grand plaisir. Je pense également connaître un peu le domaine et je ne suis pas certain que nos positions respectives soient très éloignées.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre. Madame Schlitz, voulez-vous parler de nouveaux points? Je souhaiterais clore la discussion.

01.22 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Où sont les plans d'attractivité? Votre gouvernement a décidé d'effectuer des économies à hauteur de 700 millions dans le rail. Vous dites qu'il s'agit d'un outil dont on doit améliorer l'efficacité, et c'est donc en libéralisant que nous allons augmenter celle-ci. Mais non, c'est la responsabilité du ministre de la Mobilité de faire en sorte d'augmenter l'attractivité du rail. Il y a des plans et des choses que nous pouvons mettre en place. Quand une petite gare fonctionne mal ou qu'un point d'arrêt manque d'attractivité, il faut faire une étude pour savoir pourquoi elle en manque et mettre en place des actions – peut-être avec la commune ou au niveau régional – pour faire en sorte que ce point redevienne attractif, parce qu'on a besoin d'un rail beaucoup plus performant.

Lorsque j'entends des collègues qui disent qu'ils veulent fermer les gares et les points d'arrêts, je tombe de ma chaise! Comment est-ce possible de vouloir mettre en place ce genre d'actions alors qu'on est en pleine crise climatique et que nous avons cruellement besoin d'un transport public efficace et décarboné? C'est là que se trouve l'enjeu aujourd'hui. En réalisant des économies, vous allez à l'encontre de cet objectif. Où se trouvent les plans d'augmentation des amplitudes? Des trains qui circuleraient plus tôt et plus tard permettraient à des milliers de jeunes de prendre plus le train. Ils ne le font pas actuellement car des trains qui s'arrêtent à 18 h, ce n'est pas possible,

on ne sait pas rentrer chez soi après avoir vu un spectacle ou être allé au cinéma. Il faut travailler sur les cadences. Il y a un réel travail à faire au niveau de l'efficacité, pour un meilleur service, et je ne pense absolument pas que c'est la libéralisation qui va nous amener cela. Nous ne tomberons pas d'accord sur ce point.

De **voorzitter**:

Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)

Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)

De algemene bespreking is gesloten.

La discussion générale est close.

Bespreking van de artikelen

Discussion des articles

We vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(1416/6)**

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) **(1416/6)**

Het wetsontwerp telt 17 artikelen.

Le projet de loi compte 17 articles.

Ingediende amendementen:

Amendements déposés:

Art. 5

- 33 – Farah Jacquet (1416/7)

Art. 6

- 34 – Farah Jacquet (1416/7)

Art. 7

- 35 – Farah Jacquet (1416/7)

Art. 7/1(n)

- 39 – Dimitri Legasse cs (1416/7)

Art. 7/2(n)

- 40 – Dimitri Legasse cs (1416/7)

Art. 11

- 36 – Farah Jacquet (1416/7)

- 37 – Dimitri Legasse cs (1416/7)

Art. 16/1(n)

- 38 – Dimitri Legasse cs (1416/7)

Besluit van de artikelsgewijze bespreking:

Conclusion de la discussion des articles:

Aangehouden: de amendementen en de artikelen 5, 6, 7 en 11.

Réservés: les amendements et les articles 5, 6, 7 et 11.

Artikel per artikel aangenomen: de artikelen 1 tot 4, 8 tot 10 en 12 tot 17.

Adoptés article par article: les articles 1 à 4, 8 à 10 et 12 à 17.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen, de aangehouden artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

02 Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst gestructureerd op twee niveaus en van de wet van 26 april 2002 houdende de essentiële elementen van het statuut van de personeelsleden van de politiediensten en houdende diverse andere bepalingen met betrekking tot de politiediensten (1342/1-12)

- Wetsontwerp tot opheffing van de artikelen 18ter, 18quater, 21ter en 21quater van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst gestructureerd op twee niveaus betreffende de beroepen inzake de geldigheid van de verkiezing en het ontslag van de leden van de politieraad (1343/1-8)

- Wetsvoorstel tot oprichting van een politiezone Brussel-Hoofdstad (588/1-3)

- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, voor wat de oprichting van een politiezone Brussel-Hoofdstad betreft (746/1-2)

- Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen voor wat betreft de oprichting van een eengemaakte Brusselse politiezone met eenheid van commando (763/1-2)

02 Projet de loi modifiant la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré structuré à deux niveaux et la loi du 26 avril 2002 relative aux éléments essentiels du statut des membres du personnel des services de police et portant diverses autres dispositions relatives aux services de police (1342/1-12)

- Projet de loi portant abrogation des articles 18ter, 18quater, 21ter et 21quater de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré structuré à deux niveaux, relatifs aux recours en matière de validité des élections et démissions des membres du conseil de police (1343/1-8)

- Proposition de loi créant une zone de police de Bruxelles-Capitale (588/1-3)

- Proposition de loi modifiant la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, en ce qui

concerne la création d'une zone de police Bruxelles-Capitale (746/1-2)

- Proposition de loi modifiant diverses dispositions en ce qui concerne la création d'une zone de police bruxelloise unique dotée d'une unité de commandement (763/1-2)

Voorstellen ingediend door:
Propositions déposées par:

- 588: Ortwin Depoortere, Barbara Pas, Frank Troosters, Francesca Van Belleghem, Sam Van Rooy, Werner Somers;

- 746: Maaïke De Vreese, Jeroen Bergers, Wim Van der Donckt, Koen Metsu, Eva Demesmaeker, Sophie De Wit, Darya Safai, Kristien Van Vaerenbergh, Lotte Peeters, Wouter Raskin;

- 763: Sammy Mahdi, Nawal Farih, Franky Demon.

Algemene bespreking
Discussion générale

De algemene bespreking is geopend.
La discussion générale est ouverte.

Ik stel u voor één enkele bespreking aan deze wetsontwerpen en wetsvoorstellen te wijden.
(*Instemming*)

Je vous propose de consacrer une seule discussion à ces projets de loi et propositions de loi. (*Assentiment*)

De rapporteurs, de heren Ridouane Chahid en Franky Demon, verwijzen naar het schriftelijk verslag.

02.01 Maaïke De Vreese (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de arizonaregering is een hervormingsregering. We doen dat op verschillende vlakken en niveaus, zoals de pensioenhervorming en de fiscale hervorming. Soms wordt echter vergeten welke belangrijke hervormingen we doorvoeren op het vlak van onze veiligheid. Vandaag bespreken we een historische hervorming, mijnheer de minister. Ik weet dat we die woorden niet te vaak in de mond mogen nemen, maar we weten allemaal hoelang het idee om van Brussel één grote politiezone te maken al speelt sinds de politiehervorming van 1998.

De aanslagen in 2016 hebben ook gewerkt als katalysator. Deze regering is ervan overtuigd dat de versnippering in Brussel, met die verschillende politiezones, ervoor zorgt dat er niet op de efficiëntste manier wordt bestuurd en dat er echt nood is aan één politiemacht in Brussel, met één aansturing en één *gold commander*.

We weten ook al heel lang, op basis van verschillende wetenschappelijke studies, dat er grote voordelen verbonden zijn aan fusies van politiezones in het algemeen. Te kleine politiezones kampen met problematieken met betrekking tot bijvoorbeeld ICT en gespecialiseerd personeel op het terrein.

Mijnheer de minister, ik wil u oprecht feliciteren met dit wetsontwerp, evenals uw kabinet en de mensen van de politie die eraan hebben meegeschreven. Ik denk ook aan de overlegmomenten met de verschillende burgemeesters. We weten allemaal dat bepaalde burgemeesters, waaronder zeker de PS, geen voorstander zijn van die eenmaking van de politiezones. We zien echter dat Brussel en zijn verschillende gemeenten geen antwoord hebben geboden op bepaalde criminaliteitsvraagstukken. We zien hoe Brussel daardoor voor een stuk verloederd is en ten prooi valt aan georganiseerde criminaliteit. Dit wetsontwerp zal mee deel uitmaken van een aanzet tot oplossing.

Collega's, dit wetsontwerp is een start. Hiermee starten volgende stappen. Ik wil het hier niet alleen over Brussel hebben, we moeten het ook hebben over de rest van het land en de manier waarop andere zones vrijwillig kunnen fusioneren. Dat is een tweede zaak die u in dit wetsontwerp aanpakt, mijnheer de minister, namelijk de vrijwillige fusie van politiezones.

Ook daar ben ik ervan overtuigd dat dat tot meer efficiëntie zou leiden.

We zien dat men in Brussel voor heel grote uitdagingen staat, uitdagingen die normaal zijn voor een grootstad, voor een hoofdstad, met onder andere de EU-instellingen. We zien echter dat onze stad ten prooi valt aan mensensmokkelaars en van georganiseerde drugscriminaliteit en dat mensen in illegaal verblijf gerekruteerd worden om criminele feiten te plegen. Dat kunnen we niet toelaten en dat weet u ook, mijnheer de minister. U bent een man die op het terrein aanwezig is die met de mensen op het terrein spreekt, van de inspecteur tot de korpschef en de burgemeester. Dit is geen gemakkelijke opdracht geweest en daarom wil ik u proficiat wensen. Een collega van mij zou zeggen hulde.

Naast het feit dat u een kader voorziet voor de verplichte en de vrijwillige functies, zien we ook dat de politieraad verdwijnt. We zullen ook hervormen wat betreft het lokaal bestuur van die politiezones. Elk gemeenteraadslid, ook in Brussel en in de

Brusselse gemeenten, Nederlands- of Franstalig, krijgt een heel duidelijk mandaat om de burgemeester te controleren en te interpellieren over alles wat onder veiligheid valt. Momenteel wordt de politieraad samengesteld uit een aantal gemeenteraadsleden die men eruit pikt, of dat nu in Vlaanderen, Brussel of Wallonië is. We zullen de lokaal verkozenen nog veel meer meetrekken in ons verhaal. Veiligheid is een kerntaak voor de arizonaregering...

Ik word afgeleid door het vele geroezemoes hier. Dat is heel storend. Ik hoor de frustratie hier. Het is natuurlijk frustrerend voor bepaalde partijen die nog nooit mee geregeerd hebben om te zien dat we met concrete oplossingen en voorstellen komen die een verschil maken op het terrein. Als men het gesprek aangaat met verschillende politiezones met een politieraad, dan krijgt men ook van daaruit het signaal dat het vaak een maat voor niets is. Ze hebben liever dat dat op de voorgrond komt, in de gemeenteraad.

Collega's, we zullen er natuurlijk ook voor blijven zorgen dat onze politiediensten nabij zijn. Wat betreft de ongerustheid over het feit dat er onvoldoende wijkagenten zouden zijn die betrokken zijn bij hun eigen wijk, ook daar wordt in het wetsontwerp een grendel op gezet, met een wijkinspecteur per 2.000 inwoners. Het belang daarvan mogen we niet onderschatten. Het zijn de wijkinspecteurs die hun gemeente, hun stad, hun wijk en hun mensen het beste kennen en die vaak ook een oplossing bieden op het moment dat er criminele feiten worden gepleegd. Met dit wetsontwerp benadrukken we dat niet alleen, maar toont u, mijnheer de minister, ook aan hoeveel respect we hebben voor het werk dat die wijkinspecteurs dagelijks leveren.

Als we dan kijken naar het mandaat van de korpschefs, dan denk ik dat we met deze regering – en zelfs met het hele parlement – ervan overtuigd zijn dat een zo belangrijk mandaat in alle vertrouwen en integriteit moet kunnen worden uitgeoefend. We hebben twee weken geleden al een wetsartikel geschrapt om de politieke benoemingen af te schaffen. Nu zorgen we er mede voor dat een korpschef twee mandaten ten volle uitvoert en daarna kan deelnemen in andere zones met de expertise die hij heeft opgedaan. Dat was in het verleden ook al zo en is binnen justitie nog altijd de gangbare praktijk. Het zal het vertrouwen in onze korpschefs ten goede komen, alsook de onafhankelijkheid van een korpschef ten opzichte van de politiek.

Collega's, er zijn bepaalde partijen, waaronder de

PS, die tegen een snelle inwerkingtreding zijn en die het liever allemaal op de lange baan schuiven en het balletje voor zich uit rollen. Zo ging het de voorbije jaren steeds, maar de criminaliteit stopt natuurlijk niet en wacht niet tot 2030. Zal er ooit een geschikt moment zijn om dit soort grote reorganisaties door te voeren? Zal dat dan zonder enig probleem of zonder vragen verlopen? Nee, natuurlijk niet. Dit is van zo'n schaal dat er verschillende oplossingen zullen moeten worden gezocht, ook op het terrein, door de korpschef en natuurlijk door iedereen die hem daarin zal begeleiden. Ook daar, mijnheer de minister, moeten we een luisterend oor blijven bieden, we moeten onze wetgeving blijvend evalueren en daarmee aan de slag gaan.

Collega's, ik rond mijn betoog af. Dit wetsontwerp is natuurlijk geen eindpunt. Het is een startpunt om over te gaan tot de verplichte fusie, waarbij we iedereen moeten meekrijgen, met de neus in dezelfde richting.

Ik vind het ongelooflijk jammer dat bij ieder ontwerp waarmee we komen om de criminaliteit in het Brusselse aan te pakken – waaronder het ontwerp over deze fusie, of dat over de woonstbetredingen, van minister Van Bossuyt – men zich bij de PS begint te organiseren om het tegen te gaan. Ik kan alleen concluderen dat ze niets liever heeft dan dat de georganiseerde criminaliteit hier welig blijft tieren, maar dat zal niet de weg zijn die deze arizonaregering opgaat.

Minister, we gaan voor minder versnippering, zuiverder verantwoordelijkheid, voldoende nabijheid, en een betere veiligheid voor al onze burgers. Ik wil u nog eens feliciteren voor het werk dat u hierin gestoken hebt. Ik wil u ook veel succes wensen bij de verdere uitrol.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw De Vreese.

02.02 **Ortwin Depoortere** (VB): Goedemiddag, collega's. Dit is een belangrijk wetsontwerp. Ik zal mijn tussenkomst dus vanop dit spreekgestoelte houden. De hervorming van de Brusselse politiezones is zonder twijfel één van de meest ingrijpende hervormingen binnen ons veiligheidsapparaat sinds de politiehervorming van – houd u vast, collega's – begin jaren 2000.

Laat ik het meteen duidelijk zeggen, het Vlaams Belang is niet principieel tegen schaalvergroting of rationalisering binnen het politielandschap. Integendeel, we hebben zelf een wetsvoorstel ingediend om de zes Brusselse politiezones samen te brengen in één politiezone

Brussel-Hoofdstad. Waarom? Omdat iedereen vandaag ziet dat bestuurlijke versnippering in Brussel mee verantwoordelijk is voor de structurele veiligheidsproblemen waarmee onze hoofdstad geconfronteerd wordt.

Zes zones, zes korpsen, zes administraties, zes verschillende prioriteiten, negentien burgemeesters, een kluwen aan bevoegdheden. Dat systeem heeft de voorbije jaren overduidelijk zijn limieten bereikt. Zelfs partijen die vroeger terughoudender waren tegenover een fusie, erkennen vandaag dat de versnippering van het veiligheidsbeleid ertoe leidt dat criminaliteit niet efficiënt wordt aangepakt. Ook verschillende Vlaamse partijen in Brussel hebben jarenlang gepleit voor één Brusselse politiezone. Dat debat is dus eigenlijk al beslecht. Collega's, de essentie van het debat vandaag is niet langer de vraag of men moet hervormen. De echte vraag is welke hervorming men doorvoert. Want een slechte hervorming kan soms meer problemen creëren dan oplossen. Precies daar wringt vandaag het schoentje. Wat voorligt, is niet zomaar een operationele fusie. Wat voorligt, is een fundamentele herschikking van macht, controle, financiering en bestuurlijke verantwoordelijkheid. Daarover blijven bijzonder veel vragen bestaan.

Minister Quintin stelt de hervorming voor als een grote efficiëntieoperatie die de strijd tegen georganiseerde criminaliteit moet versterken. Laten we ernstig blijven. Niemand zal durven beweren dat een fusie op zich de drugscriminaliteit in Brussel zal oplossen. Niemand gelooft dat één grote politiezone plots de georganiseerde misdaad zal doen verdwijnen. Dat zou intellectueel oneerlijk zijn. De problemen in Brussel gaan immers veel dieper. We spreken over structurele drugscriminaliteit, internationale criminele netwerken, wapengeweld, illegale migratie, een falend asielbeleid, een chronisch personeelstekort en decennialang politiek wanbeheer. Zelfs in de commissiebesprekingen werd erop gewezen dat vandaag honderden mensen zonder papieren terecht komen in de malafide netwerken van drugshandelaars omdat het opvang- en asielbeleid in Brussel volledig faalt. Dat zijn de echte veiligheidsproblemen. Een organisatorische fusie zoals die vandaag voorligt, zal die problemen niet oplossen.

Mijnheer de minister, wat wel klopt en waarin ik u volg, is dat een coherenter politielandschap bepaalde operationele voordelen kan opleveren, namelijk een betere informatie-uitwisseling, meer specialisatie, minder dubbel werk en een snellere coördinatie. Dat erkennen wij. Dat mag en zal

iedereen ook erkennen. Tegelijk moeten wij echter vermijden dat van de hervorming een technocratische centralisatie wordt gemaakt die verder van de burger staat. Dat risico is niet volledig denkbeeldig.

Mevrouw De Vreese, in dat opzicht baart vooral de afschaffing van de politieraden ons zorgen, maar u blijktbaar niet. Op dat vlak wringt er iets fundamenteels. Vandaag wordt geprobeerd de indruk te wekken – mevrouw De Vreese heeft daartoe een verdienstelijke poging ondernomen – dat de democratische controle behouden blijft omdat gemeenteraden bepaalde zaken nog kunnen bespreken. Dat is echter absoluut niet hetzelfde. De politieraad was vandaag de plaats waar veiligheidsplannen, begrotingen, personeelsbeleid, benoemingen en strategische keuzes openbaar werden besproken met oppositie, stemmingen en rechtstreekse controle. In de commissie werd terecht gewaarschuwd dat die controle nu wordt vervangen door een versnipperd systeem van interpellaties, zeker in Brussel, in negentien afzonderlijke gemeenteraden. Dat betekent concreet minder transparantie, minder overzicht, minder directe controle en meer bureaucratie. De macht wordt verschoven en steeds meer verschoven naar politiecolleges, de korpsleiding en de uitvoerende structuren.

Laat ons eerlijk zijn. Hoe groter de structuur wordt, wat hier het geval is, hoe moeilijker het wordt voor lokale verkozenen om nog effectief controle uit te oefenen. Dat is een fundamenteel democratisch probleem. Collega's, het Vlaams Belang heeft daarom altijd gepleit voor het behoud van een sterk controleorgaan binnen een eengemaakte Brusselse politiezone. Wij beschouwen een politieraad niet als een overbodige formaliteit, maar als een essentieel democratisch tegengewicht.

Mijnheer de minister, er rijzen ook ernstige vragen over de financiering. U blijft daar bijzonder vaag over. Men spreekt vandaag over een ondersteuning van 65 miljoen euro voor de Brusselse fusie. Dat klinkt indrukwekkend, maar als men de concrete uitvoering bekijkt, ziet men hoe gigantisch de kostprijs in werkelijkheid zal zijn. Men spreekt over nieuwe informaticasystemen – daar kennen we intussen alles van in de commissie voor Binnenlandse Zaken – over de harmonisering van software, over nieuwe communicatie- en dispatchingsystemen, over nieuwe branding, nieuwe uniformen, nieuwe administratieve structuren, extra managementlagen, over de integratie van databanken – daar weten we ook al alles van in het politielandschap – over de

reorganisatie van gebouwen en de juridische integratie van bestaande verplichtingen. Dat kost enorm veel geld.

De vraag werd in de commissie gesteld, zeer terecht, wie de bestaande passiva van de huidige politiezones zal overnemen. Wat gebeurt er met de lopende schulden, met de budgettaire engagementen, met de jaarrekeningen en met de contractuele verplichtingen? Daarover blijven grote onduidelijkheden bestaan. Er wordt dus een structurele hervorming gecreëerd, zonder dat alle financiële gevolgen volledig zijn uitgeklaard. Dat is bijzonder risicovol.

Een ander fundamenteel punt, waarnaar ook mevrouw De Vreese heeft verwezen, is de nabijheidspolitie. De regering probeert vandaag de kritiek te counteren door te verwijzen naar de norm van één wijkagent per 2.000 inwoners. Op zich is dat positief, mijnheer de minister, maar een norm op papier volstaat niet. De echte vraag in de toekomst is of de Brusselaar zijn wijkagent nog zal kennen. Dat is een zeer grote verantwoordelijkheid voor de burgemeesters, die de lokale veiligheid mee moeten helpen bewaren.

Veiligheid is niet alleen een kwestie van grote structuren en centrale aansturing. Veiligheid begint in de wijken, bij zichtbare politie, bij agenten die hun buurt kennen. Hoe groter en logger de structuur wordt, hoe groter het risico wordt dat men vervreemd van het terrein. We mogen dat probleem absoluut niet onderschatten, mijnheer de minister.

Voor het Vlaams Belang blijft ook de taalwetgeving een cruciaal punt. Dat zal u wellicht niet verwonderen. Er is een periode geweest waarin ook de N-VA daar meer problemen mee had. Vandaag hoor ik de N-VA daar niet meer over. Brussel is officieel tweetalig. Dat betekent dat Nederlandstalige Brusselaars recht hebben op dienstverlening in hun eigen taal. Punt.

-(Applaus.)

Collega's van de N-VA, dat is geen detail en geen symboliek, maar een wettelijke verplichting. Daarom hebben wij steeds benadrukt dat de bestaande garanties voor de Nederlandstalige vertegenwoordiging behouden moeten blijven. In de huidige regelgeving is expliciet bepaald dat Nederlandstaligen vertegenwoordigd moeten zijn in de politieraad. Die waarborg moet behouden blijven.

Daarnaast moet ook de taalwetgeving binnen het

korps effectief worden gehandhaafd. Tijdens de commissiebesprekingen werd terecht gesteld dat politieambtenaren zonder taalbrevet geen functies met publiek contact of leidinggevende verantwoordelijkheden mogen uitoefenen. Dat is geen heksenjacht, maar gewoon het naleven van de wet. Te vaak werd in Brussel weggekeken van structurele schendingen van de taalwetgeving. Dat moet stoppen.

Ik wil ook even stilstaan bij het tweede luik van dit wetsontwerp. Het gaat breder dan de fusie in Brussel. Het gaat ook over de vrijwillige fusies in politiezones in Vlaanderen en Wallonië. Ook daar moeten we bijzonder waakzaam zijn. Laat me duidelijk zijn, het Vlaams Belang is niet tegen vrijwillige fusies wanneer die logisch zijn en lokaal gedragen worden. Sommige kleinere politiezones botsen vandaag effectief op hun grenzen. Ze hebben moeite om voldoende gespecialiseerde diensten uit te bouwen, permanenties te organiseren, administratieve lasten te dragen of complexe veiligheidsfenomenen aan te pakken. Dat probleem bestaat.

Schaalvergroting kan dus in bepaalde gevallen nuttig zijn. Schaalvergroting mag echter nooit een ideologisch doel op zich worden. Dat gevaar zien we vandaag wel ontstaan. Men dreigt immers opnieuw te vertrekken vanuit structuren in plaats van vanuit veiligheid op het terrein.

Tijdens de commissiebesprekingen werd ervoor gewaarschuwd dat fusies niet mogen vertrekken vanuit politieke voorkeuren of persoonlijke machtsverhoudingen, maar moeten vertrekken vanuit logische en coherente veiligheidszones. Dat is, mijnheer de minister, essentieel. We mogen immers absoluut geen grote, artificiële megazones creëren die geografisch onlogisch zijn, die de afstand tot de burger vergroten en waarin lokale verankering verloren gaat. Veiligheid werkt lokaal. Een politiezone moet haar gemeente kennen, haar buurten kennen, haar problemen kennen. Daarom vinden wij dat vrijwillige fusies in Vlaanderen alleen zinvol zijn wanneer de operationele werking verbetert, de nabijheidspolitie behouden blijft, de financiering structureel klopt en de democratische controle wordt versterkt. Ook daar doet zich vandaag een fundamenteel probleem voor. De regering wil immers niet alleen fusies stimuleren, ze wil tegelijk ook de politieraden afschaffen. Precies daar botsen we opnieuw op dezelfde kritiek.

02.03 Sophie De Wit (N-VA): Collega Depoortere, ik ben een beetje getriggerd, want u zegt dat de democratie wordt gefnuikt omdat er geen

politieraden meer zouden zijn. Ik vind dat heel eigenaardig. Ik neem mijn eigen politiezone als voorbeeld. We hebben een politieraad en daar zit geen enkele vertegenwoordiger van het Vlaams Belang in. Geen enkele. Dus ik dacht echt dat u blij zou zijn, want nu zal die materie naar de gemeenteraden gaan. De controle wordt zo voor elke fractie en voor elk gemeenteraadslid opengesteld. Die controle is veel concreter, veel directer en veel meer betrokken bij de eigen gemeente. Die controle is eigenlijk veel beter. U verbaast me echt door te zeggen dat de democratie wordt gefnuikt, doordat we de politiematerie naar de gemeenteraden brengen, waar vragen kunnen worden gesteld en de korpschef kan worden uitgenodigd, waar men heel concreet kan werken, geënt op de eigen gemeente. Ik denk dat u eigenlijk niet goed weet hoe een politieraad werkt.

02.04 Ortwin Depoortere (VB): Mevrouw De Wit, ik heb absoluut niet de behoefte om mijn curriculum vitae van lokale mandaten aan u voor te leggen. Ik heb wel degelijk in een politieraad gezeten. Op één punt geef ik u gelijk, want wat u zegt, gaat op voor gemeenten waar er één politiezone is. Ik heb in een dergelijke politiezone gezeteld, in Gent. In Gent is de gemeenteraad de politieraad.

Ik zal u toelichten hoe het systeem werkt, want volgens mij begrijpt u de werking van dergelijke politieraden niet zo goed.

Daar wordt alles besproken in een gemeenteraadscommissie Veiligheid.

Schort er tegenwoordig iets aan de werking van de politieraden? Ik meen van wel. U verwees ernaar: in sommige gevallen zijn Vlaams Belangers uitgesloten van deelname aan de politieraad, omdat het systeem nu eenmaal niet toelaat om kleinere partijen op te nemen in de politieraad. Mijn voorstel is om de politieraad te behouden, maar het systeem te veranderen. Dan is uw probleem, en ook mijn probleem, alleszins opgelost.

Mevrouw De Wit, men kan alle politiezaken bespreken met 35 of 36 gemeenteraadsliden, ofwel met een geselecteerd aantal gemeenteraadsliden consequent en zeer diepgaand politiezaken bespreken. Uit de praktijk weet u dat het tweede systeem veel beter zal werken. In een gemeenteraad zal het over alles gaan, maar niet over de essentie. Dat maakt het systeem van de politieraden zo goed. Het moet behouden blijven, in onze ogen.

Daarenboven, alle gemeenteraadsliden hebben

nu al het recht vragen te stellen en interpellaties in te dienen. Dat is helemaal geen probleem. Die controle bestond dus al.

02.05 **Maaike De Vreese** (N-VA): Mijnheer Depoortere, ik kan enkel en alleen concluderen dat u de minder democratische optie verkiest en dat u uw betoog volledig bouwt op wat u vindt dat er in het Brusselse schort, terwijl het in Vlaanderen ook heel belangrijk is om te bekijken op welke manier we de lokale controle op veiligheid organiseren. Daar ben ik rotsvast van overtuigd.

U mag het uitleggen aan uw gemeenteraadsleden, wij zullen het uitleggen aan de onze. Maar u mag uitleggen waarom u vindt dat van verschillende partijen er maar enkele uitgekozen worden om zich uit te spreken over veiligheidsproblemen. Voor ons is dat een cruciaal thema. Het is een kerntaak van de overheid, waarbij de lokale burgemeester dé politiek verantwoordelijke bij uitstek is die daarop aangesproken moet worden.

Wat we nu zullen doen in Brussel en in alle andere meergemeentezones, is ervoor zorgen dat ieder gemeenteraadslid de lokale politiek verantwoordelijke kan ondervragen, wat nu niet gebeurt, niet op dat niveau.

Ik kan alleen concluderen: leg maar uit aan uw gemeenteraadsleden waarom u hier vandaag dit standpunt inneemt. Ik meen dat vele van uw gemeenteraadsleden het niet eens zullen zijn met wat u hier nu verklaart in deze plenaire vergadering.

De **voorzitter**: Mijnheer Depoortere, ik neem aan dat u wilt reageren, maar uw fractiegenoot, de heer Vermeersch, vraagt ook het woord.

02.06 **Wouter Vermeersch** (VB): Collega's, ik wil het voorbeeld geven van Kortrijk. Wij hebben een meergemeentezone en daar hebben de heren Axel Ronse en Vincent Van Quickenborne ondertussen al zes keer het huishoudelijk reglement herschreven om de rechten van de oppositie aan banden te leggen. Wij kunnen, met zes verkozenen, nog drie interpellaties indienen in de gemeenteraad. We zijn volledig aan banden gelegd. Gelukkig hebben we nog de politieraad, waarin we de sterk stijgende criminaliteit in onze stad en de immense veiligheidsuitdagingen kunnen aankaarten.

Wij zijn nu al tot 01.00u 's nachts bezig en we mogen maar drie keer tussenkomen per avond. Als wij de veiligheidsproblemen dan ook nog eens binnen de gemeenteraad moeten aankaarten, dan

begrijpt u dat wij het stadsbestuur niet op een normale manier kunnen bevragen over de enorme veiligheidsuitdaging van de stad. De politieraad biedt ons de mogelijkheid om dat veiligheidsthema vooraan op de agenda te plaatsen. Ik vind het een enorm democratisch probleem dat de politieraad wordt afgeschaft. In onze concrete situatie, en zeker in een stad als Kortrijk met een meergemeentezone, is dat absoluut een uitdaging en een democratisch probleem, ook omdat wij daar met een monstercoalitie zitten. Er is maar één grote oppositiepartij, het Vlaams Belang.

Door de afschaffing van de politieraad kunnen wij inzake veiligheid ons werk niet doen als we ook nog andere thema's, bijvoorbeeld mobiliteit, op de agenda willen plaatsen. Ik weet vandaag eerlijk gezegd niet hoe we dat zullen oplossen. Ik zie dat collega Ronse binnenkomt. Wij reiken de meerderheid de hand om daarvoor een oplossing te vinden, maar momenteel zie ik het niet.

De **voorzitter**: Een of andere bizarre dynamiek maakt dat onze debatten altijd eindigen in Kortrijk.

Nog twee leden wensen te interveniëren, maar ik denk dat we de diverse standpunten voor dit onderdeel kennen. Ik geef eerst het woord aan mevrouw Truyma.

02.07 **Lieve Truyma** (N-VA): Het centrum van de wereld, ik denk dat dat Oost-Vlaanderen is. Wist u dat niet? Dat is spijtig.

De **voorzitter**: Mevrouw Truyma, mag ik u vragen om over te gaan tot de inhoud?

02.08 **Lieve Truyma** (N-VA): Er wordt hier gezegd dat de afschaffing van de politieraad gepaard zal gaan met minder inspraak en minder transparantie. Het is enorm belangrijk dat de burgers goed weten dat de burgemeester de eindverantwoordelijke is. Op dit moment stellen wij vanuit de gemeenteraad vast dat er te vaak wordt gekeken naar eenieder die deel uitmaakt van die gemeenteraad, dat het zijn verantwoordelijkheid is om voor de veiligheid te zorgen, en dat de burgemeester vaak onder een paraplu staat. Door ervoor te zorgen dat de veiligheidsproblemen effectief in de gemeenteraad worden besproken en niet meer in de politieraad, gaat de aandacht wel degelijk naar de burgemeester.

Mevrouw Dillen, het stoort enorm dat u mij onderbreekt. U kunt het zelf niet verdragen als er geroezemoes is wanneer iemand van uw fractie aan het woord is.

De **voorzitter**: Collega's, nu bent u elkaar over en weer verwijten aan het maken.

02.09 Lieve Truyman (N-VA): Het komt erop neer dat het een meerwaarde is als dergelijke zaken in de gemeenteraad worden besproken, zodat collegeleden en de burgemeester niet hun paraplu kunnen opentrekken door te zeggen dat die materie niet in de gemeenteraad, maar in de politieraad moet worden besproken. Vaak worden die politieraden met veel minder aandacht gevolgd dan de gemeenteraad.

Het veiligheidsissue wordt dus wel degelijk onder de aandacht gebracht. Dat is inderdaad iets waar de N-VA zeer sterk voorstander van is: meer veiligheid, minder criminaliteit. Wat ons betreft, is het wel degelijk een positieve wending.

02.10 Éric Thiébaud (PS): Je suis surpris de la teneur des débats, et surtout de la perception que certains ont du conseil de police, en particulier mes collègues de la N-VA. On dirait qu'ils ne savent pas que le conseil de police est composé de conseillers communaux. Au début de la législature, dans une zone pluricommunale, chaque conseil communal doit désigner un certain nombre de conseillers. On choisit en général des conseillers communaux qui sont intéressés par cette matière, un peu comme ici quand chaque groupe politique désigne ses représentants pour les commissions. Si je vais en commission de l'Intérieur, c'est parce que les thématiques de la police et des pompiers m'intéressent. On envoie des juristes en commission de la Justice; des médecins en commission de la Santé. On a chacun notre fibre.

Ce conseil de police est une représentation de tous les conseils communaux qui font partie de la zone de police. Il ne faut pas oublier que le conseil de police est composé de conseillers de police. Alors, on estime qu'il ne sert à rien, qu'il n'y a pas de suivi. Je trouve que c'est un manque de respect pour les conseillers communaux qui s'impliquent dans le travail policier et pour l'importance de cet organe, qui est une émanation des conseils communaux.

On dit maintenant que c'est mieux si chaque conseiller communal peut intervenir directement dans le conseil communal pour des matières de police. Pourquoi pas? Sauf que vous allez multiplier les demandes et les sollicitations aux chefs de corps, qui vont devoir aller dans tous les conseils communaux. À Bruxelles, il y a 19 conseils communaux, bon courage! Je ne suis pas sûr qu'on va améliorer la gouvernance. Je suis choqué de voir à quel point on dénigre l'importance du conseil de police.

De **voorzitter**: Mijnheer Depoortere, vooraleer u wortel schiet op het spreekgestoelte, verleen ik u opnieuw het woord.

02.11 Ortwin Depoortere (VB): Mijnheer de voorzitter, het gebeurt niet snel dat de Vlaams Belangfractie applaudisseert voor een heel terechte opmerking van de heer Thiébaud van de PS-fractie. Hij heeft echter gelijk.

Mijnheer Ronse, wij kijken naar de inhoud en niet naar de persoon die iets zegt. Dat zou de N-VA ook eens moeten doen.

Mijnheer Ronse, mevrouw De Vreese, ik hoor geen enkel argument waarom wij de politieraad zouden moeten afschaffen. U geeft wel allerlei argumenten waarom de gemeenteraad een even grote democratische controle kan hebben. De reden voor het afschaffen van de politieraad hoor ik echter niet. Die reden is er ook niet. Daar is geen enkele vraag naar op het terrein. Het is een systeem dat op zich goed werkt en waarin al een zekere democratische controle bestaat.

Zoals de heer Thiébaud terecht heeft opgemerkt, zitten daar mensen in die geïnteresseerd zijn in de veiligheidsproblematiek en die de problematiek daar diepgaand kunnen bestuderen. Ook kunnen de beleidsmakers in die raad worden geconfronteerd met hun veiligheidsbeleid.

Collega's, ik ga over naar een volgend onderwerp.

Mijnheer de minister, wat ook opvalt in het dossier, is de enorme discrepantie tussen ambitie en voorbereiding. Er wordt een historische hervorming aangekondigd, wat ze ook is, maar tegelijk blijven vele praktische vragen onbeantwoord. Zelfs de timing van de afschaffing van de politieraden roept vragen op. De lokale besturen vragen echter duidelijkheid. Mandatarissen vragen overgangsmatregelen. Politiezones vragen juridische zekerheid. Vele antwoorden blijven vandaag uit. Dat creëert onzekerheid op een moment waarop Brussel net nood heeft aan stabiliteit en daadkracht.

Ik wil ook waarschuwen voor een gevaarlijke reflex die wij vandaag te vaak zien. Wanneer veiligheidsproblemen ontsporen, reageert de politiek steeds vaker met nieuwe structuren, nieuwe organigrammen en nieuwe hervormingen. Toen het over de organisatie en de structuur van de federale politie ging, heb ik ooit de boutade gebruikt dat er evenveel afkortingen van diensten zijn als er verantwoordelijken zijn. U weet dat.

Veiligheid begint uiteindelijk niet bij structuren, veiligheid begint bij politieke wil. Zonder kordate criminaliteitsbestrijding, zonder voldoende politiecapaciteit, zonder respect voor gezag, zonder effectieve straffen, zonder grenscontrole en zonder een streng migratiebeleid zal geen enkele fusie het verschil maken. Dat is de realiteit.

Het Vlaams Belang blijft daarom vandaag een genuanceerde positie innemen. Ja, wij erkennen dat de huidige Brusselse versnippering problematisch is. Ja, wij erkennen dat meer coherentie nodig is. Ja, wij erkennen dat samenwerking versterkt moet worden. Ja, wij erkennen dat vrijwillige fusies in Vlaanderen en in Wallonië in bepaalde gevallen nuttig kunnen zijn.

Tegelijk weigeren wij blind mee te stappen in een hervorming die mogelijk de democratische controle verzwakt, die financiële onzekerheid creëert, die onvoldoende garanties biedt inzake taalwetgeving, collega's van de N-VA, die schaalvergroting als een ideologisch doel beschouwt en die dreigt uit te monden in logge, gecentraliseerde veiligheidsstructuren. Een fusie mag geen doel op zich worden, een fusie moet leiden tot meer veiligheid op straat. Daarover blijft vandaag nog veel onzekerheid bestaan.

Daarom vraagt het Vlaams Belang om een sterke democratische controle, om harde garanties inzake taalwetgeving, om transparante financiering, om het behoud van nabijheidspolitie, om logische en lokaal gedragen fusies en een veiligheidsbeleid dat opnieuw vertrekt vanuit orde, gezag en bescherming van de burger. Dat moet toch de essentie van dit debat zijn. Niet de structuur, maar de vraag of de burger zich eindelijk opnieuw veilig zal voelen in zijn eigen buurt, in zijn eigen gemeente, in zijn eigen stad.

Wij zullen ons vandaag bij de stemming over dit wetsontwerp onthouden. The proof of the pudding is in the eating. Wij zullen moeten evalueren - ik hoop dat dit snel zal gebeuren - of deze nieuwe structuur daadwerkelijk ten dienste staat van de burger en de veiligheid op het terrein verbetert. Dat moet de drijfveer zijn voor iedereen.

02.12 **Christoph D'Haese** (N-VA): Mijnheer Depoortere, ik heb heel aandachtig naar u geluisterd en u volledig laten uitspreken, want het benieuwde mij welke houding uw partij zou innemen ten opzichte van dit toch wel heel belangrijke en veiligheidsverhogende ontwerp. Het gaat om een historische hervorming. U hinkt eigenlijk op twee benen. Ik ga u confronteren met

de realiteit, want ik vind het bijzonder ontgoochelend dat u, als Vlaams Belang, dé partij van het veiligheidsdiscours, het wetsontwerp niet steunt.

Ik kan mijn betoog illustreren met een praktijkvoorbeeld. Er lopen in een vergevorderd stadium besprekingen over een mogelijke politiefusie tussen de centrumstad Aalst, Erpe-Mere en Lede. We hebben ook de politiezone Denderleeuw-Haaltert. Wat mij opvalt, is dat de eerste dag na de verkiezingen de burgemeester van Ninove - want u hebt daar nu ook een burgemeester - zich volledig buiten dat discours stelt en zegt dat hij eigenlijk niet zoveel zin heeft in een fusie en op zichzelf wil blijven. U zegt dat u voor meer efficiëntie bent. Wij zouden heel wat efficiëntie kunnen aanreiken aan Ninove, want politie samenwerking is solidair. U zegt dat u niet tegen efficiëntie bent, dat u niet tegen samenwerking bent. In de praktijk doet u juist het omgekeerde. Schaalvergroting mag niet te groot worden, zegt u, maar in de praktijk is het omgekeerde waar. Eigenlijk vind ik u hier niet intellectueel eerlijk. U maakt van veiligheid uw discours, maar eigenlijk werkt u niet mee aan een ontwikkeling die de veiligheid in globo voor de hele regio sterk zou verbeteren. In die zin blaast u warm en koud tegelijk.

Laten we bovendien eerlijk zijn over dat democratische gehalte van de politieraden. Weet u hoelang de vergaderingen van de politieraad in Ninove duren? Minder dan drie minuten.

02.13 **Ortwin Depoortere** (VB): Mijnheer D'Haese, mijnheer de burgemeester van Aalst, u zegt dat u goed naar mij hebt geluisterd, maar toch niet zo goed, want u legt mij woorden in de mond die ik helemaal niet heb uitgesproken. Om te beginnen zijn we inderdaad voor fusies van politiezones, als die vrijwillig zijn en lokaal worden gedragen. Wat is men met verplichte fusies in Vlaanderen, als men tegen zijn zin moet samenwerken? Dat zal niet lukken, mijnheer D'Haese.

Ten tweede gaat u ook voorbij aan wat ik in mijn betoog meermaals heb gezegd. Structuren zijn zeker nodig, maar veiligheid is meer dan structuur alleen. Veiligheid begint met nabijheidspolitie. Veiligheid begint in de straten, in de wijken en in de gemeenten. U weet dat en u past dat trouwens ook in de praktijk toe. Ik volg u op veiligheidsvlak in Aalst een beetje. Ik geef u een pluim voor de manier waarop u bijvoorbeeld de overlast in de stationsbuurt probeert aan te pakken, omdat u weet dat daar de criminaliteit stijgt. Dat is trouwens

niet alleen in Aalst zo. In steeds meer Vlaamse gemeenten en steden zien we een verloedering van stationsbuurten. We zien daar criminaliteitsfenomenen opduiken die er vroeger niet waren, al dan niet gekoppeld aan een falend asiel- en migratiebeleid.

*Voorzitter: Wouter Vermeersch, ondervoorzitter.
Président: Wouter Vermeersch, vice-président.*

Ik ben dus voor schaalvergroting, mijnheer D'Haese, maar die moet lokaal gedragen zijn en de democratische controle moet gewaarborgd blijven.

Als men evolueert naar een grote politiezone van verschillende gemeenten – wat men eigenlijk beoogt – dreigt men naar een versnippering van de democratische controle te gaan. Elke gemeente zal in haar gemeenteraad wel vragen kunnen stellen, maar er zal geen globaal overzicht meer zijn van het veiligheidsbeleid van die ene grote politiezone.

Ik denk dat we net daarnaar moeten streven als we het hebben, mijnheer D'Haese, over grotere criminaliteitsfenomenen waarvoor kleinere politiezones vandaag niet de mankracht, de technologie of de middelen hebben om ze aan te pakken. Ik verwijs bijvoorbeeld naar cybercriminaliteit, die vandaag bijna overal schering en inslag is. Veel politiezones kampen daarmee en beschikken niet over de gespecialiseerde diensten om die een halt toe te roepen. Op dat vlak moet er inderdaad veel meer worden samengewerkt tussen politiezones.

Voor het overige zal ik mij niet uitspreken over hoe burgemeester D'haeseleer het in Ninove doet. Ik denk dat hij dat zeer goed doet. Ik ben onlangs in Ninove geweest en ik heb daar alleen maar gelukkige mensen gezien.

02.14 Francesca Van Belleghem (VB): Mijnheer D'Haese, het voorbeeld van Ninove dat u aanhaalt, is natuurlijk ook selectief. U wilt immers ook graag een fusie met Erpe-Mere, waar een cd&v-burgemeester aan het roer staat. Ook daar stond men daar lange tijd afkerig tegenover en staat men niet te springen voor een fusie. U kunt zeggen dat men in Ninove de fusie afwijst, maar u kunt evengoed verwijzen naar Erpe-Mere en naar cd&v. U kunt dus evengoed uw collega Demon daarover aanspreken. Alles hangt af van de manier waarop die fusie in de praktijk wordt uitgevoerd. Dat is net het kritiekpunt.

(...)

Het zijn vrijwillige fusies. Dat is precies het punt.

Het voorbeeld dat u aanhaalt, is selectief, want in Erpe-Mere wilde men de fusie ook niet, terwijl cd&v daar aan de macht is. Uw voorbeeld is dus selectief.

De voorzitter: Collega Van Tigchelt vraagt ook nog het woord.

02.15 Paul Van Tigchelt (Anders.): Uw repliek van daarnet heeft me een beetje verbaasd, collega Depoortere. U zei dat u niet tegen de vergroting van politiezones bent, als het maar vrijwillig gebeurt en lokaal gedragen wordt. Maar in 2000 zijn we gestart met 196 politiezones. Weet u hoeveel er vandaag zijn? 176. We hebben in 26 jaar dus 20 vrijwillige fusies van politiezones gekend. Als we het lieten afhangen van vrijwilligheid was er in Brussel vandaag ook geen fusie van de politiezones. We moeten vertrekken van de noodzaak op het terrein. De noodzaak op het terrein is er, zeker in Brussel. Ik meen dat u dat in het begin ook gezegd hebt. Nogmaals, als het afhangt van vrijwilligheid, komen we er niet. Het is goed dat dit nu gebeurt in Brussel.

02.16 Ortwin Depoortere (VB): Ik begrijp uw stelling, mijnheer Van Tigchelt. Het is zeker waar dat er een evolutie in gang gestoken moet worden. Maar ik meen dat we die fusies op verschillende manieren kunnen bewerkstelligen. We kunnen politiezones dwangmatig versmelten. We kunnen ook incentives geven. Ik verwijs naar hoe de Vlaamse regering vroeger gemeentefusies heeft bewerkstelligd door ze een financiële incentive te geven. Ik meen dat dit voor politiezones ook wel moet lukken.

Maar ik blijf erbij, veiligheid begint in de wijk, in de straat, in de gemeente. En de overkoepelende structuur, de politiezone, is nuttig en zeker aan te moedigen wanneer het gaat over grotere criminaliteitsfenomenen die kleinere politiezones niet meer aankunnen.

02.17 Dieter Keuten (VB): Voorzitter, ik wil even teruggaan naar de opmerking van de burgemeester van Aalst. Ik wil een lans breken voor mijn goede collega's uit Ninove. Mijn buurman, schepen in Ninove, is hier op dit moment helaas niet.

Wat is de grootste prestatie van de burgemeester van Ninove wat de politie betreft? Dat is de bereikbaarheid, de beschikbaarheid van de politie. Zeven dagen op zeven beschikbaar, 24 uur op 24 uur. Doe dat eens na in Aalst. Dan zult u misschien kunnen praten met het bestuur in Ninove over een samenwerking. Dit is waar de Vlaming om

vraagt, een beter bereikbare politie. We zien maar al te vaak dat die consolidatiegolf, die schaalvergrotingsgolf, helaas leidt tot minder bereikbare politie. Dat moet opgelost worden.

02.18 Christoph D'Haese (N-VA): Ik wil niet in een welles-nietesspel vervallen, maar bij zo'n fundamentele opmerking over de bereikbaarheid van de politie moet men wel oppassen. Ik kan dat onmiddellijk counteren met objectieve gegevens. Het is, vergeef mij het woord, al te populistisch en te gemakkelijk als de burgemeester op de eerste dag zou zeggen dat het in Ninove de ideale wereld is. *Tout est mieux dans le meilleur des mondes*, alleen in Ninove. Daar is de politie 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 bereikbaar en in alle andere gemeenten is dat niet het geval.

Zo werkt het natuurlijk niet. U hebt in Ninove veel te weinig cellen. Wij bieden u regelmatig *hotel prison* in Aalst aan, want anders zou u de criminaliteit in Ninove niet kunnen bestrijden. Stop dus met die populistische praat die u overneemt uit publicaties. Dat is totaal ten onrechte.

02.19 Alain Yzermans (Vooruit): De discussie zit voor mij een beetje in de wolken. Men moet kijken vanuit de praktijk, vanuit de kennis op het terrein, zoals collega Van Tigchelt zei.

Ik heb zelf twee fusies mee onderhandeld in Houthalen-Helchteren. Na grote problemen in bepaalde wijken hebben we een fusie georganiseerd met de stad Genk, die toen behoorde tot de politiezone Gaoz. Nadien zijn we uitgebreid naar acht gemeenten. Vandaag is de politiezone CARMA toonaangevend.

Drie elementen zijn belangrijk en die moet men altijd meenemen. In de eerste plaats gaat het om de verhoging van de slagkracht. De slagkracht door de capaciteit die verhoogt, is essentieel.

Ten tweede is er de specialisatiegraad. Men kan inspelen op nieuwe fenomenen. Cybercrime is een element dat in grotere zones aan bod kan komen, terwijl kleinere politiezones daar soms de kans niet toe krijgen. Er is ook veel georganiseerde misdaad in Limburg, die komt vanuit Antwerpen. Daar zitten bepaalde cellen die goed moeten worden opgevolgd. Die georganiseerde misdaad kan in een grotere zone veel efficiënter worden aangepakt.

Het derde element, naast slagkracht en specialisatie, is nabijheid. Korpsen organiseren dat zelf, dicht bij de burgemeesters en de politiecolleges, die blijven bestaan. Het element

van de democratie is gewaarborgd, wanneer men dicht bij de gemeenteraad de politieraad invult en zeker professionaliseert. Op een vrijwillige basis zal dat niet altijd lukken. Dat heb ik ook van verschillende collega's gehoord.

02.20 Ortwin Depoortere (VB): Ik wil collega Yzermans bedanken omdat hij wel degelijk geluisterd heeft naar mijn betoog. Hij heeft een aantal elementen opgesomd die ik ook opsomde en die belangrijk zijn in heel de structuur, in de hervorming van het politielandschap.

Ik wil eindigen waar ik mee begonnen ben. Ja, mijnheer de minister, we kunnen niet anders dan naar schaalvergroting gaan, willen we al die fenomenen ten gronde aanpakken. Er moeten wel democratische garanties en controle zijn. De nabijheidspolitie, waar de heer Yzermans het over had, is als derde element zo cruciaal in heel het verhaal om de veiligheidsketen te bewaken en te bewaren en de veiligheid van de burger te kunnen waarborgen. Dat moet de drijfveer van ons allemaal zijn. Ik dank u.

02.21 Maaike De Vreese (N-VA): Collega Depoortere, met uw betoog spreekt u zichzelf constant tegen. U zegt dat alles begint in de gemeente, maar let op, de beslissingen mogen niet besproken worden in de gemeenteraad. Dat moet in een apart vehikel over meerdere gemeenten heen gebeuren. U zegt dat het vrijwillig en vanuit de basis moet komen en dat we het niet kunnen opleggen. Hier komt er nochtans een kader. Eigenlijk zegt u dus dat u voorstander bent van vrijwillige fusies, maar toch zult u het niet goedkeuren.

Over Brussel zegt u: "Ik denk nog altijd dat het Vlaams Belang voorstander is van één politiezone hier in Brussel." U zegt tegelijk dat dat niet verplicht mag gebeuren, want "we zijn niet voor verplichte fusies". Als u zegt voor het verplichte karakter te zijn, kan ik alleen concluderen dat u vindt dat het begint bij de gemeente en dus dicht bij de gemeente, namelijk in de gemeenteraad. U vindt dat het vrijwillig moet gebeuren voor de meeste zones. Welnu, dat staat ook in dit wetsontwerp. En wat Brussel betreft, bent u eigenlijk geen tegenstander van het verplichte karakter.

Ik begrijp dus helemaal niet dat u een betoog houdt dat exact overeenkomt met wat in het wetsontwerp staat en toch zult tegenstemmen.

02.22 Ortwin Depoortere (VB): Mevrouw De Vreese, u maakt er weer een karikatuur van. U hebt dus duidelijk niet naar mijn betoog geluisterd.

Het feit dat u de Brusselse situatie zomaar kopieert naar Vlaanderen en Wallonië bewijst dat u volledig fout zit met uw redenering. Uiteraard moet er in Brussel een fusie zijn. We hebben daarvoor trouwens een wetsvoorstel ingediend. Ik weet dat er in Vlaanderen, en dat communautaire gedeelte hebben we nog niet aangehaald, hier en daar weldegelijk draagvlakken zijn om politiezones te vergroten. Ik wil nog wel eens zien of dat in Wallonië evenzeer het geval zal zijn, maar ik betwijfel dat.

Mevrouw De Vreese, blijf toch wat bij de waarheid. De reden waarom wij ons op dit wetontwerp zullen onthouden en niet zullen tegenstemmen, heeft te maken met de vier amendementen die wij hebben ingediend, waar wij de Nederlandstalige waarborg willen voor de Vlamingen in Brussel. Daarover staat niets in dit wetsontwerp. Toon mij waar dat staat en ik verander mijn stemgedrag, mevrouw De Vreese, maar dat staat er niet in.

02.23 **Koen Van den Heuvel** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik wil ook even vanuit mijn eigen ervaring spreken. De wereld verandert en de criminaliteit verandert. We hebben het al gehad over cybercriminaliteit. Het politielandschap moet dus ook mee veranderen. Een standstill is absoluut niet nodig.

Enkele jaren geleden hebben wij ook een grote fusieoperatie uitgevoerd. De politiezones Klein-Brabant - Bornem, Puurs-Sint-Amands - en MEWI - Mechelen-Willebroek - zijn nu Rivierland geworden, het derde grootste politiekorps van Vlaanderen. We worden daar geconfronteerd met verschillende problematieken. Er is de stedelijke problematiek en de sociologische context in Mechelen en het meer vredevolle Klein-Brabant, maar toch werkt die politiezone.

Die politiezone werkt, dankzij de drie zaken waarover collega Yzermans het heeft gehad. De eerste twee elementen zijn slagkracht en expertise. Men heeft een aantal programma's die vroeger al in een stedelijke context golden nu ook naar Klein-Brabant vertaald. Het derde element is nabijheid. Het was voor ons heel belangrijk om die nabijheid in Klein-Brabant te behouden en dat lukt.

U hoeft dus geen koudwatervrees te hebben. U moet die drie zaken bewaken en als burgemeesters hebben wij *outils* genoeg om dat te doen. Hetzelfde geldt voor gemeentelijke fusies, maar dat is een ander thema. U hoeft geen schrik te hebben voor politiefusies, want wanneer de nabijheid voldoende wordt bewaakt, zijn er voldoende middelen.

Een fusie die meer slagkracht heeft, efficiënter kan werken en een grotere financiële draagkracht heeft, kan van die nabijheid juist een prioriteit maken. Ze kan de nabijheid op maat uitbouwen. Dat mogen wij absoluut niet vergeten.

Mijnheer Depoortere, stop dus met warm en koud te blazen. Criminaliteit bestrijden is voor jullie een grote prioriteit. Geef de lokale politiezones dan voldoende middelen om dat op een effectieve en efficiënte manier aan te pakken. Voorliggend ontwerp draagt daartoe bij. Stop dus met warm en koud te blazen.

02.24 **Barbara Pas** (VB): Collega Van den Heuvel, de bestrijding van criminaliteit is exact wat wij doen. Er is trouwens ook een wetsvoorstel van ons gekoppeld aan het ontwerp. Niemand, maar dan ook echt niemand, betwijfelt dat het Vlaams Belang een efficiënte aanpak van criminaliteit steunt.

Tenzij u van heel slechte wil bent, twijfelt ook niemand eraan dat wij de Brusselse politiezones willen fusioneren. Wij hebben daartoe niet alleen in de huidige legislatuur maar ook tijdens de vorige legislaturen wetsvoorstellen ingediend. Ik ben echter blij dat jullie eindelijk het voortschrijdend inzicht hebben om daarvan werk te maken. Dat is nodig, maar dat is niet de enige, allesomvattende oplossing om tot een efficiënte aanpak van de criminaliteit in Brussel te komen.

Wij zijn voor de fusie, maar wij onthouden ons om de hiernavolgende reden. Mevrouw De Vreese en de heer D'Haese hebben het ontwerp al historisch genoemd, maar er zit ook een historische communautaire contractbreuk in, waarover ik het straks zal hebben. Dat is een belangrijke reden waarom wij ons zullen onthouden als u onze amendementen dienaangaande niet steunt. U kunt daar immers gemakkelijk aan tegemoetkomen.

Wat ik niet begrijp, is de discussie over de afschaffing van de politieraden. Vandaag al kan in de gemeenteraad de burgemeester worden bevestigd over veiligheid. Dus ik begrijp niet hoe de afschaffing van een politieraad een meerwaarde kan zijn, hoewel mensen in die raad rechtstreeks worden geïnformeerd, overzicht hebben over de volledige aanpak en niet alleen vragen horen over de eigen gemeente, maar over de totale aanpak van de meergemeentezone. Aan de gemeenteraad verandert immers niet veel, aangezien de burgemeester vandaag al kan worden bevestigd.

Collega D'Haese, u spreekt over efficiëntie. Als u

uw redenering doortrekt, waarom zou u dan in dit Huis de commissies niet afschaffen? Iedereen kan immers plenair alle vragen stellen. In dat geval ontstaat een discussie zoals wij nu hebben gehad, waarin iedereen over zijn eigen gemeente praat met veel anekdotiek. Dat is exact dezelfde redenering en dat zal absoluut niet tot een betere controle leiden. Ik snap niet dat u dat als democratischer verkoopt.

02.25 Maaïke De Vreese (N-VA): Collega Pas, collega Depoortere, ik hoor vandaag alleen maar een aantal uitvluchten en een zoektocht naar amendementen.

Er wordt gezegd dat de Nederlandstalige vertegenwoordiging niet gewaarborgd zou zijn. Net door de politieraden af te schaffen, zal elke Nederlandstalige verkozene over die problematiek evenveel gewicht in de schaal kunnen leggen, terwijl vandaag via de politieraden slechts een bepaald percentage vertegenwoordigd is. De redenering die u voorlegt over de Vlaamse vertegenwoordiging houdt dus totaal geen steek.

Wat de Nederlandstaligen en het belang van de Nederlandse taal in bepaalde functies betreft, hebben we van het Vlaams Belang trouwens helemaal geen lessen te leren. Als we zien wat u hebt tegengehouden inzake de taalvereisten voor rechters bij het Grondwettelijk Hof, dan vind ik het een schande dat u ons hier bepaalde zaken probeert op te leggen.

Bovendien, als ik even op Brussel inga, in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement zijn 17 van de 89 zetels gegarandeerd voor Nederlandstaligen. U moet dus stoppen met over dit wetsontwerp zaken te vertellen die niet kloppen. Het wetsontwerp doet helemaal geen afbreuk aan de manier waarop Nederlandstaligen in Brussel zich over het veiligheidsbeleid zullen kunnen uitspreken, integendeel.

02.26 Ortwin Depoortere (VB): Mevrouw De Vreese, ik stel voor dat u de amendementen van het Vlaams Belang die we vandaag hebben ingediend eerst al eens grondig leest, en, nog beter, dat u ze mee goedkeurt. Als u werkelijk bezorgd bent over de vertegenwoordiging van de Vlamingen in Brussel, dan kunt u niet anders dan die amendementen goedkeuren. Als u dat niet doet, is dat de zoveelste kras op uw blazoën.

Ik denk dat mevrouw Pas daar in een tweede ronde nog verdere toelichting bij zal geven.

De **voorzitter:** Collega's, is er nog iemand die een

vraag wil stellen aan de heer Depoortere? *(Nee)*

Je passe la parole à Mme Delcourt.

02.27 Catherine Delcourt (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, de nombreux débats ont déjà eu lieu sur ce texte de loi très important. Ce projet de loi sur la fusion des zones de police, obligatoire à Bruxelles et volontaire dans le reste du pays, est le résultat d'un travail de fond, d'une concertation étroite avec les parties prenantes et d'échanges approfondis avec les acteurs de terrain, singulièrement à Bruxelles.

Je souhaite insister sur la portée avant tout nationale de ce texte. Ce projet définit un nouveau standard d'efficacité pour la police, dont les objectifs sont extrêmement favorables et doivent inspirer des dynamiques de fusion sur l'ensemble du territoire belge – et c'est déjà le cas. Rien que le travail sur ce projet de loi a incité à mobiliser autour de cette question de la fusion des zones de police. Et j'ai entendu tout à l'heure: "Je me réjouis de voir s'il y aura aussi des fusions en Wallonie." Oui, il y a déjà des réflexions et on avance dans le sens de fusions. Ce sont d'ailleurs les gouverneurs qui sont chargés d'accompagner ce processus. On avance dans la réflexion et dans la concrétisation.

Cette réforme, je la vois bénéfique pour le pays car elle s'attaque à la fragmentation institutionnelle pour lui substituer une efficacité opérationnelle accrue. On l'a dit, la fusion est obligatoire à Bruxelles, volontaire ailleurs. Cette réforme permet, dans sa globalité, une mutualisation des ressources et une meilleure gestion administrative, matérielle, qui génère de réelles économies d'échelle.

Au-delà des chiffres, il s'agit évidemment de renforcer la résilience de nos zones de police. Une structure plus large permet une meilleure absorption des chocs, qu'il s'agisse de pallier la pénurie de personnel ou de permettre une spécialisation policière pointue.

C'est pourquoi viser des zones solides d'environ 300 policiers est une nécessité. En dessous de 150 policiers, au niveau opérationnel, le service à la population est difficilement tenable. Mais il faut évidemment aussi viser une cohérence sur le territoire. À cet égard, je me réjouis des auditions qui auront lieu sur les problèmes de transmigration à la côte et qui permettront de voir le niveau de collaboration qui existe entre les six zones concernées par le problème.

Sur le plan de la transparence, le texte modernise

des règles comptables pour garantir la lisibilité budgétaire totale. Il instaure une méthodologie rigoureuse, avec une phase préparatoire obligatoire avant chaque fusion. De plus, en octroyant la personnalité juridique aux zones unicomunales, le texte permet enfin d'ester en justice, de conclure les propres marchés publics, ce qui uniformise les règles de bonne gouvernance.

Ce texte renforce également la clarté du cadre légal de la police intégrée en abrogeant des dispositions obsolètes.

Il offre en outre une base légale aux projets de cocréation entre la police locale et la police fédérale pour développer des outils, du matériel et des méthodes innovantes. Pour ceux qui ont assisté aux auditions i-Police, cette possibilité de cocréation doit faire réellement écho .

Sur le plan démocratique – un long débat vient d'avoir lieu –, le contrôle ne disparaît pas, il devient plus efficace. Tous les bourgmestres seront au collège de police. Chaque conseil communal pourra demander des comptes et obtenir des chiffres précis sur ce qui se passe chez lui. Le chef de corps devra rendre compte. La responsabilité politique est plus claire et plus transparente.

Je m'étonne un peu de cet attachement absolu au conseil de police. En théorie et d'un point de vue démocratique, on peut comprendre la préoccupation, mais pas en termes d'efficacité. Je préfère que le ministre le rappelle lui-même, mais il l'a dit en commission. Il a demandé à tous les bourgmestres qu'il a rencontrés quelle était la réelle plus-value des conseils de police, la durée des réunions, ce que cela amenait réellement. Il vous livrera les conclusions, mais en termes de durées de séances, il est assez extraordinaire de considérer que cet organe est devenu subitement essentiel et le nœud du bon fonctionnement des zones de police.

Loin de délaissier le citoyen, la réforme sanctuarise la proximité. D'abord, la proximité est une des fonctionnalités de police. La loi impose un ratio d'un inspecteur de quartier par 2 000 habitants. C'est inscrit comme un socle légal via le plan zonal de sécurité.

On peut prévoir dans la loi ce nombre d'habitants pour un inspecteur de quartier. On peut dire que ça c'est les textes, que ce qui compte, c'est le terrain. Évidemment, on parle de fonctionnement, on parle d'organisation concrète, de management de la zone. Cela reviendrait à dire, par exemple – je vais

revenir sur Bruxelles évidemment – que plus les zones sont grandes, moins il y a de proximité. C'est faux. C'est une question d'organisation, de structuration du travail.

C'est parce que ces objectifs de performance et de proximité sont bénéfiques, c'est parce qu'il y a une unité de territoire évidente sur Bruxelles, que la réforme impose cette fusion à Bruxelles et pas ailleurs sur le pays.

Dans notre capitale, la réalité est frappante. Comme partout, la criminalité ne s'arrête pas aux frontières entre les communes, alors que la police, ici, est morcelée en six zones. Cette fragmentation, sur une région comme Bruxelles, constitue clairement une faiblesse face à une criminalité mobile et organisée.

Je veux revenir sur les travaux de la commission d'enquête sur les attentats de 2016. On fait très régulièrement appel aux travaux et aux conclusions de cette commission, qui constituent une véritable référence. Mais ces travaux ont aussi rappelé que le morcellement des zones de police à Bruxelles empêche la formation de circuler et fragilise la gestion de crise. Nous avons tiré des leçons de ces événements, et il serait incompréhensible de ne pas agir aujourd'hui.

Bruxelles forme une seule agglomération, avec des défis multiples mais aussi spécifiques. Avec une zone de police unique, nous disposerons enfin d'une stratégie cohérente et intégrée ainsi que d'une unité de commandement claire, indispensable pour une capitale nationale et européenne qui accueille chaque jour des milliers de personnes, de grands événements et des manifestations. Il faut une capacité de réponse solide, rapide et à grande échelle.

Ce projet est avant tout une réforme de gouvernance. Les moyens budgétaires sont prévus. Ils servent à accompagner la transition et surtout à mettre fin aux doublons et aux inefficiences. Injecter davantage d'argent dans un système fragmenté n'a plus de sens. Mettre de l'ordre dans l'organisation n'est pas la solution à tout, mais c'est le préalable.

Je félicite donc évidemment le ministre qui a eu le courage de modifier ces structures et qui prévoit des incitants. Ces incitants encouragent et accompagnent la fusion des zones. Sans cela, les six zones de police bruxelloises auraient obtenu beaucoup moins qu'un million d'euros.

Pour soutenir les initiatives de fusion, des incitants

financiers puissants sont également activés: une subvention unique de 250 euros par membre du personnel et une dotation annuelle pouvant atteindre jusqu'à 15 millions d'euros par fusion et par an.

De nombreux bourgmestres et chefs de corps travaillent déjà à ces fusions, en Wallonie comme au Nord du pays.

Je suis convaincue que ce projet de loi renforce l'efficacité et la robustesse de la zone de police de Bruxelles, et consolide les garanties de proximité. Cette réforme ne règlera pas tous les problèmes de criminalité d'un coup, c'est une évidence. Elle représente néanmoins une première pierre indispensable pour construire une Belgique plus sûre. On ne pouvait plus financer un modèle bruxellois inefficace.

Je vais le redire très clairement, ce projet n'est pas le fruit d'une réflexion isolée. Monsieur le ministre, vous avez consulté l'ensemble des bourgmestres, vous avez entendu les inquiétudes exprimées quant à la proximité, la gouvernance, la représentation des communes et le financement. Les garanties prévues à ce jour n'existaient pas auparavant, votre cabinet et vous avez travaillé à intégrer ces préoccupations. Elles sont le fruit de cette concertation et montrent que ce projet est à la fois ferme sur les objectifs et ouvert dans sa méthode. Bruxelles mérite une police plus efficace, mieux coordonnée et qui œuvre à la sécurité de ses citoyens, et à l'ensemble des citoyens belges également. C'est pour toutes ces raisons que notre groupe soutiendra cette réforme avec grand enthousiasme.

02.28 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le président, chers collègues, monsieur le ministre, ce mercredi 13 mai, une fois que votre majorité aura voté votre projet de loi, nos services de sécurité et nos services de police auront la confirmation que vous ne serez pas le ministre de l'Intérieur qui répondra aux problèmes de sécurité de ce pays. Vous ne serez pas le ministre de l'Intérieur qui allouera les moyens financiers et humains à la police fédérale et aux zones de police. Vous serez à tout le moins le ministre de l'Intérieur qui exécutera, comme un notaire, les décisions du bureau politique de la N-VA.

Monsieur le ministre, en recevant votre projet de loi, vu la taille du document, je me suis dit qu'au moins on ne parlerait pas seulement de fusion – vous n'avez pas encore vu la méchanceté, elle arrive. Je me suis donc dit, monsieur le ministre, vu la taille du document, que le ministre de l'Intérieur

avait réussi à négocier des moyens financiers considérables pour la police fédérale, qu'il y aurait des dispositions relatives à la modification de la norme KUL, qu'il y aurait un article qui garantirait par une norme de croissance un juste financement de la police fédérale.

J'arrive alors à la fin du texte. Quelle désillusion! Quelle désillusion, monsieur le ministre, parce que je me rends compte qu'il n'est nullement question de tout cela. Vous n'avez même pas profité de cette exigence nationaliste pour obtenir des moyens qui vous garantiraient de mener à bien votre mission de ministre de l'Intérieur. Et c'est là le problème. Je vous l'ai d'ailleurs déjà dit: votre problème se situe au sein même de votre gouvernement. On aurait cru qu'en tant que ministre de l'Intérieur, Bruxellois, vous auriez votre mot à dire. Même pas.

Vous avez beau scander tous les slogans que vous voulez, vous êtes aujourd'hui l'otage de votre gouvernement. L'otage de celles et ceux qui ne vous octroient aucun moyen pour refinancer la police fédérale. L'otage de celles et ceux qui sont prêts à stigmatiser tous les quartiers de Bruxelles, qui restent silencieux lorsqu'il se produit une ratonnade raciste à Molenbeek-Saint-Jean et à Jette, et silencieux face aux chants antisémites scandés il y a quelques jours encore lors d'un match Anderlecht-Bruges.

Vous êtes l'otage d'un parti qui parle de tache d'huile quand il évoque Bruxelles; l'otage d'un parti, monsieur le ministre, qui ne daigne même pas être présent lors de la prestation du ministre-président bruxellois issu de votre propre rang.

Dans le fond, avec votre projet de loi, vous poursuiviez deux objectifs, monsieur le ministre: vous battre pour plus de moyens en faveur de nos services de sécurité et vous battre pour Bruxelles et son définancement structurel en raison de la norme KUL, comme j'ai pu le dire. À la place, vous avez choisi la docilité et la soumission en annonçant dès février 2025 une réforme pour le mois de juillet suivant. Vos partenaires de majorité se sont délectés de cette profession de foi qui leur permettait de vous imposer un agenda sans jamais rien céder sur le reste.

Monsieur le ministre, au-delà de l'abandon des services de police, vous avez choisi de promouvoir un discours qui consiste à dire que Bruxelles est la source de tous les problèmes. Pris en otage, vous avez intégré leur logiciel et leur vocabulaire. Avec cette réforme, disons-le, vous jouez au vogelpik avec la sécurité des Bruxelloises et des Bruxellois,

mais aussi avec celle des navetteurs et des touristes quotidiens. Seulement voilà, avec ce gouvernement, l'insécurité ne fut jamais un allié aussi passif. En votant ces projets que vous nous présentez aujourd'hui et dont nous avons discuté longuement en commission, votre majorité préfère répondre avec de la tuyauterie institutionnelle au lieu de répondre concrètement aux défis de sécurité propres à une région de plus de 1,2 million d'habitants, capitale du pays ainsi que de l'Union européenne et siège de l'OTAN, composée de communes aux réalités différentes.

J'ai entendu ma collègue parler des attentats de 2016 et du morcèlement de l'information qui y a peut-être conduit. Pour ma part, j'ai envie de dire que 2016, c'est l'époque de la Suédoise qui a gouverné de 2014 à 2018. Ce même gouvernement a réduit l'investissement dans les services de sécurité et dans la justice. C'est lui qui a fait que l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM) et les services de renseignement n'ont pas pu répondre comme il l'aurait fallu et, peut-être même, n'ont pas anticipé les attentats. Je pense que c'est plutôt dans cette direction qu'il faut aller, au lieu de stigmatiser les zones de police qui font ce qu'elles peuvent pour pallier les carences du fédéral.

02.29 **Maaïke De Vreese** (N-VA): Collega, het is steeds zeer hallucinant hoe u hier durft tussen te komen tegenover de volledige regering, die toont dat ze een groot hart heeft voor Brussel en zeker voor de pendelaars, door hier met oplossingen te komen.

Ik zit nog niet zo lang in het Parlement, maar ik heb heel lang gewerkt voor federale diensten en heb ook heel lang in Brussel gewerkt, waarbij ik contacten had met onder andere burgemeesters. Ik zie al jaren hoe uw partij zich wegstopt achter het federale niveau en geen enkele lokale verantwoordelijkheid neemt als het gaat over de grote veiligheidsproblematieken waarmee Brussel kampt.

De vele pendelaars, onder wie heel veel uit Vlaanderen, ikzelf al jaren dagelijks, zijn daarvan ook het slachtoffer. Elke Brusselaar is het slachtoffer van uw wanbeleid, van het wanbeleid van de PS, al jarenlang. Als het aankomt op illegale migratie, doet u gewoon niets. U laat alles gewoon passeren.

Vandaag ligt hier een voorstel voor om die problematieken aan te pakken, en het enige wat u doet, is verwijzen naar de minister, omdat hij gezegd slaafs achter een partij aan zou lopen.

Nochtans is de meerderheid hier in het halfroond ervan overtuigd, en meer dan alleen de arizonameerderheid, dat er in Brussel wel degelijk een grote nood is aan meer efficiëntie en meer slagkracht van onze politie om al die problemen aan te pakken.

Verstop u maar verder de volgende jaren. U wilt dit weer uitstellen. U wilt dat het er helemaal niet komt. Verstop u hier maar verder. Dan mag u het ook zelf uitleggen aan al die Brusselaars die elke dag het slachtoffer zijn van de georganiseerde drugscriminaliteit. Ik hoor geen enkele oplossing, geen enkele. U hebt liever dat Brussel blijft verloederen. Wat moet het dan worden? Dat begin ik me af te vragen. Waar wilt u dat onze mooie hoofdstad eindigt? Wat is voor u het eindpunt van de verloedering?

02.30 **Catherine Delcourt** (MR): Monsieur Chahid, vous avez commencé votre intervention en disant que notre ministre de la Sécurité et de l'Intérieur avait fait un cadeau à la N-VA – un parti flamand. Au MR, nous n'avons pas l'habitude de mener une politique de cadeaux, nous nous préoccupons surtout de la sécurité et de consolider une structure ferme, solide, robuste, pour pouvoir répondre aux missions.

Deuxièmement, vous laissez entendre que notre ministre est un peu déconnecté des réalités, qu'il n'obtient pas de budget et qu'il ne se mobilise pas suffisamment, au sein du gouvernement, pour obtenir les moyens et doter convenablement les services de secours. Je travaille dans le domaine de la sécurité et de la gestion de crise depuis de très nombreuses années. C'est la première fois que j'entends autant d'intervenants de terrain – et j'en fréquente énormément, encore aujourd'hui – me dire que le ministre de l'Intérieur est proche des opérationnels, de leurs préoccupations, qu'il se mobilise concrètement, à leurs côtés, pour renforcer la sécurité globale dans notre pays. C'est la première fois que j'entends ça de manière aussi ferme et répétée, et cela me semble important.

Enfin, à propos des attentats, vous dites que c'est parce qu'on n'a pas bien fait les choses en amont que les attentats ont eu lieu. Vous n'avez peut-être pas bien compris mon propos. Pour ma part, je n'ai jamais dit que c'est parce qu'il y avait six zones de police que les attentats ont eu lieu. Je voudrais être très claire, cela n'a rien à voir. Je dis simplement que, quand il y a plusieurs structures, en l'occurrence six zones de police, mais aussi la police fédérale et des tas d'autres organismes à coordonner, c'est plus compliqué que quand il y en a moins à coordonner.

Lorsqu'on observe, que ce soit lors d'exercices ou à la suite de crises réelles, des photos du comité de coordination en Région bruxelloise, on ne peut que s'interroger. On y voit quelque 45 personnes autour de la table, qui prennent la pose tout en étant appelées à se mettre d'accord sur une stratégie d'action. Voilà qui ne me rassure pas! Et on le constate sur le terrain. Des problèmes subsistent.

On peut certes continuer à affirmer que la situation n'est pas si problématique et qu'il faut poursuivre dans cette voie. Mais je ne partage pas cette analyse. Je suis convaincue qu'il y a des choses à entreprendre. Consolider davantage la zone de police de Bruxelles – qui est aussi une capitale européenne – me semble être une piste pertinente. Nous y gagnerions en robustesse, en capacité d'action, en agilité et en mobilisation.

Le **président**: Collègue Chahid, après votre réplique, vous pouvez poursuivre votre exposé.

02.31 **Ridouane Chahid (PS)**: Madame Delcourt, tout d'abord, je voudrais préciser qu'en 2016, j'étais mandataire local. J'ai vécu la situation de très près. J'ai vécu les coupes budgétaires du fédéral, du ministre Jan Jambon. Parce que Mme De Vreese nous tient de grands discours, mais nous attendons toujours de voir quels sont les actes concrets que son ministre a posés quand il était ministre de l'Intérieur.

En revanche, j'ai vu, madame Delcourt, la police judiciaire fédérale solliciter les zones de police bruxelloises pour leur demander d'envoyer du personnel afin d'exécuter des missions qui relèvent de la police fédérale. Telle est la réalité et c'est à cela que je voulais en arriver tout à l'heure.

J'entends bien que vous ne stigmatisez pas les six zones de police. D'accord, j'ai peut-être mal compris vos propos. Dans les faits, à partir de 2016-2017 le gouvernement où M. Jambon était ministre de l'Intérieur a diminué les dotations pour les zones de police pour le fédéral.

C'est une réalité! Ce n'est pas moi qui le dis, les chiffres sont là. Quant au ministre de l'Intérieur actuel, qu'il soit proche du terrain ou sur le terrain, je ne le conteste pas. Madame Delcourt, ce que je conteste depuis 15 mois, c'est qu'être sur le terrain est une chose, mais dégager des moyens, c'est mieux. Ce que les policiers demandent, ce n'est pas seulement une visite du ministre de l'Intérieur qui les encourage, mais de pouvoir obtenir des moyens financiers qui vont leur permettre de

diminuer leur charge de travail et d'apporter des actions concrètes. Vous avez parlé de la police de proximité tout à l'heure, et on la soutient évidemment. Mais qui va payer? C'est cela, la véritable question. Qui va mettre les moyens pour faire en sorte que ce soit réellement mis en œuvre?

Le **président**: Collègue Chahid, le collègue Van Tigchelt souhaite intervenir.

02.32 **Paul Van Tigchelt (Anders.)**: Als we spreken over 2016, tien jaar geleden, voel ik me natuurlijk ook aangesproken. Dat spreekt voor zich.

Ik vind het een beetje gevaarlijk, om niet te zeggen onkies, om de aanslagen van 2016 in een politieke sfeer te trekken en te insinueren dat die aanslagen niet plaatsgevonden zouden hebben als de Zweedse regering dit of dat had gedaan. Dat vind ik zeer gevaarlijk en van weinig respect voor de slachtoffers van terreur getuigen.

Ik weet wel, mijnheer Chahid, dat ik directeur was van het OCAD op dat ogenblik. In 2016, toen ik daar aankwam, beschikte het OCAD over een 40-tal personeelsleden. Toen ik daar wegging, na de investeringen die onder Zweeds gebeurd zijn, had het OCAD 100 personeelsleden, beschikte het over een wet en een gemeenschappelijke gegevensbank, de OCAD-lijst, enzovoort.

Er zijn dus wel degelijk dingen gebeurd na die aanslagen. Er is een parlementaire onderzoekscommissie geweest. Dat is uiteraard niet allemaal perfect gelopen, maar de diensten zijn wel degelijk versterkt nadien. Ik kan dat getuigen wat het OCAD betreft.

02.33 **Ridouane Chahid (PS)**: Monsieur Van Tigchelt, je pense que c'est vous qui n'avez pas été très attentif. Je n'ai fait que réagir aux propos de Mme Delcourt, qui parlait des attentats de 2016. Ce n'est pas moi qui ai amené ce sujet. Relisez peut-être le compte rendu de cette séance et vous verrez qu'en réalité, je n'ai fait que réagir aux propos de Mme Delcourt. Ne venez donc pas m'accuser de propos que je n'ai pas tenus.

Ensuite, vous parlez du nombre de collaborateurs de l'OCAM lorsque vous êtes sortis de charge. Heureusement qu'il y a eu une commission d'enquête. C'est le résultat et la pression du travail parlementaire qui ont fait qu'à la fin de la législature, des moyens ont effectivement été dégagés pour permettre à l'OCAM de faire son travail. Voilà la réalité.

Monsieur Van Tigchelt, ce ne sont pas mes propos,

mais bien les chiffres: il y a eu une diminution du budget consacré à la sécurité, à la Justice, à la Sûreté de l'État. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les chiffres. Il suffit de les lire.

02.34 Catherine Delcourt (MR): Je souhaite intervenir brièvement pour dire que ce n'est pas Mme Delcourt qui l'affirme, mais bien les conclusions de la commission d'enquête sur les attentats, qui établissent que le morcellement des zones de police constitue un problème. Il ne s'agit donc pas d'une conclusion personnelle, mais du résultat d'un travail mené au sein de ce Parlement.

02.35 Maaïke De Vreese (N-VA): Mijnheer Chahid, collega Van Tigchelt heeft het heel goed verwoord. Wij voeren als partij, ook nu met de arizonaregering, bepaalde besparingen en saneringen door, alsook lineaire besparingen. Wij zijn niet bang om dat te doen. Ook binnen het veiligheidswezen moeten we bekijken hoe we moeten hervormen, zodat elke euro bij de juiste dienst terechtkomt om te hervormen en te herstructureren. Dat is het grote verschil tussen de arizonaregering en een PS-beleid, waarbij al het geld in een grote put verdwijnt en er alleen maar om meer middelen worden gevraagd, terwijl men niet kijkt waar die middelen terechtkomen en of dat wel terecht is.

Herstructureren en hervormen, zien waar dat nodig is en investeren. Denk aan het Kanaalplan en aan het feit dat het OCAD versterkt wordt. We zullen dat blijven doen. Dat is goed beleid.

02.36 Ridouane Chahid (PS): Il y a effectivement une différence fondamentale entre nous. Nous voulons garantir la sécurité des citoyens par le renforcement des services publics tandis que vous voulez détruire les services publics pour renforcer le service privé. Là réside la différence entre votre vision et la nôtre. Cela vient encore d'être confirmé par l'une des récentes interviews du ministre, où il explique vouloir accorder davantage de moyens aux sociétés privées de gardiennage pour assurer la sécurité des citoyens. Voilà la différence entre nous. Vous cherchez à diminuer et à affaiblir les services publics. À l'inverse, nous voulons les renforcer afin que la sécurité des citoyens soit garantie de manière éthique, équilibrée et égale et qu'il n'y ait pas de justice de classe, contrairement à vous. Nous voulons vraiment nous attaquer aux voyous et aux criminels pour qu'ils n'aient pas la possibilité de faire ce qu'ils veulent, comme c'est le cas aujourd'hui au port d'Anvers.

Monsieur le ministre, j'en étais donc à la question des priorités. Certains magistrats très inquiets

disent craindre que la Belgique glisse dans un "narco-État", même si on en est loin.

02.37 Christoph D'Haese (N-VA): Ik zoek het juiste woord om samen te vatten hoe de PS naar veiligheid kijkt. Was het ook niet uw partij die het legaliseringsdiscours over verdovende middelen op gang heeft gebracht?

02.38 Ridouane Chahid (PS): Tout d'abord, je ne vois pas bien le rapport avec le sujet qui nous occupe aujourd'hui. Pourriez-vous me rappeler quel était le dernier ministre de l'Intérieur de ce pays? En quelle année était-il en fonction? C'était en 1981, et ce ministre était Philippe Moureaux. Vous voyez, on est loin, on est très loin. Depuis, il n'y a eu que des ministres de droite ou de centre droit qui ont foiré la politique de sécurité de ce pays! Elle est là, la réalité. C'est un fait, monsieur!

Le président: Collègue Chahid, veuillez continuer.

02.39 Ridouane Chahid (PS): J'en étais aux propos qui ont été tenus par le procureur du Roi, M. Moinil, qui disait que ce n'était pas le moment de se lancer dans une fusion des zones de police. De même, le procureur général, Frédéric Van Leeuw, disait que: "Cela coûterait énormément d'énergie. Ce n'est peut-être pas le moment pour nos services de police de dépenser de l'énergie à des problèmes de structure. On va créer le plus grand corps policier du pays. Il y aura des questions sérieuses en matière de contrôle démocratique de cette police." Mais malgré ces avis, vous avez décidé de passer en force.

Alors, monsieur le ministre, où sont les effectifs fédéraux supplémentaires? Où sont les enquêteurs? Où est le personnel de la police des chemins de fer et des aéroports? Où est votre refinancement des zones de police? Où sont les investissements dans les infrastructures et dans le matériel? Peut-être se sont-ils envolés avec les millions d'euros dilapidés dans le projet i-Police de Mme Verlinden.

Monsieur le ministre, aujourd'hui, il y a des constats, il y a des faits: 96 fusillades en 2025, 22 fusillades en 2026 – et l'année n'est pas finie. Quelles sont vos réponses? On ne sait pas. Avec ce projet de loi, on ne voit rien arriver. Avec mes collègues mandataires locaux, on doit toujours faire face et constater les évolutions auxquelles les villes et les communes sont confrontées aujourd'hui: le trafic de drogue avec des violences totalement débridées et des auteurs de plus en plus jeunes, la violence intrafamiliale, la criminalité transfrontalière, le sentiment d'insécurité, la

lassitude, les détresses psychosociales, les incivilités, les cyberattaques, et j'en passe.

Nous en avons déjà débattu en commission, les enjeux sont évidemment importants. De la prévention à la répression, les pouvoirs locaux et les autres services publics sont davantage sollicités, avec des moyens qui sont toujours limités. Nos communes doivent faire face à un report de charges toujours plus important du fédéral vers les entités locales, et malgré cela, nous ne voyons pas de renforts de moyens financiers qui leur permettraient d'accompagner ces reports de charges.

Monsieur le ministre, sans répondre aux inquiétudes des citoyens et aux préoccupations des services de police, faute de moyens accompagnant votre projet de fusion, la future zone unique sera majoritairement financée par les communes bruxelloises, et donc par les citoyens eux-mêmes. Vous nous avez timidement parlé d'un montant de 65 millions d'euros qui sera étalé sur cinq ans; vous savez comme moi que ces 65 millions ne serviront même pas à couvrir le déficit de la future zone de police. Cela aura comme conséquence des citoyens qui n'auront pas la garantie que leur sécurité sera assurée.

En commission, il aura fallu à votre majorité déposer près de 100 amendements pour tenter de combler les lacunes et autres zones d'ombre de cette réforme pensée, souhaitée et dessinée pour faire plaisir à votre partenaire de majorité. Ce que ce parti n'a pas réussi à avoir dans les urnes, vous le lui donnez gentiment sur un plateau.

Monsieur le ministre, je vais faire deux citations de personnalités que vous connaissez assez bien. La première dit ceci: "Cette réforme, cette fusion des zones de police, ce n'est pas l'idée du siècle. Et, en soi, je considère qu'il y a d'autres priorités pour Bruxelles." Cette citation est de Boris Dillies, actuel ministre-président bruxellois, en juillet 2025. Vous l'aviez? Très bien.

Voici la deuxième: "Une seule grande zone de police à Bruxelles n'est pas une bonne idée. C'est non, parce que, à la suite de la réforme qui a suivi l'affaire Dutroux en 2000, on a séparé la police à deux niveaux, le fédéral et le local, et on a réparti dans les lois les compétences. Or, tout ce qu'on dit aujourd'hui sur Bruxelles, la drogue, les armes de guerre, le grand banditisme, c'est la compétence exclusive de la police fédérale." Vincent De Wolf.

Monsieur le ministre, ce sont deux personnalités que vous connaissez, proches de vous, de votre

parti, qui ne sont même pas d'accord avec le projet que vous présentez ici. Deux expressions de personnalités de terrain. On ne peut pas nier que tant M. De Wolf que M. Dillies connaissent la réalité du terrain et de leur commune. Et, malgré cela, on doit entendre toutes les semaines en commission et dans la presse le *Brussels bashing*, l'appétit du lion qui s'attaque à Bruxelles sans relâche.

On lit aussi souvent dans la presse que les violences urbaines sont le monopole de Bruxelles. On va bientôt nous dire que tous les problèmes que connaît ce pays – la criminalité organisée, les incivilités, les dépôts clandestins – sont la grande spécialité bruxelloise.

Malgré tout cela, monsieur le ministre, malgré les slogans, il y a les chiffres. Et les chiffres, malheureusement, donnent tort à certains partenaires de votre majorité. Les violences liées à la drogue ont une origine commune dans ce pays: Anvers. On ne compte plus les règlements de compte à coups d'explosifs. Le port d'Anvers est devenu le Far West, la loi du plus fort. Et pour protéger un business juteux, on sacrifie la sécurité et la santé des citoyens.

Prenons un chiffre, celui cité par le procureur général Frédéric Van Leeuw, qui disait dans *Le Soir*, en novembre dernier: "Lutter contre la criminalité organisée, c'est aussi toucher à la liberté d'entreprendre, parce qu'on va devoir faire plus de contrôles. Voyez le port d'Anvers: il n'y a que 0,5 % des conteneurs qui sont contrôlés. Et on nous dit clairement que si on contrôle 15 % des conteneurs, Anvers va perdre des parts de marché."

Mais voilà, monsieur le ministre, il faut détourner l'attention. Et pourtant, s'il existe une zone de non-droit, aujourd'hui, c'est bien le port d'Anvers. J'en veux pour preuve cette interview du baron de la drogue qu'on a appelé Victor, qui s'est exprimé dans les médias flamands, dans *Sud Presse*. Il indique que le port d'Anvers est son terrain de jeu, qu'il décide même de l'horaire des dockers (sms, whatsapp, messages, coups de téléphone) et qu'il informe quand les conteneurs arrivent.

02.40 **Paul Van Tigchelt** (Anders.): Mijnheer Chahid, de vorige regering heeft onder meer in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. De scheepvaartpolitie telde 90 personen en was bevoegd voor Antwerpen, Brussel en zelfs tot in Limburg, waar overigens de buitengrens bewaakt dient te worden. Nu telt de scheepvaartpolitie in Antwerpen meer dan 200 personen. We hebben

een systeem ingevoerd om havenarbeiders, havenbedienden en havenpersoneel te screenen. Zowat 16.000 mensen worden gescreend. Moet ik verdergaan? Ik denk niet dat men kan zeggen dat de haven van Antwerpen nu nog steeds de Far West is. Moeten er meer containers gecontroleerd worden? Daar zal het niet van afhangen. Men voert risicoanalyses uit en men moet goede informatie hebben om risicocontainers te controleren.

Mijnheer Chahid, het is een pluim voor onze veiligheidsdiensten dat met het dossier-Sky ECC een aantal drugsbaronnen in beeld werden gebracht. Die zijn allemaal gearresteerd, behalve één, die zich in Turkije schuilhoudt; ik kan zijn naam noemen. Dat is het werk van onze inlichtingendiensten, veiligheidsdiensten en Justitie. Ze zitten allemaal vast, ofwel in een Belgische cel – misschien slapen ze op de grond – ofwel zitten ze nog vast in het buitenland. Kom dus niet zeggen dat België, laat staan de haven van Antwerpen, de Far West is. Dat is niet correct. Wat ik nu zeg, is apolitiek, want Vivaldi of Arizona interesseert mij dienaangaande niet, maar wat u zegt, klopt gewoon niet.

02.41 **Maaïke De Vreese** (N-VA): Mijnheer Chahid, bovendien, in het volledige i-Policedossier werd op een zeer positieve manier naar de Antwerpse politie verwezen en u hebt dat ook moeten toegeven. Antwerpen is inderdaad één politiezone, gelukkig maar, want stelt u zich voor dat die zone gefragmenteerd zou zijn en dat de informatie-uitwisseling niet correct zou verlopen. Voor de wijze waarop de diensten het dossier-Sky ECC samen met de Antwerpse politie hebben aangepakt, kan men hun alleen maar een pluim geven. U hebt ook erkend dat ze een voorbeeldzone is, bijvoorbeeld op het vlak van informatisering, en dat we eigenlijk naar het Antwerpse model zouden moeten kijken. Het is dan ook kleinzielig om nu in de plenaire vergadering dit plaatje op te hangen over Antwerpen omdat u uw verantwoordelijkheid niet wilt opnemen voor de situatie in Brussel.

Ik denk dat u met uw partij voor voldoende grote moeilijkheden in Brussel staat. Ik denk inderdaad dat de burgemeester van Antwerpen, Els van Doesburg, zich zeer goed bewust is van bepaalde criminaliteitsfenomenen die zich in Antwerpen voordoen. Vandaag stond nog in de krant dat er een investering gebeurt in veel meer camerabewaking. Ze zullen die problematiek dus aanpakken. Ik hoor een burgemeester die niet anders doet dan communiceren op welke manier ze haar politiediensten en veiligheidsdiensten wil ondersteunen. Dat heb ik hier in Brussel de laatste

jaren inderdaad niet gehoord.

Volgens mij zal die verplichte fusie trouwens ook u en alle burgemeesters ten goede komen, want van bepaalde criminaliteitsfenomenen houdt men gewoonweg de handen af en roept men dat het federale niveau het maar moet oplossen. Waarom? Omdat men de politieke verantwoordelijkheid ten aanzien van een bepaald vreemd kiespubliek niet willen nemen.

Collega Chahid, kijk dus eerst maar even in eigen Brusselse boezem. Met een groot hart voor Brussel zeg ik u dat die hervorming de Brusselse politie inderdaad ten goede zal komen. Die signalen horen we ook op het terrein, van de inspecteurs, zelfs van hoofdinspecteurs, maar ook van korpschefs, die zeggen dat men de zones op een goede manier zal hervormen en zo een slagkrachtigere politie zal krijgen hier in Brussel.

02.42 **Pierre-Yves Dermagne** (PS): Monsieur le président, je voudrais que M. Chahid ait la gentillesse de me rafraîchir la mémoire. Si mes souvenirs sont bons, nous devons en grande partie le succès du dossier Sky ECC au procureur fédéral de l'époque.

Avec tous les risques qui ont pesé sur sa propre sécurité et sur sa vie même, ainsi que sur des collègues qui ont assumé des fonctions régaliennes au sein du gouvernement précédent, la cheville ouvrière, celui qui était au cœur, dans l'œil du cyclone de ce dossier Sky ECC, il me semble que c'est l'ancien procureur fédéral, à savoir M. Frédéric Van Leeuw.

Je ne sais pas si j'ai bien entendu, monsieur Chahid, ce que vous avez dit et ce que vous venez de citer. Il me semble que les propos que vous venez de citer, par rapport à la situation au port d'Anvers, étaient les propos de l'actuel procureur général de Bruxelles; et il me semble que l'actuel procureur général de Bruxelles, c'est le même Frédéric Van Leeuw.

Madame De Vreese, mijnheer Van Tigchelt, on ne peut pas à la fois, quand ça vous arrange, s'enorgueillir du succès de Sky ECC, que nous devons en grande partie à l'implication et à l'engagement personnel et professionnel de M. Van Leeuw... Je pense que nous pouvons nous en enorgueillir. Il y a effectivement beaucoup à apprendre de la manière dont ce dossier, ces affaires ont été gérées.

Mais quand le même Frédéric Van Leeuw, dans la presse, de manière transparente, pointe les

difficultés liées à la situation, au manque de contrôles au sein du port d'Anvers, alors il est discrédité – ou on ne le fait pas directement, mais on essaie de discréditer M. Chahid.

Monsieur Chahid, je vous demande donc de me confirmer que, si ma mémoire est bien bonne, le succès de Sky ECC est en grande partie dû au procureur fédéral de l'époque, à savoir M. Van Leeuw.

Il me semble, et M. Chahid peut le confirmer, que ce même Frédéric Van Leeuw est aujourd'hui le procureur général de Bruxelles qui a formulé les critiques vis-à-vis de la manière dont le port d'Anvers... Je ne parle pas de la ville d'Anvers, madame De Vreese. Je parle du port d'Anvers, dans toute sa complexité, avec ce que cela implique comme enjeux sécuritaires et enjeux économiques. Je vous demande, monsieur Chahid, de me confirmer que c'était bien la même personne.

02.43 Paul Van Tigchelt (Anders.): Ten eerste, dat is inderdaad dezelfde persoon.

Ten tweede, er zijn nog vele uitdagingen. We zijn er nog niet. Elke schietpartij, elke kilogram cocaïne die hier toekomt, is er één te veel. We zijn er nog niet.

Ten derde, een succes als Sky ECC heeft altijd vele vaders, maar het dossier-Sky ECC is niet begonnen bij het federaal parket. Ik ken het zeer goed, collega Dermagne. Het dossier-Sky ECC is begonnen bij het parket van Antwerpen. Als u dan toch een vader van het succes wil benoemen, is dat de procureur van Antwerpen, Franky De Keyzer.

Het federaal parket is op de duur ingeschakeld omdat het dossier zo'n envergure aannam. Het is ook niet de PZA, de lokale politie van Antwerpen, die het Sky ECC-netwerk heeft kunnen kraken, maar de federale gerechtelijke politie van Antwerpen. Zeggen dat Frédéric Van Leeuw de spil in het web van het succes van Sky ECC was, is de man te veel eer aandoen, hoe graag ik hem ook heb.

Ten vierde, ik heb Frédéric Van Leeuw niet tegengesproken. Ik heb gereageerd op het feit dat collega Chahid – voor wie ik veel respect heb – de Antwerpse haven de Far West genoemd heeft. Dat heeft Frédéric Van Leeuw volgens mij niet gezegd.

02.44 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, j'ai également une question pour le

collègue Chahid. Je trouve intéressant que le débat se concentre sur Sky ECC, car cela fait partie de l'équation de ce que nous vivons, puisque tout est lié.

Il est vrai que la cocaïne arrive par le port d'Anvers mais il est faux de dire que rien n'est fait: des contrôles ont en effet lieu. J'interroge régulièrement le ministre Jambon sur les taux de conteneurs contrôlés. Ce n'est pas zéro mais même si des investissements ont été réalisés, nous sommes encore loin d'une situation pleinement satisfaisante. Il faudra voir ce que l'avenir nous réserve.

Cette drogue est ensuite distribuée via Bruxelles. Pourquoi avons-nous des fusillades à Bruxelles? Parce que Bruxelles constitue un territoire de distribution. Tout est donc lié, et la lutte doit être menée de manière commune.

Cela permet aussi de déconstruire une idée. Monsieur Chahid, partagez-vous mon idée que tout ce que la majorité avance – en affirmant que les fusillades à Bruxelles seraient dues à un manque de coordination et qu'une zone de police unique y remédierait – élude une grande partie du problème?

En effet, la lutte contre les trafiquants n'est pas, en théorie, le job des polices locales mais bien celle de la police fédérale. C'est elle qui démantèle les réseaux, grâce notamment à Sky ECC, et qui arrive à débusquer ceux qui, derrière les écrans, recrutent les petites mains que l'on peut arrêter 10 000 fois dans les rues, mais qui seront toujours remplacées.

Dès lors, la meilleure manière de lutter contre le narcotraffic n'est pas de fusionner les zones, mais de renforcer la police judiciaire fédérale. Tout ceci n'est donc qu'un miroir aux alouettes. Je voulais savoir si vous partagiez ce point de vue.

02.45 Ridouane Chahid (PS): Effectivement, monsieur De Smet, non seulement je partage ce point de vue, mais j'ai été l'un des bourgmestres qui ont rencontré, à l'époque, le procureur fédéral, à la demande du parquet général d'Anvers.

Pourquoi? Parce que, là où c'est vrai, monsieur Van Tigchelt, Sky ECC est une réussite nationale, fédérale, et des zones de police.

Combien de policiers des zones de police bruxelloises ont été affectés à la police judiciaire fédérale pour l'aider, alors que ce n'était pas leur job? Cela signifie que ces policiers n'étaient pas

sur le terrain pour exercer leurs tâches locales, puisqu'ils aidaient – à juste titre – la police judiciaire fédérale dans ce dossier.

C'est une réalité et on peut dire que c'est une réussite nationale. Je ne le nie pas. Le parquet d'Anvers, qui a peut-être été le moteur, n'éludait pas le rôle des zones de police bruxelloises, d'Anvers et d'autres régions du pays qui ont participé à cette réussite. Le procureur le dit, lui-même, dans cette interview: "La réussite de Sky ECC n'aurait pas eu lieu sans l'implication de l'ensemble des policiers de ce pays". Il le dit!

Quant au qualificatif de "Far West", ce n'est pas moi qui l'invente. Ce sont les termes du reportage qui décrit la situation comme un véritable "Far West" et qui reprend la citation de ce baron de la drogue qui affirme que le port d'Anvers est son terrain de jeu.

Pour ce qui est des contrôles, avec quelques collègues, j'ai eu la chance de visiter le port d'Anvers le 12 janvier dernier. Lors d'une présentation, les douaniers nous ont expliqué que l'analyse de la courbe des contrôles et des saisies révèle soudainement, après 2024, un effondrement assez brutal. Ce n'est pas qu'ils ne veulent pas faire leur travail mais ils n'ont pas les moyens humains de le faire. Quand bien même ils ont du matériel pour le faire, à savoir ces cinq fameux scanners pour l'ensemble du pays, il faut des gens pour utiliser ce matériel, monsieur Van Tigchelt. Ce n'est pas moi qui le dis mais bien le patron de la douane belge.

De **voorzitter**: Collega, het debat wordt nu wel heel ruim getrokken en ik wil uiteraard garanderen dat iedereen zijn tussenkomst kan houden en zo breed mogelijk kan gaan in het debat. Mag ik toch vragen om terug te keren naar het wetsontwerp en uw tussenkomst te vervolledigen?

02.46 **Christoph D'Haese** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, dat was eigenlijk mijn vraag, u ontnemt mij mijn vraag. Ik wou eigenlijk vragen om terug te komen tot de essentie van de zaak.

Collega, ik heb daarnet niet kunnen antwoorden op uw quizvraag wie op welk moment minister was van welk departement, maar we leven in een land waar we twee ministers hebben die voor de totale veiligheidsproblematiek bevoegd zijn, namelijk de minister van Binnenlandse Zaken voor het politionele en de minister van Justitie voor het justitiële.

Ik denk dat u vandaag in het debat heel wat dingen

door elkaar haalt. De bedoelingen van de minister zijn uitermate goed en efficiënt en moeten gesteund worden, door middel van dit ontwerp. Wij pleiten hier op historische wijze voor een betere organisatie voor onze politiemensen, die respect verdienen. Ze zijn met 51.000. We doen het lang niet slecht als men dat vergelijkt met Europese gemiddelden. In onze buurlanden ligt het soms wat hoger, maar in een ruimer perspectief doen we het lang niet zo slecht. Dat zijn dat *civil servants*, die dat dag in dag uit op een goede manier doen, vaak met risico voor hun eigen leven en hun integriteit. Het gaat hier niet over quota voor politiemensen, het gaat over de manier waarop de politie georganiseerd wordt. Dat is de essentie van de zaak.

Ik kan alleen maar vaststellen dat uw partij, de PS, in Brussel die problemen nu allemaal in de schoenen van de ene en de andere schuift. Bepaalde mensen worden verdiensten toegedicht van een procureur-generaal. Er zijn er nog veel mensen bij justitie die schitterend werk doen. Wie is nu de succesfactor in dat dossier? Ik zou ook veel kunnen vertellen over dat concrete dossier. Zo mogen we echter niet beginnen, het gaat hier eigenlijk over het algemeen belang, over een goede politieorganisatie. De KUL-norm kan niemand in dit land meer uitleggen. Dat kan niemand meer uitleggen. Dat zal door de minister in een latere fase, zo heb ik begrepen, aangepakt worden. Dat is de essentie van de zaak.

U moet er leren aan wennen. Het is vandaag de tweede keer. We hebben een historische hervorming voor de NMBS. Vandaag is er een historische hervorming van de politie en de politiestructuur. Dat was al van 1998 geleden. Daarvoor verdient de arizonaploeg echt wel waardering en respect. Het is immers geen evidentie om in Brussel die verschillende burgemeesters bij elkaar te krijgen en tot een consensus te komen. Geen van u is daar in het verleden in geslaagd, niemand. Nu kan het wel, met deze regering. Dat is de verdienste.

Le **président**: Collègue Chahid, veuillez continuer.

02.47 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le président, je voudrais rappeler au collègue que je ne fais que répondre aux questions qu'on me pose, malheureusement pour vous.

Ensuite, je pense que vous avez raté une étape, parce qu'il n'y a pas de consensus entre les 19 bourgmestres bruxellois. Une consultation a bien eu lieu, mais ce n'est pas tout à fait la même chose qu'une concertation. Certains bourgmestres

affiliés au parti du ministre ne sont pas d'accord avec lui. Donc, venir nous dire que le ministre a réuni... Non! Il est allé à la Conférence des bourgmestres. Il les a rencontrés, mais sans réussir à les convaincre. Soit!

Pour le reste, j'en reviens aux problèmes de drogue et à ce fameux témoignage. Monsieur Van Tigchelt, je le répète, je ne fais que lire ce qui est repris dans la presse. Je voulais simplement dire qu'étrangement, on ne s'attarde pas trop sur ces questions, notamment sur la nécessité d'améliorer le contrôle à Anvers, tout en trouvant un équilibre entre le développement économique du port et le renforcement des contrôles. Or, étrangement, on ferme les yeux et l'on désigne toujours Bruxelles sans apporter aucune solution générale aux problèmes réels liés à la drogue.

J'ai interrogé le premier ministre au sujet de la fameuse *task force*. Il nous avait annoncé, le 4 février dernier, qu'il allait en réunir une pour présenter des solutions. Je ne sais pas où elle en est. J'ai déjà interrogé le premier ministre deux fois à ce propos. Personne ne veut me répondre, sauf pour me dire que la *task force* s'est réunie dans la discrétion. Peut-être. Toutefois, il y a au moins un grand absent dans celle-ci, c'est le ministre de la Santé. En effet, je rappelle qu'on ne combat pas seulement la drogue avec la répression, mais aussi avec des moyens préventifs en rapport avec la santé.

Monsieur le ministre, on parle beaucoup de cohérence depuis le début de ce débat. S'il y a fusion, on sera plus cohérents, on aura une force de frappe plus importante, on sera plus efficaces. Pourquoi ne pas tenir ce même raisonnement pour les autres zones du pays? Pourquoi obliger Bruxelles et ne pas obliger, par exemple, les 23 zones de police dans le Brabant flamand à fusionner, qui est similaire en termes de population? Pourquoi faire cette discrimination et cette distinction?

Nous avons parlé tout à l'heure du financement et des 65 millions que vous suggérez, que nous n'avons toujours pas vu inscrits dans le budget, mais vous allez me dire qu'ils y seront peut-être inscrits à un moment donné. Une partie y est inscrite, mais les 65 millions ne le sont pas. Je voudrais vous donner un chiffre venant de Magali Verdonck, une économiste de l'Université libre de Bruxelles (ULB): à ce jour, le manque à gagner pour les communes bruxelloises, du fait qu'il y a un sous-investissement fédéral pour la police, est de 77 millions d'euros par an. Entre 65 millions sur

cinq ans et 77 millions par an, vous pouvez tout de même admettre qu'il y a de la marge.

Monsieur le ministre, on peut évidemment optimiser, fusionner, évaluer, prioriser et étudier mais *in fine*, vous le savez comme moi, un euro c'est un euro, un policier c'est un policier, et vous n'avez aujourd'hui pas les moyens de vos ambitions. C'est cela, le problème.

Je voudrais revenir sur un chiffre que j'ai repris dans un rapport de la Banque nationale de Belgique (BNB), qui dit qu'aujourd'hui "le solde commercial positif le plus élevé s'élève à Bruxelles, qui dégage un excédent commercial massif de 28,6 milliards d'euros en moyenne par an". En d'autres termes, Bruxelles dégage une richesse importante pour le pays.

Et comment est-ce que votre gouvernement remercie cette région qui est la vôtre, où vous habitez, où vous vivez, monsieur le ministre? Et bien tout simplement par un sous-investissement chronique dans la police, par une fusion imposée des zones de police là où ailleurs elle est suggérée.

Nous avons évoqué la question de la consultation, mais ce n'est pas vraiment ce qui ressort des discussions que j'ai pu avoir avec les différents bourgmestres. Bref, monsieur le ministre, l'équation n'est vraiment pas bonne et le timing ne l'est pas non plus.

Vous avez avancé avec cette réforme de fusion avant même d'atterrir sur celle de cette fameuse révision de la norme KUL, alors que vous nous aviez dit que les deux textes viendraient en parallèle de manière concomitante. Or on apprend aujourd'hui par la presse que les intercabinets vont seulement se réunir aujourd'hui. Un peu comme vous nous lancez un écran de fumée pour nous expliquer qu'en gros, on va en discuter alors que l'on ne connaît pas encore le résultat.

Pourtant,, j'avais lu une interview du président des Engagés qui disait que la fusion des zones de police devait impérativement être accompagnée par une réforme de cette norme KUL. On ne voit rien venir! Dès lors, je constate que cette réforme est non seulement décriée par les magistrats, mais aussi par les policiers eux-mêmes.

Des policiers qui se demandent d'ailleurs comment ils vont pouvoir assurer leurs missions. Et ces policiers sont représentés par des syndicats que vous ne voulez pas entendre. Ces mêmes syndicats disent clairement que vous avez abandonné nos policiers. Ils ont claqué la porte des

négociations parce qu'ils se sont rendus compte que nous avons raison et que vous n'aviez pas les moyens pour répondre à leurs demandes, à leurs attentes, que ce soit pour diminuer leur charge de travail ou pour répondre à la pénibilité de la fonction.

Vous avez reçu ces syndicats, vous avez discuté, sans rien proposer pour améliorer le statut des policiers. Et vous rabotez même leur statut. À la police fédérale, il manque aujourd'hui 70 millions d'euros dans le budget 2026 pour lui permettre d'accomplir ses missions. En revanche, vous soutenez l'achat d'avions militaires américains pour plus de 2 milliards d'euros. Là, vous apportez votre soutien, contrairement au matériel nécessaire pour que la police fédérale fasse son job.

Vous avez indiqué que vous aviez acheté un système anti-drones. Finalement, c'est M. Francken qui l'achète et qui nous explique qu'il ne sera, en réalité, destiné qu'à la protection de bases militaires. Il l'a dit ici-même, au sein de cette Assemblée. À chaque fois qu'on parle de sécurité dans ce gouvernement, on donne des moyens à votre collègue Theo Francken. Et vous, vous regardez les trains passer, les euros passer, et ces trains ne s'arrêtent jamais au SPF Intérieur.

Vous êtes le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, mais j'ose espérer que vous avez compris que ce n'est pas qu'un titre, monsieur Quintin. Être ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, c'est agir, pouvoir défendre son département, défendre la sécurité des citoyens. Là où je m'interroge, c'est quand un ministre de l'Intérieur se réjouit qu'on doive faire appel à des renforts militaires pour mener des missions qui doivent être assurées par la police fédérale. Là, je me dis qu'il y a un problème.

Le **président**: Madame Delcourt, vous demandez la parole.

02.48 Catherine Delcourt (MR): Monsieur le président, vous avez demandé à M. Chahid de rester sur l'objet du projet de loi dont on traite. Ce serait bien qu'il respecte votre demande. Nous nous en éloignons.

Le **président**: Je propose qu'il poursuive son intervention.

02.49 Ridouane Chahid (PS): Je disais donc que ce qui m'inquiète, c'est le fait de vous voir vous réjouir que l'on affecte des militaires pour patrouiller dans les transports en commun, autour

des sites sensibles. Pour ma part, j'estime que, lorsqu'un ministre de l'Intérieur se réjouit de l'arrivée de militaires pour assurer des missions de la police fédérale, c'est un aveu d'échec pour la police fédérale, ni plus ni moins. Lorsqu'un ministre de l'Intérieur ne se bat pas pour obtenir plus de renforts, plus de moyens afin de renforcer la police des chemins de fer et la police aéroportuaire, alors oui, il faut l'admettre, c'est un échec.

Vous fixez des objectifs assez ambitieux en matière de police de proximité, et nous les soutenons. Mais, à nouveau, qui va payer? S'agit-il de nos communes qui vont devoir mettre la main à la pâte, la main à la poche et sortir les moyens pour assurer les missions qui sont les vôtres?

Par ailleurs, sur le volet démocratique, j'ai entendu tout à l'heure le débat sur la suppression du Conseil de police. J'ai entendu les différents arguments. Il y a quand même un argument qui n'a pas été avancé et j'en suis étonné: le fait qu'il y ait un débat au sein des conseils communaux sur la sécurité.

C'est bien, mais que va-t-il se passer à l'avenir, contrairement à aujourd'hui? Au sein des conseils communaux, on débattera ou on posera des questions ou on contrôlera après que les décisions aient été prises. Aujourd'hui, les conseillers de police participent à la discussion sur l'achat de matériel, sur l'achat de voitures, sur la note d'orientation de la politique zonale du chef de corps. Ils ont la possibilité de réagir. Mais plus tard, comment vont-ils faire? Ils vont réagir une fois que c'est décidé.

Quand vous n'avez plus d'arguments, madame De Vreese, vous nous dites: "Les 17 députés du Parlement bruxellois pourront garantir que l'expression néerlandophone sera assurée." Non, ils sont dans le même rôle, madame De Vreese. Ils vont interroger le ministre-président lorsque les décisions auront été prises par le futur collègue de police des 19 bourgmestres. C'est ce qui va se passer.

Quand nous disons qu'il y a un manque de discussion et de participation démocratique, nous regrettons que des élus locaux, qu'ils soient de la majorité ou de l'opposition, n'aient plus la possibilité de participer à la décision qui sera prise par le futur collègue de police. En fait, aujourd'hui, le problème est là, madame De Vreese.

02.50 Maaike De Vreese (N-VA): Mijnheer Chahid, ik zal daarop antwoorden, aangezien u mij daar nog eens rechtstreeks over aanspreekt. Ik

denk inderdaad dat een aantal burgemeesters liever geen vragen krijgen en geen politieke verantwoording wensen te geven in de gemeenteraad. Alle Nederlandstalige vertegenwoordigers in de gemeenteraad zullen de burgemeester op die manier rechtstreeks bevragen. U zegt dat het dan niet mogelijk is om daarop proactief in te spelen. Dat kan natuurlijk wel. Als u dat wilt, dan kunt u dat als lokaal burgemeester organiseren om de gemeenteraadsleden te laten participeren over het toekomstig beleid.

Het lokale veiligheidsplan en welke prioriteiten er bepaald worden, kan ook in eengemeentepolitiezones nu al op de agenda worden geplaatst. U beweert dat er op dit moment een heel groot verschil is met de eengemeentepolitiezones, waar men als gemeenteraadslid geen impact zou hebben op het toekomstig beleid van een coalitie die aan veiligheidsbeleid doet. U kunt dat absoluut organiseren in de gemeenteraad. Ik zou dat ook doen. Neem daarbij zeker de collega's van de N-VA mee. Zij hebben heel wat goede ideeën om het veiligheidsbeleid in Brussel op het niveau van de gemeentes verder mee vorm te geven.

Ik zou aan uw burgemeesters de raad geven om de gemeenteraadsleden daarbij te betrekken. Het een verhindert het ander helemaal niet. Dat is geen valabel argument.

Wat betreft de politieraad, hoor ik van mensen die enorm betrokken zijn bij het veiligheidsbeleid dat dat een maat voor niets is, zeker in Brussel. Daarover bestaan heel wat frustraties, dus ik hoop dat dit ontwerp inderdaad voor heel wat verbetering zorgt.

02.51 **Ridouane Chahid** (PS): Madame De Vreese, par rapport à l'implication des conseillers communaux N-VA dans les questions de sécurité à Bruxelles, il faudrait pour cela que vous ayez des élus. À l'heure actuelle, vous n'en avez pas.

À l'époque, j'avais, dans ma commune, un seul conseiller communal N-VA, M. Surmont. Vous pouvez l'appeler. À chaque fois que c'était possible, j'ai eu une discussion sur la politique de sécurité dans ma commune avant de la porter. J'avais la possibilité de planifier avec mon chef de corps quand la discussion d'un certain nombre de matières aurait lieu au conseil de police. Ici, je ne suis plus dépendant de rien du tout.

À l'avenir, madame De Vreese, ma commune ne

représentera que 1,4 % de la future zone de police. Comment voulez-vous faire, en plus avec le délai imposé dans cette loi? Nous vous avons d'ailleurs soumis un amendement pour allonger la possibilité de réunir des conseillers communaux à 30 jours au lieu des 15 jours que vous aviez proposés. À cela s'ajoute un article explicite stipulant que, si le conseil communal ne réagit pas dans les 7 ou 15 jours – le délai précis m'échappe –, on considère automatiquement que c'est favorable.

Je dis simplement que, là où aujourd'hui il y a un débat de conseillers communaux de majorité et d'opposition au sein des conseils de police et où généralement il n'y a pas vraiment de divergence de vues sur la gestion d'une zone de police, il n'y aura dorénavant plus de participation des conseillers communaux dans le débat, y compris pour l'achat ou l'adoption de la note d'orientation de la zone. Ce débat n'aura plus lieu. Ce débat interviendra ultérieurement. C'est une réalité, madame De Vreese. Les chiffres sont là.

Le problème démocratique réside dans le fait que la discussion et le contrôle interviendront après que les décisions auront été prises. Dès lors, certains élus – qu'il s'agisse d'élus du rôle linguistique néerlandophone ou tout simplement de membres de l'opposition – n'auront plus la possibilité de participer à des décisions pourtant d'une haute importance.

Monsieur le ministre, je ne serai pas beaucoup plus long. Vous l'avez compris, nous ne soutiendrons évidemment pas votre projet. Nous voterons contre, car nous estimons qu'il apportera davantage d'insécurité que de sécurité.

J'en terminerai en indiquant que nous redéposerons deux amendements – qui vous seront présentés ultérieurement par mon collègue Thiébaud – relatifs au conseil de police en ce qui concerne la question du mandat du chef de corps et de sa durée.

De voorzitter: We houden een pauze van vijf minuten.

De vergadering wordt geschorst van 13.29 uur tot 13.33 uur.

La séance est suspendue de 13 h 29 à 13 h 33.

02.52 **Julien Ribaud** (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, on nous présente aujourd'hui ce projet de loi comme une grande réforme de modernisation de la police, historique, même si l'on entend la N-VA exprimer son dédain envers Bruxelles. Ce sera un

tournant particulièrement lourd pour notre capitale puisque, via ce projet de loi, vous allez imposer la fusion obligatoire des six zones de police en une seule structure.

La question fondamentale à se poser est simple: cette réforme répond-elle véritablement aux problèmes de sécurité vécus sur le terrain? Ensuite, a-t-elle été demandée par le terrain lui-même? Avant les débats, à la lecture du texte, nous nous disions que les idées allaient peut-être évoluer au vu des arguments des collègues. Eh bien, non. La réponse est toujours non. Oui, des problèmes de sécurité existent à Bruxelles. Personne ici ne le nie et ne peut le nier: fusillades, narcotrafic, sentiment d'insécurité dans certains quartiers et, en parallèle, surcharge des zones de police, difficultés de recrutement, burn-out dans les équipes et départs précoces. Donc, la situation est sérieuse. C'est précisément pour cette raison qu'elle exige des réponses sérieuses, structurelles et cohérentes. Or, monsieur le ministre, ce que vous nous proposez ici, ce n'est pas une réponse aux causes du problème de sécurité. C'est, avant tout, une immense réorganisation institutionnelle et administrative sans démonstration claire d'un gain opérationnel véritable sur le terrain.

Cela explique pourquoi cette réforme ne fait pas consensus, y compris à Bruxelles.

On a entre autres lu le rapport de Brulocalis, entendu la conférence des bourgmestres bruxellois – quelle que soit leur couleur politique –, le Conseil d'État qui émet des réserves importantes quant à votre projet, les syndicats de police, dont la CGSP. Tous tirent la sonnette d'alarme. Pourquoi? Parce que la police, surtout la police bruxelloise, est déjà sous tension: manque d'effectifs, surcharge de travail, difficultés à recruter, à garder le personnel, services qui tournent en sous-effectif permanent. Au lieu de stabiliser les équipes, vous ajoutez une couche d'instabilité supplémentaire, parce qu'une fusion de cette ampleur n'est pas neutre. Il va falloir harmoniser l'ensemble des procédures, réorganiser les équipes, organiser une restructuration hiérarchique, adapter les systèmes informatiques, renégocier des contrats, renégocier des marchés publics, réimmatriculer des véhicules, réévaluer des infrastructures et j'en passe. Tout cela va demander du temps, de l'énergie et du personnel.

Pendant ce temps-là, une partie importante des effectifs sera mobilisée sur le chantier interne. Autrement dit, on va mobiliser la police pour réorganiser la police, et cela au même moment où

les citoyens demandent davantage de présence sur le terrain, davantage de prévention et de proximité. Le procureur du Roi de Bruxelles a lui-même averti qu'un chantier pareil risquait d'absorber du temps et de l'énergie au détriment des missions principales de la police, et cela pour une durée inconnue.

En commission, vous nous dites qu'il faut réformer maintenant parce que ce n'est jamais le bon moment pour réformer. Très bien. Je n'ai pas dit "c'est vrai", j'ai dit "très bien". Mais réformer quoi? Et pour produire quels effets?

Dans votre exposé, vous nous expliquez "qu'une zone fusionnée permettra de mieux gérer la pénurie grâce à un vivier plus large". Je traduis: cela signifie qu'on va déplacer des policiers d'un quartier à l'autre, d'un bout de la ville à l'autre, pour boucher les trous. Et donc on ne règle pas une pénurie, on la redistribue. Et ça va poser un problème fondamental, celui de la proximité. Parce qu'une police de proximité, monsieur le ministre, ce n'est pas un pion interchangeable. C'est une présence stable, qui tisse des liens avec sa population, qui connaît son terrain, pour effectuer un travail de prévention au quotidien. Et, vous le savez autant que moi, Bruxelles n'est pas la même partout. On ne gère pas Cureghem comme on gère Vanderkindere à Uccle; on ne gère pas Evere comme on gère Woluwe; on ne gère pas un quartier populaire dense comme on gère une zone résidentielle.

Et pourtant, avec cette réforme, la logique qui s'installe est celle de la mobilité permanente et de la flexibilité généralisée. Concrètement, vous allez avoir des policiers qui seront déplacés pour boucher des trous, des équipes qui seront réorganisées en permanence et, par conséquent, une stabilité de terrain qui sera affaiblie. Je vois que vous n'opinez pas du chef, mais vous nous avez répondu à ce sujet que vous garantissiez un agent de quartier pour 2 000 habitants. C'est dans la loi, effectivement.

Mais, là encore, il faut regarder la réalité: vous précisez vous-même qu'avec cette norme, "on ne peut pas empêcher les nécessités opérationnelles". Donc, dès qu'il y aura une crise ou un manque d'effectif quelque part, ces agents seront réaffectés ailleurs, de manière mécanique. Et ensuite parce qu'aujourd'hui, quand on regarde la situation et qu'on parle avec les policiers sur le terrain, on constate que, dans de nombreux quartiers à Bruxelles, les agents travaillent avec environ 1 400 à 1 800 habitants – donc un chiffre moindre que celui de 2 000 – et que, malgré ça, le

travail est énorme.

Dès lors, les dossiers pour ces équipes s'accumulent, les retards augmentent *de facto*, et les policiers peinent à suivre les demandes. Ce sont donc les citoyens qui en ressentent directement les effets, avec des délais d'attente de plus en plus longs, des difficultés à obtenir des rendez-vous, ce qui engendre un sentiment d'abandon et une perte de confiance en notre police.

Donc non, monsieur le ministre, inscrire dans la loi "un agent de quartier pour 2 000 habitants" ne va pas créer du personnel comme par magie. Parce que le problème central reste inchangé, c'est le manque de moyens. On en revient toujours aux moyens. Ici aussi, disons les choses clairement, Bruxelles est structurellement sous-financée. Et si on écoute ce côté de l'hémicycle, Bruxelles n'a pas besoin qu'on la défende, Bruxelles est capable de gérer elle-même, elle a juste besoin de financement à la hauteur de ce dont elle a besoin et de ce qu'elle mérite.

Bruxelles est structurellement sous-financée et Brulocalis – on le voit dans ses rapports – chiffre le déficit structurel des zones bruxelloises à 83 millions d'euros par an. L'organisme note que sur une législature communale, cela représente près d'un demi-milliard d'euros. Voilà l'ampleur du problème. Parce qu'aujourd'hui, les communes bruxelloises reçoivent moins de financement par policier que les autres régions du pays. Cela dure depuis des années et cela renvoie directement à la question de la norme KUL.

Voilà plus de 20 ans que tout le monde connaît, reconnaît que cette norme était devenue inadaptée à la réalité bruxelloise, sans qu'aucune solution structurelle n'ait été mise en œuvre. Et là, il y a une contradiction politique majeure parce que, lors de la dernière commission, on vous avait interrogé sur le caractère brouillon de votre projet de loi, quand il est arrivé. Avec les nombreux amendements, même de la majorité, qui venaient corriger le texte, vous nous avez dit qu'il fallait aller vite et que vous préféreriez introduire un texte qui puisse être discuté et amélioré collégialement.

C'est fantastique! Puis, nous vous avons interrogé au sujet de la réforme de la norme KUL. Il y a un manque criant de budget. C'est l'une des clefs pour améliorer la sécurité à Bruxelles et dans le pays. Là, vous nous dites: "Attendez, il faut travailler sérieusement". Deux poids deux mesures. D'un côté, vous nous dites: "Nous allons vite. Déposez les amendements!" De l'autre, vous dites:

"Attendez, il faut quand même bien faire notre travail". Donc, nous voyons où se situent vos priorités et où vous voulez aller. Pour une fusion imposée que personne ne veut à Bruxelles, nous devons foncer. En revanche, pour corriger le sous-financement chronique, là, "patience". C'est bien le problème de cette réforme: vous inversez les priorités. Avant de fusionner les structures, il faudrait d'abord résoudre le problème fondamental du manque de moyens.

Plus fondamentalement encore, même si vous augmentez demain les budgets en vue d'étendre le cadre, ce que je souhaite évidemment – et le texte à ce sujet nous sera apparemment bientôt présenté –, il faudra encore être capable de former les policiers nécessaires. Là aussi, votre réforme repose sur une contradiction majeure. Augmenter les effectifs ne se décrète pas, monsieur le ministre, dans une conférence de presse. Former davantage de policiers va nécessiter plus de classes, plus de formateurs, plus d'infrastructures, plus de capacités d'accueil dans les écoles de police et, surtout, l'envoi d'un plus grand nombre de candidats chaque année. Or, aujourd'hui, rien de cela n'est prêt. Les écoles sont déjà sous pression. Les capacités de formation tournent autour de 1 600 candidats par an pour l'ensemble du pays. Et cela, c'est quand tout va bien, parce qu'en réalité nous sommes beaucoup plus proches de 1 400 candidats par an que de 1 600. Pourtant, depuis des années, aucun plan crédible n'a été présenté pour augmenter massivement cette capacité. Une question toute simple se pose: comment promettre davantage d'effectifs si l'on ne finance même pas les structures qui doivent former les policiers? Promettre davantage de policiers sans investir massivement dans les écoles revient à annoncer des effectifs virtuels.

Le **président**: Monsieur Ribaud, la collègue Delcourt souhaite intervenir.

02.53 Catherine Delcourt (MR): Monsieur Ribaud, je suis quelque peu étonnée de votre discours parce que j'ai souvent entendu le PTB déclarer que la police était le bras armé de la bourgeoisie. J'ai souvent entendu le PTB dire qu'il fallait moins de moyens pour la police, ou en tout cas pas autant. J'avais presque l'impression qu'on allait armer la police avec des lance-pierres, et là je vous entends dire tout à fait autre chose. Je vous pose donc la question: voulez-vous davantage de policiers? Est-ce ce que vous êtes en train de me dire? Si tel est le cas, c'est que le discours a changé.

02.54 Julien Ribaud (PVDA-PTB): Madame

Delcourt, premièrement, j'ai également lu l'article de Youssef ce week-end, mais cette information ne figurait pas dedans. Dès lors, je me demande où vous avez lu cela.

Deuxièmement, bien sûr qu'on a besoin de davantage de policiers, madame Delcourt. Nous sommes confrontés à un réel problème de sécurité. Vous croyez que quand je dépose ma fille à l'école à l'Altitude 100 – et encore, c'est l'Altitude 100 – et que des balles sont tirées dans le quartier, je suis rassuré? Cela ne me rassure pas. Vivre en sécurité est un droit fondamental, madame Delcourt. C'est un droit fondamental. Tout le monde doit pouvoir vivre en sécurité.

Mais de quelle police parle-t-on exactement? Voilà la vraie question. Nous avons besoin d'une police de proximité.

02.55 Youssef Handichi (MR): (...)

Le **président**: Collègue Ribaldo, veuillez poursuivre votre intervention.

02.56 Julien Ribaldo (PVDA-PTB): Oui, nous avons besoin d'une police de proximité. Une police qui connaît son terrain, qui ressemble à son terrain, qui sait ce qu'il vit, qui connaît, qui écoute. Bien sûr qu'on a besoin de plus de policiers. J'espère avoir répondu à votre question.

02.57 Youssef Handichi (MR): (...)

Le **président**: Collègue Ribaldo, vous pouvez continuer.

02.58 Julien Ribaldo (PVDA-PTB): Nous verrons bien, monsieur le ministre, si avec ce texte nous allons pouvoir embaucher plus de gens et surtout les former. Parce que, pendant ce temps, les départs de la police continuent. Ce sont des départs à la pension – ce qui est normal –, des changements de carrière, des mobilités, mais aussi des policiers qui quittent le métier faute d'attractivité. Dans certaines zones, les arrivées compensent à peine les départs, et cela a des conséquences humaines extrêmement lourdes.

Les policiers voient leur charge de travail qui explose, des risques qui augmentent, des équipes en sous-effectif permanent, des heures supplémentaires qui s'accumulent et une pression opérationnelle de plus en plus forte. Et, pendant ce temps-là, les services spécialisés peinent à attirer et garder du personnel. Comment prétendre lutter efficacement contre le narcotrafic et la criminalité organisée si les services d'enquête et de recherche

peinent eux-mêmes à recruter?

Voilà la contradiction de votre réforme: vous annoncez des ambitions sécuritaires de plus en plus importantes, mais sans créer les capacités matérielles permettant de les atteindre. Et, finalement, ce seront encore les citoyens qui vont en payer le prix. Moins de proximité, plus d'attente, moins de disponibilités, et un service public qui s'essouffle. Et, pendant ce temps, les communes doivent continuer à absorber des charges énormes. À Molenbeek-Saint-Jean, par exemple, c'est près d'un tiers du budget de la zone qui reste à charge de la commune.

Vous nous expliquez que 65 millions d'euros suffiront pour accompagner cette réforme. Il faut être sérieux, monsieur le ministre, ce n'est pas crédible! Quand on additionne les coûts organisationnels, les réorganisations, les infrastructures, les équipements, les systèmes informatiques, les besoins en formation, les coûts RH, l'harmonisation statutaire, on comprend immédiatement que ce montant sera largement insuffisant. Et, derrière ceci, il y a la réalité humaine des policiers qui s'épuisent et des citoyens qui attendent un service public efficace.

Mais il y a encore un autre problème fondamental dans ce texte: c'est le recul démocratique. Je ne vais pas relancer les larges discussions que nous venons d'avoir. Cependant, je tiens à relever le fait que vous allez supprimer le Conseil de police. Ce n'est pas un détail technique, parce que le Conseil de police était le seul lieu, au niveau zonal, où le budget, le plan de sécurité, le cadre du personnel et les nominations pouvaient être discutés publiquement avec l'opposition et avec une capacité réelle d'orientation politique. Vous le remplacez par des rapports, par l'accès à des documents, par des débats – dispersés, ici pour Bruxelles, dans 19 conseils communaux. Mais chaque conseil communal ne pourra interpellier que son propre bourgmestre, alors que les décisions seront prises collectivement au niveau du collège de police. Il y aura donc un super chef de corps, qui n'est pas élu et qui rendra des comptes à tous les conseils communaux. Résultat: moins de visibilité, moins de cohérence, moins de contrôle démocratique réel. Vous appelez cela renforcer la démocratie locale. J'appelle cela la diluer.

Une autre crainte, c'est celle des plus petites communes bruxelloises, qui vont se sentir de plus en plus écrasées dans la prise de décision. Dans le journal *Le Soir* de ce jour, le bourgmestre de Berchem-Sainte-Agathe des Engagés indique qu'il ne va plus peser que 1,40 % dans le système de

vote. Il s'inquiète en se demandant ce qu'il va pouvoir décider pour sa commune.

Enfin, en fusionnant les six zones bruxelloises, vous créez pour la première fois en Belgique une structure policière organisée à l'échelle régionale. C'est une rupture importante dans l'équilibre de la police intégrée à deux niveaux.

Monsieur le ministre, cette fusion ne va pas créer un seul policier supplémentaire. Elle crée une superstructure, un immense chantier administratif. Elle mobilise des effectifs déjà sous tension pour réorganiser leur propre institution au moment précis où les citoyens attendent davantage de présence, de proximité et de réponses.

Monsieur le ministre, ce que Bruxelles exige est simple: des moyens suffisants, une police de proximité stable, de bonnes conditions de travail pour les policiers, un refinancement structurel, des capacités de formation dignes de ce nom; et là, vous leur offrez une réforme institutionnelle dont personne ne veut.

Ce n'est pas un secret, vous le savez déjà, nous voterons donc contre le projet de loi.

02.59 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Après la longue attente pour connaître la position du PTB, je vais aller à l'essentiel. Nous avons eu beaucoup d'échanges sur qui était ministre de l'Intérieur et à quel moment, quelle était la commune flamande qui avait la meilleure police, la police la plus disponible au quotidien, etc. Je pense qu'il faut revenir au cœur du texte.

Ce texte est important et cette réforme n'est pas anodine. Elle vise à plus d'efficacité au niveau des services de police, plus de coordination de l'ensemble des moyens et des effectifs et à plus de sécurité au niveau de la population – ce qui est l'objectif principal si l'on porte ce genre de réformes. Cette réforme vise également à maintenir un ancrage local fort.

Les objectifs sont clairs, nous avons beaucoup parlé de la fusion obligatoire des zones de police à Bruxelles. Il y a aussi les modalités de fusion volontaire des zones de police dans le reste du pays, avec des incitants financiers prévus. Ensuite, il y a la modernisation de la gouvernance locale. Nous avons beaucoup débattu sur le fait que la suppression des conseils de police amènerait moins de transparence. Je pense qu'au contraire, cela amènera plus de transparence. Je suis dans un conseil de police depuis plus de huit ans maintenant, et je dois dire que je n'ai jamais vu un

seul journaliste ou un seul citoyen à un conseil de police. Dans nos conseils communaux, il y a des journalistes, des citoyens et lorsque les citoyens ne sont pas là – en tout cas chez moi –, nous retransmettons les débats sur internet. Je pense qu'en termes de transparence, en ramenant une plus grande responsabilisation des conseils communaux, nous aurons une démocratie et un contrôle plus importants au niveau du citoyen, et c'est pour cela que l'on travaille.

Nous allons soutenir ce texte puisque l'objectif est effectivement de mutualiser les effectifs et les moyens pour arriver à une plus grande sécurité. Lorsqu'on voit l'évolution de la criminalité sur l'ensemble du territoire, en particulier à Bruxelles, cette fusion est devenue inéluctable. Ce n'est pas la réponse magique à tous les problèmes, mais je pense que nous devons avancer vers cette solution. Ça ne fonctionnera que si les moyens suivent, c'est toujours une question de moyens. En l'occurrence, dans ce texte, il y a des moyens qui sont proposés, les 65 millions d'euros que le ministre a déjà cités, ainsi que d'autres collègues. C'est un renforcement supplémentaire qui s'ajoutera à la réforme de la norme KUL. Au niveau des fusions volontaires, il y a des incitants prévus pour l'ensemble des communes, comme ces 250 euros par agent pour les communes souhaitant fusionner, ainsi que des dotations complémentaires sur 5 ans pour les nouvelles communes. Ce sont des montants importants, on a cité le chiffre de 15 millions d'euros pour les zones de police fusionnées.

Mais au-delà de ce qui précède, un élément me tient particulièrement à cœur: l'objectif d'imposer la présence d'un inspecteur de police de quartier pour 2 000 habitants. Cet objectif est important, nécessaire, et lorsqu'on vit dans une grande zone de police rurale, il est absolument indispensable d'y parvenir.

Bien entendu, la question du financement de ces agents supplémentaires reste posée. Il est absolument nécessaire que le niveau fédéral prenne pleinement ses responsabilités en la matière. J'ose espérer que cela se concrétisera notamment à travers la réforme de la norme KUL. Car reporter de nouveau la charge sur les communes n'est pas la bonne solution.

02.60 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur Dubois, vous avez commencé votre intervention en mettant en avant le fait que vous allez soutenir cette réforme. Ma question est toute simple. Benoît Cerexhe, bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre, membre de votre parti, mentionne dans la presse:

"Je ne comprends pas la philosophie de cette réforme si ce n'est faire plaisir aux partis flamands de cette majorité qui ont, depuis des années, la fusion des communes, des CPAS et des zones de police dans leur programme. Les Flamands ont obtenu ce trophée lors des négociations gouvernementales." S'il ne comprend pas la philosophie de la réforme, la comprenez-vous? Y a-t-il une position des Engagés quant à celle-ci, étant donné la divergence de vues en la matière?

Je disais tout à l'heure que votre président de parti affirmait dans une interview que la révision de la norme KUL et la fusion des zones de police doivent aller de pair, puisque ce financement doit être assuré. Vous venez de dire: "J'espère que la révision de norme KUL aura bien lieu". Vous avez dit "J'espère". C'est précisément ce qui m'inquiète. Pourquoi n'avez-vous pas négocié, au sein du gouvernement, le dépôt des deux textes? Quand vous dites "j'espère", vous comprendrez que mon inquiétude n'en est que plus grande.

02.61 Ortwin Depoortere (VB): Ik kreeg daarnet tijdens mijn betoog een beetje het verwijt van de cd&v-fractie dat het Vlaams Belang over dit ontwerp tegelijk warm en koud zou blazen. Dat is uiteraard helemaal niet waar. Ik maakte alleen een aantal kritische kanttekeningen.

Wat mij wel verwondert, is de houding van Les Engagés. Ik hoor u zeggen dat u het wetsontwerp zult steunen, mijnheer Dubois. Kunt u ook verzekeren dat geen enkele burgemeester van Les Engagés in Brussel naar het Grondwettelijk Hof zal stappen? Kunt u daar vandaag duidelijkheid over verschaffen?

02.62 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, je vais compléter car cela porte sur le même sujet.

En effet, collègue Dubois, on a du mal à comprendre la position des Engagés. Tout à l'heure, dans le débat, c'était un peu caricatural. Non, à Bruxelles, le PS n'est pas le seul parti à s'opposer à cette fusion. Tous les partis politiques des communes s'opposent à cette fusion. Le MR pousse un peu ses collègues pour que les autres avancent mais vous avez aussi la bourgmestre DéFI d'Auderghem ainsi que les bourgmestres des Engagés qui sont très en pointe dans ce combat. Et, en effet, on a parlé de Benoît Cerexhe ainsi que de Christian Lamouline.

Quant à vous, je vous entends défendre loyalement cette fusion. Je suppose que vos députés, en ce compris bruxellois, vont appuyer

sur la fusion forcée à Bruxelles tout à l'heure. Cela pose quand même question.

Ma question, quant à elle, sera très simple, monsieur Dubois. On entend dire qu'un certain nombre de communes vont introduire des recours auprès de la Cour constitutionnelle. Puisque je suppose que Les Engagés sont un parti cohérent, pouvez-vous nous assurer qu'aucune commune dirigée par Les Engagés ne va, demain, interjeter un appel à la Cour constitutionnelle face à la réforme que vous allez loyalement voter tout à l'heure?

02.63 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur De Smet, la position des Engagés est claire. Nous l'avons déjà portée et exprimée et le texte a été voté en commission. Je pense donc que cela ne fait pas mystère du vote que l'on posera ce soir, je l'espère. Nous portons effectivement cette réforme.

Mais porter une réforme ne veut pas dire qu'on n'a pas de craintes, d'interrogations ou de questions. Nous les avons d'ailleurs évoquées en commission et j'allais aussi, puisque vous ne m'avez pas laissé l'occasion d'aller jusqu'au bout de mon intervention, venir ici avec ces questions, ces craintes.

Pour ce qui concerne la réforme de la norme KUL, l'objectif est qu'il y ait un lien avec cette réforme. Le ministre interrogé à plusieurs reprises a répondu que le travail était en cours, et on était bien sûr au courant de cela. Il y a encore eu, ce matin, une intervention du ministre dans la presse, disant qu'il espérait qu'elle arrive avant l'été. Je l'espère fortement, puisqu'il est absolument nécessaire qu'on apporte des réponses à ces craintes ainsi que des garanties à l'ensemble des mandataires locaux qui, depuis trop longtemps, se plaignent d'un dysfonctionnement de cette norme KUL.

Il faut donc être honnête, et nous le sommes depuis le début. Nous portons cette réforme car nous croyons, en effet, qu'il y a une efficacité à trouver en fusionnant, ici à Bruxelles mais aussi ailleurs. Cette réflexion existe.

Dans ma zone de police, le manque d'attractivité est tel que nous n'avons pratiquement plus la possibilité d'engager un chef de corps. C'est pourquoi il faut agrandir la zone à certains endroits. Avançons donc dans cette voie.

Quant à savoir si des communes introduiront un recours, c'est l'autonomie communale qui s'exprime. Le parti n'a pas à intervenir pour

l'interdire. Bien entendu, chaque commune, chaque pouvoir local et chaque conseil communal en l'occurrence a le droit d'introduire un recours, s'il le souhaite. Ce n'est pas à nous de dicter ce que les communes et les mandataires peuvent ou ne peuvent pas faire. Cela se passe peut-être ainsi dans d'autres partis, mais pas chez nous en tout cas.

De **voorzitter**: Collega's, kunnen we dit debat bijna afronden? Ik zie dat collega Chahid nog het woord vraagt. De bedoeling is om zo dadelijk even te pauzeren.

02.64 Ridouane Chahid (PS): Je déplore cette incohérence au sein même de votre formation politique. En effet, vous n'êtes peut-être pas au courant, mais Brulocalis, qui regroupe l'ensemble des 19 bourgmestres de cette région et qui est présidé par Christian Lamouline, un bourgmestre du parti des Engagés, a décidé, il y a une heure, de former un recours contre cette loi que nous voterons tout à l'heure.

Dès lors, vous comprendrez, monsieur Dubois, que notre inquiétude est légitime. En effet, si même au sein de votre formation politique, vous avez des divergences de vues, si vous ne croyez pas en cette réforme, parce que vous savez que la norme KUL ne sera peut-être pas révisée et que ce financement n'arrivera peut-être jamais, vous comprenez que certaines craintes sont légitimes. Et il le dit lui-même, dans son communiqué au nom de l'ensemble des bourgmestres bruxellois: "Nous avons formulé des remarques au ministre en août dernier. Aucune de ces remarques n'a été reprise dans le projet de loi." Voilà ce qu'il dit dans son communiqué de presse. Vous comprendrez donc que nos craintes sont réelles et légitimes, monsieur Dubois.

Le **président**: Monsieur Dubois, je vous donne la parole avant de lever la séance.

02.65 Xavier Dubois (Les Engagés): Je n'ai pas dit que j'espérais que la réforme allait arriver, mais qu'elle allait arriver vite. Je suis confiant évidemment quant au fait que la réforme de la norme va se faire. Il y a des éléments tangibles qui le montrent, un marché qui a été passé, une université qui travaille sur ce sujet. Le ministre a répondu à une quantité de questions sur cette matière, en donnant des éléments concrets sur les avancées de ce travail. Cela va arriver, on le sait. Maintenant, il faut que cela arrive vite.

Comme le ministre l'a dit, cela arrivera avant l'été, et c'est plus que nécessaire car il faut répondre à

ces interrogations, à ces attentes, à ces craintes des mandataires locaux, qui sont tout à fait légitimes. Il s'agit d'un chantier d'envergure, un chantier dans lequel nous nous inscrivons, car il faut avancer, il faut moderniser, rendre plus efficient le fonctionnement de nos différentes institutions au niveau des polices locales, mais pas uniquement bien entendu.

Concernant les remarques de nos mandataires locaux, à Bruxelles en particulier, je pense que nous avons été assez clairs en commission. Au niveau des modalités de vote, une interrogation et une crainte ont été formulées sur la problématique de la représentativité des plus petites communes. Nous avons mentionné la sonnette d'alarme qui est prévue dans le texte. Pour nous, ce n'est pas suffisant. Nous souhaitons qu'une modification soit proposée ultérieurement avec un système de double majorité, et nous déposerons une proposition en ce sens. La sonnette d'alarme, c'est bien, mais ce n'est pas encore suffisant. Nous partageons l'objectif de cette réforme mais, comme des corrections doivent y être apportées, nous les déposerons et nous espérons que vous nous soutiendrez en la matière.

De **voorzitter**: Collega's, ik dank u voor het boeiende debat.

De vergadering wordt gesloten. Volgende vergadering woensdag 13 mei 2026 om 14.15 uur. La séance est levée. Prochaine séance le mercredi 13 mai 2026 à 14 h 15.

*De vergadering wordt gesloten om 14.07 uur.
La séance est levée à 14 h 07.*

Dit verslag heeft geen bijlage.

Ce compte rendu n'a pas d'annexe.