

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 december 2025

WETSVOORSTEL

**tot verlenging
van het verminderingsmechanisme
van de retributie voor het gebruik
van de spoorweginfrastructuur
ten voordele van het goederenvervoer
per spoor, zoals vastgesteld in titel 6
van de programmawet van 27 december 2021**

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Wouter Raskin**

Inhoud

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de hoofddiener	3
II. Bespreking.....	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	4
B. Antwoorden van de hoofddiener	5
C. Replieken van de leden	6
III. Stemmingen	6

Zie:

Doc 56 **1197/ (2025/2026)**:

001: Wetsvoorstel van de heer Matagne.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 décembre 2025

PROPOSITION DE LOI

**portant prolongation
du mécanisme de réduction
de la redevance d'utilisation
de l'infrastructure ferroviaire
en faveur du fret ferroviaire,
établi par le titre 6 de la loi-programme
du 27 décembre 2021**

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. **Wouter Raskin**

Sommaire

Pages

I. Exposé introductif de l'auteur principal	3
II. Discussion	4
A. Questions et observations des membres	4
B. Réponses de l'auteur principal.....	5
C. Répliques des membres	6
III. Votes.....	6

Voir:

Doc 56 **1197/ (2025/2026)**:

001: Proposition de loi de M. Matagne.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

02559

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hilgsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Open Vld	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

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 luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
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 toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral 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 (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergadering van dinsdag 3 december 2025.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER

De heer Julien Matagne (Les Engagés) verwijst naar de korte toelichting die hij tijdens de plenaire vergadering van vrijdag 28 november 2025 heeft gegeven en herinnert aan de spoedbehandeling die het wetsvoorstel vereist (CRIV 56 PLEN 079, blz. 3).

De modal shift van het goederenvervoer naar het spoor vormt een strategische uitdaging voor de economie en het milieu. Het spoor maakt het mogelijk de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) te verminderen, de files op de vaak verzadigde wegen te doen afnemen en het concurrentievermogen van de ondernemingen te vergroten. Dat alles zal een gunstige invloed hebben op de volksgezondheid, aangezien de luchtkwaliteit in bepaalde steden rampzalig is.

Het wetsvoorstel heeft tot doel oneerlijke concurrentie tussen weg- en spoorvervoer tegen te gaan. Operatoren van goederenvervoer per spoor moeten immers infrastructuurkosten dragen, wat niet het geval is voor wie goederen vervoert via de weg. Met het oog op een langetermijnvisie en meer zekerheid moeten de belemmeringen in de regelgeving worden weggewerkt, moet de coördinatie tussen de operatoren van de sector worden verbeterd en moet bijgevolg de regeling met verminderde retributies, ingesteld bij de programmawet van 27 december 2021, worden verlengd. Die regeling wordt immers zeer gewaardeerd door de begunstigden omdat ze gemakkelijk toe te passen en voorspelbaar is. Het nastreven van de beleidsdoelstellingen op het gebied van de modal shift is overigens een uiting van de politieke wil om de acties van het Goederenvervoerplan ten uitvoer te leggen.

Het lid kondigt amendementen aan om de termijn voor de steunregeling te verlengen tot 31 december 2030, waardoor de evaluatie van de steunregeling eveneens naar een latere datum zou worden verschoven.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de sa réunion du mardi 3 décembre 2025.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL

M. Julien Matagne (Les Engagés) renvoie aux brèves explications qu'il a fournies au cours de la séance plénière du vendredi 28 novembre 2025, et il rappelle l'urgence que le traitement de la proposition de loi à l'examen nécessite (CRIV 56 PLEN 079, p. 3).

Le report modal des marchandises vers le rail représente un enjeu stratégique pour l'économie et l'environnement. Le rail permet de réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), de désengorger les routes qui sont souvent saturées et de favoriser la compétitivité des entreprises. Ces conséquences auront un impact bénéfique sur la santé des citoyens, la qualité de l'air dans certaines villes étant catastrophique.

L'objectif de la proposition de loi est d'éviter la concurrence déloyale entre le transport routier et le transport ferroviaire. En effet, les opérateurs de fret ferroviaire doivent supporter des coûts d'infrastructure, ce qui n'est pas le cas des transporteurs routiers. Afin d'assurer une vision à long terme et d'offrir plus de certitude, il y a lieu de lever les freins réglementaires, de renforcer la coordination entre les opérateurs du secteur et, dès lors, de prolonger le système de réduction de la redevance consacré par la loi-programme du 27 décembre 2021, très apprécié par ses bénéficiaires en raison de sa facilité d'application et de son caractère prévisible. La poursuite des objectifs politiques en matière de *modal shift* s'inscrit d'ailleurs dans la volonté politique de mettre en œuvre des actions du "Plan marchandises".

Le membre annonce le dépôt d'amendements tendant à reculer l'échéance du régime de soutien jusqu'au 31 décembre 2030, ce qui entraînera à son tour un décalage de l'évaluation du régime d'aide.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Frank Troosters (VB) stelt de vraag of het wetsvoorstel eenvoudig een verlenging van het bestaande regime beoogt, dan wel een nieuw systeem invoert. Het onderscheid is niet onbelangrijk, omdat een nieuw steunmechanisme gemeld dient te worden bij de Europese Commissie en vervolgens haar goedkeuring vereist.

Tijdens de vorige zittingsperiode werd vanuit de regering een soortgelijk initiatief genomen door middel van een wetsontwerp (cf. DOC 55 3695/001 en volgende: Wetsontwerp tot wijziging van de programmawet van 27 december 2021 voor wat betreft de maatregelen inzake het goederenvervoer per spoor ter regeling van de modal shift). Waarom wordt thans een wetsvoorstel ingediend? Een wetsontwerp had aanleiding kunnen geven tot een impactanalyse en een advies van de Raad van State, wat ongetwijfeld zeer nuttig ware geweest. Ten aanzien van het wetsontwerp waaraan gerefereerd wordt, had de Raad van State per slot van rekening toch een aantal opmerkingen geformuleerd.

Opmerkelijk is overigens dat niet alleen de toepassing van de wet met een aantal jaren wordt verlengd, maar dat de wet de Koning ertoe machtigt een grotere lineaire vermindering toe te staan tot maximaal 2,40 euro per trein-kilometer (cf. artikel 4 van het wetsvoorstel, DOC 56 1197/001, blz. 5). Dit impliceert een mogelijke verdubbeling van het bedrag, wat een enorme impact kan hebben. Is hiervoor geen toestemming van de Europese Commissie nodig, conform de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie? Moet de maatregel dan niet eerst worden aangegeven? Als de meldingsprocedure echter werd gevolgd, wanneer vond de melding dan plaats? Heeft Europa opmerkingen? Kunnen de leden de informatie ontvangen?

Concreet vernam het lid voorts nog graag welke bedragen worden uitgetrokken voor het steunsysteem en welke bedragen worden ingeschreven in de uitgavenbegroting voor 2026. Wat zegt het begrotingsakkoord ter zake?

Tot slot maakt het lid de bedenking dat het Parlement als het ware voor voldongen feiten wordt geplaatst doordat het wetsvoorstel zo laat op het jaar wordt behandeld. Het lid betreurt dat de wetgever niet de tijd wordt gegeven om zich door de Raad van State te laten adviseren. De volksvertegenwoordigers krijgen het mes op de keel gedrukt, terwijl men reeds verscheidene jaren perfect weet dat het steunsysteem ten einde loopt. Frappant is bovendien dat de fracties die thans deel uitmaken

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Frank Troosters (VB) demande si la proposition de loi à l'examen vise simplement à prolonger le régime existant, ou bien à instaurer un nouveau régime. La nuance est importante, dès lors que tout nouveau mécanisme de soutien doit être notifié à la Commission européenne, qui doit ensuite l'approuver.

Sous la législature précédente, le gouvernement avait pris une initiative similaire au travers d'un projet de loi (cf. DOC 55 3695/001 et suivants: Projet de loi modifiant la loi-programme du 27 décembre 2021 en ce qui concerne les mesures relatives au transport de fret ferroviaire organisant le transfert modal). Pourquoi choisit-on donc aujourd'hui de déposer une proposition de loi? En effet, un projet de loi aurait pu donner lieu à une analyse d'impact et à un avis du Conseil d'État, ce qui aurait incontestablement été très utile, le Conseil d'État ayant tout de même formulé plusieurs observations à propos du projet de loi précité.

L'intervenant s'étonne par ailleurs non seulement du fait que l'application du mécanisme visé soit prolongée de plusieurs années, mais aussi du fait que la loi proposée habilite le Roi à accorder une diminution linéaire plus importante qui pourra atteindre 2,40 euros par train-kilomètre (cf. art. 4 de la proposition de loi, DOC 56 1197/001, p. 5). Cela signifie que le montant pourra être doublé, ce qui pourra avoir des conséquences énormes. Une autorisation de la Commission européenne n'est-elle pas nécessaire à cette fin en vertu de l'article 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne? La mesure ne doit-elle pas d'abord être notifiée? Si la procédure de notification a été suivie, quand la notification a-t-elle eu lieu? L'Europe a-t-elle formulé des observations? Ces informations peuvent-elles être communiquées aux membres?

Concrètement, l'intervenant s'enquiert des montants prévus pour le système d'aide et des montants inscrits à cette fin dans le budget des dépenses 2026. Que prévoit l'accord budgétaire à cet égard?

L'intervenant conclut son intervention en faisant observer que l'examen de la proposition de loi a lieu tellement tard dans l'année qu'il place le Parlement, pour ainsi dire, devant un fait accompli. Le membre déplore que le législateur ne soit pas mis en mesure de solliciter l'avis du Conseil d'État. Les députés ont le couteau sur la gorge, alors que l'on sait parfaitement, depuis plusieurs années, que le système d'aide va prendre fin. L'intervenant observe par ailleurs qu'il est remarquable

van de meerderheid kritiek hadden op de manier van werken van de minister van Mobiliteit tijdens de vorige zittingsperiode, toen het wetsontwerp waarnaar eerder werd verwezen eveneens behoorlijk laat werd ingediend. De situatie is thans niet anders, maar werd door hen toentertijd als “slecht beleid” beschouwd. Waarom wordt er eigenlijk zo gewerkt?

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) herhaalt dat ze volledig achter het spoorwegvervoer staat. Ze stelt echter vast dat de overheid de spoorwegen te hulp schiet naar aanleiding van de stagnering die zich sinds de liberalisering van de sector en de privatisering van de goederenvervoertak van de NMBS voordoet. Met andere woorden: wanneer de operatoren in de problemen komen, snelt de Staat te hulp, maar wanneer er winst wordt geboekt, gaat die naar de aandeelhouders. Het lid klaagt dan ook aan dat de samenleving opdraait voor de verliezen, terwijl de winst naar de privésector gaat. Dat zou tot nadenken moeten stemmen over de liberalisering en moeten aanzetten tot een terugkeer van de overheid in de vrachtsector teneinde de overstap van weg- naar spoorvervoer te ondersteunen, zeker nu de klimaaturgentie alsmaar prangender wordt. Zolang de privésector de touwtjes in handen houdt, kan die evolutie echter niet plaatsvinden. Er dient daartoe een kapitein aan het roer te staan, die ter zake de planning uitzet.

Vervolgens stelt mevrouw Jacquet haar vragen. Ze wil vooreerst weten hoeveel directe en indirecte steun Lineas en andere privéoperatoren in totaal hebben gekregen sinds de liberalisering van de sector. Welk prijspercentage is dat ten opzichte van de verkoop van Lineas?

Ten tweede vraagt ze waarom de voorliggende tekst niet als een wetsontwerp werd ingediend en waarom geen advies aan de Raad van State werd gevraagd.

Aangezien mevrouw Jacquet haar twijfels heeft bij het niet al te koosjere wetgevingstraject, deelt ze mee dat ze zich bij de stemming zal onthouden.

B. Antwoorden van de hoofdindiener

De heer Julien Matagne (Les Engagés) is van mening dat de werkwijze inderdaad niet ideaal is. Het is beter niet overhaast te werk te gaan.

Aangezien het geen nieuwe regeling maar een verlenging betreft, kan men ervan uitgaan dat het systeem is goedgekeurd door de Europese Commissie.

Het betreft een bedrag ten belope van 13.200.000 euro.

que les groupes de la majorité actuelle avaient critiqué la méthode de travail du ministre de la Mobilité sous la législature précédente, lorsque le projet de loi auquel il a été renvoyé précédemment avait aussi été déposé assez tardivement. Ce n'est pas différent aujourd'hui alors que ces groupes avaient qualifié cette façon d'agir de “mauvaise politique”. Pourquoi, au fond, travaille-t-on de cette manière?

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) rappelle soutenir pleinement le transport ferroviaire. Elle constate toutefois que, depuis la libéralisation du secteur et de la privatisation de la filiale fret de la SNCB, les pouvoirs publics arrivent en aide, vu la stagnation. Autrement dit, lorsque les opérateurs rencontrent des difficultés, l'État vient à la rescousse, tandis que les bénéfices profitent aux actionnaires. L'intervenante dénonce dès lors la socialisation des pertes et la privatisation des profits. Cela devrait appeler à la réflexion sur la libéralisation et inciter au retour du public dans le secteur du fret pour soutenir le passage du transport routier au transport ferroviaire, d'autant plus en raison de l'urgence écologique. Cette évolution ne peut se produire si le secteur privé reste aux manettes. La planification par un capitaine s'impose.

La membre en vient à ses questions. Premièrement, quel est le total des montants correspondant aux aides directes et indirectes octroyées à Lineas et aux autres opérateurs privés depuis la libéralisation du secteur? Quel pourcentage du prix cela représente-t-il par rapport à la vente de Lineas?

Deuxièmement, pourquoi le texte à l'examen n'a-t-il pas été déposé comme projet de loi et pourquoi l'avis du Conseil d'État est-il esquivé?

Exprimant ses réserves par rapport aux manœuvres douteuses quant à la procédure législative, Mme Farah Jacquet annonce qu'elle s'abstiendra lors du vote.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Julien Matagne (Les Engagés) considère que la méthode de travail n'est pas spécialement idéale, en effet. Il vaut mieux ne pas travailler dans l'urgence.

Compte tenu du fait qu'il ne s'agit pas d'un nouveau mécanisme, mais d'une reconduction, le système bénéficie de la validation de la Commission européenne.

Pour ce qui est des questions budgétaires, le montant est de 13.200.000 euros.

Het koninklijk besluit biedt als instrument een gerichter antwoord op de toestand in het veld en is het resultaat van een juridische analyse.

Het lid zal informatie inwinnen om later meer in detail op de vragen te kunnen antwoorden.

C. Replieken van de leden

Gelet op de antwoorden van de indiener van het wetsvoorstel is *de heer Pierre-Yves Dermagne (PS)* van mening dat men vraagtekens kan plaatsen bij de werkwijze. De commissie zou een tekst die van de regering uitgaat, moeten kunnen bespreken in aanwezigheid van de minister, die zijn wetsontwerp moet kunnen verdedigen en de terechte vragen van de leden naar behoren moet kunnen beantwoorden.

De gekozen politieke werkwijze is dus niet adequaat, omdat ze geen inzicht biedt in de gevolgen die de aan-neming van de tekst met zich zou brengen, wat betreu-renswaardig is. Het wetsvoorstel is in feite een door de regering opgesteld wetsontwerp en het Parlement heeft het recht om de minister te ondervragen wanneer dat nodig is. Samengevat laakt het lid de manier waarop de meerderheid te werk gaat.

De heer Frank Troosters (VB) deelt de analyse van de vorige spreker: er wordt snel een wetsvoorstel ingediend, omdat het vermoedelijk om een wetsontwerp gaat waarmee men te laat is. De leden wordt gevraagd een juridisch onzekere tekst aan te nemen zonder dat ze over duidelijke antwoorden kunnen beschikken.

Het lid kondigt zijn steun aan voor het wetsvoorstel, maar is het grondig oneens met de werkwijze van de meerderheid.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bevat de constitutionele bevoegdheids-grondslag.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt met eenparigheid van stemmen aangenomen.

L'instrument de l'arrêté royal permet de mieux répondre à la réalité sur le terrain et résulte d'une analyse juridique.

Le membre prendra des renseignements, afin de pouvoir répondre de manière plus détaillée aux ques-tions ultérieurement.

C. Répliques des membres

Au vu des réponses de l'auteur de la proposition, *M. Pierre-Yves Dermagne (PS)* estime qu'il y a lieu de s'interroger sur la manière de travailler. La commission devrait pouvoir examiner un texte qui émane du gouver-nement en présence du ministre, capable de défendre son projet de loi et de répondre aux questions légitimes des membres, comme il se doit.

La voie politique choisie n'est dès lors pas adéquate, vu qu'elle ne permet pas de connaître les conséquences qui découleraient de l'adoption du texte, ce qui est regrettable. La proposition de loi est en réalité un projet développé par le gouvernement. Or, le Parlement a le droit de questionner le ministre quand cela est néces-saire. En guise de conclusion, le membre met en cause le mode de fonctionnement de la majorité.

M. Frank Troosters (VB) se rallie à l'analyse de l'inter-venant précédent: une proposition de loi est rapidement déposée, car il s'agit probablement d'un projet de loi qui a pris du retard. Les membres sont invités à adopter un texte juridiquement flou sans pouvoir disposer de réponses claires.

Le membre annonce qu'il apportera son soutien à la proposition de loi, mais désapprouve totalement le travail de la majorité.

III. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2 tot 4

De artikelen 2 tot 4 beogen respectievelijk de artikelen 99, 100 en 103 van de programmawet van 27 december 2021, gewijzigd bij de wet van 25 december 2023, te wijzigen of aan te vullen.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

De artikelen 2 tot 4 worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Art. 5

Artikel 5 machtigt de Koning ertoe de datum van inwerkingtreding van de wet te bepalen.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 5 wordt aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het gehele wetsvoorstel wordt bij naamstemming aangenomen met eenparigheid van stemmen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Pierre-Yves Dermagne;

Les Engagés: Serge Hiligsmann, Julien Matagne;

Vooruit: Fatima Lamarti;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben tegengestemd:

Nihil.

Art. 2 à 4

Les articles 2 à 4 visent respectivement à modifier ou à compléter les articles 99, 100 et 103 de la loi-programme du 27 décembre 2021, modifiés par la loi du 25 décembre 2023.

Ils ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 2 à 4 sont successivement adoptés par 11 voix et une abstention.

Art. 5

L'article 5 habilite le Roi à fixer la date d'entrée en vigueur de la loi.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 5 est adopté par 11 voix et une abstention.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi est adopté, par vote nominatif, à l'unanimité.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Pierre-Yves Dermagne;

Les Engagés: Serge Hiligsmann, Julien Matagne;

Vooruit: Fatima Lamarti;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté contre:

Nihil.

Heeft zich onthouden:

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

*
* *

De rapporteur, De voorzitter,

Wouter Raskin Frank Troosters

Bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen
(art. 78, 2, van het Reglement van de Kamer):

niet meegedeeld.

S'est abstenue:

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

*
* *

Le rapporteur, Le président,

Wouter Raskin Frank Troosters

Dispositions nécessitant des mesures d'exécution
(art. 78, 2, du Règlement de la Chambre):

non communiquées.