

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 mei 2026

**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)**

**Verslag van de tweede lezing**

namens de commissie  
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en  
Federale Instellingen  
uitgebracht door  
mevrouw **Farah Jacquet**

Inhoud	Blz.
I. Bespreking.....	3
II. Stemmingen .....	26
Bijlage: wetgevingstechnische nota.....	30

*Zie:*

Doc 56 **1416/ (2025/2026)**:

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Amendementen.
- 003: Verslag van de eerste lezing.
- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

**Zie ook:**

- 006: Tekst aangenomen in tweede lezing.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

11 mai 2026

**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)**

**Rapport de la deuxième lecture**

fait au nom de la commission  
de la Mobilité, des Entreprises publiques et  
des Institutions fédérales  
par  
Mme **Farah Jacquet**

Sommaire	Pages
I. Discussion .....	3
II. Votes.....	26
Annexe: note de légistique.....	36

*Voir:*

Doc 56 **1416/ (2025/2026)**:

- 001: Projet de loi.
- 002: Amendements.
- 003: Rapport de la première lecture.
- 004: Articles adoptés en première lecture.

**Voir aussi:**

- 006: Texte adopté en deuxième lecture.

03672

**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 Hiligsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	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
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 <sup>e</sup> 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	Versio 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 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,

Tijdens haar vergadering van 28 april 2026 heeft uw commissie, met toepassing van artikel 83 van het Reglement, de tijdens de vergadering van 31 maart 2026 in eerste lezing aangenomen artikelen van wetsontwerp (DOC 56 1416/001) in tweede lezing besproken.

De commissie heeft kennisgenomen van de wetgevingstechnische nota SJD/2026/0182 van de Dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie – Afdeling Juridische Zaken over de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp.

De wetgevingstechnische nota wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.

### I. — **BESPREKING**

*De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, bespreekt de minister de wetgevingstechnische nota van de Kamerdiensten.*

De minister stemt in met de meeste opmerkingen van taalkundige of legistische aard. Twee aanbevelingen worden echter doelbewust niet gevolgd.

Ten eerste wordt het opschrift van het wetsontwerp niet gewijzigd. Een uitdrukkelijke verwijzing naar de wet van 21 maart 1991 is strikt marginaal en louter formeel, aangezien die betrekking heeft op de schrapping van een verouderde bepaling. Het opschrift veroorzaakt geen enkele juridische moeilijkheid en het punt werd overigens ook niet vermeld door de Raad van State.

Ten tweede wordt de suggestie met betrekking tot een terminologische harmonisatie van artikel 11 tussen de taalversies van artikel 75 en paragraaf 2 van de wet van 21 juli 1926 niet gevolgd. De in elke taal gebruikte termen weerspiegelen nauwgezet de wil van de wetgever en creëren geen enkele rechtszekerheidsproblematiek. Een letterlijke vertaling was dan ook noodzakelijk noch opportuun.

De minister herinnert aan de doelstelling die met de wetswijziging wordt nagestreefd.

Collectieve verantwoordelijkheid bestaat niet in het verdedigen van een stelsel zoals het in 1926 werd bedacht. Wat moet worden gewaarborgd, is dat het spoor in België ook na 2030 werkt, personeel vindt en openbare diensten blijft verlenen.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de sa réunion du 28 avril 2026, votre commission a procédé, en application de l'article 83 du Règlement, à une deuxième lecture des articles du projet de loi (DOC 56 1416/001) qu'elle avait adoptés en première lecture lors de sa réunion du 31 mars 2026.

La commission a pris connaissance de la note de légistique SJD/2026/0182 du service Affaires juridiques et Documentation parlementaire – division Affaires juridiques concernant les articles du projet de loi adoptés en première lecture.

Cette note est jointe en annexe au présent rapport.

### I. — **DISCUSSION**

*M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, commente la note de légistique des services de la Chambre.*

Le ministre approuve la plupart des observations linguistiques et légistiques, mais ajoute que deux recommandations n'ont délibérément pas été suivies.

Premièrement, l'intitulé du projet de loi n'a pas été modifié. Le renvoi explicite à la loi du 21 mars 1991 serait purement marginal et formel dès lors que le projet à l'examen vise à abroger une disposition obsolète. L'intitulé du projet ne pose aucun problème juridique et ce point n'a d'ailleurs pas été soulevé par le Conseil d'État.

Deuxièmement, la suggestion d'harmoniser la terminologie de l'article 11 pour rétablir la concordance entre les versions linguistiques de l'article 75, § 2, de la loi du 21 juillet 1926 n'a pas été suivie. La terminologie utilisée dans chaque langue reflète fidèlement la volonté du législateur et ne pose aucun problème de sécurité juridique. Une traduction littérale n'apparaît donc ni nécessaire ni opportune.

Le ministre rappelle l'objectif de la modification législative poursuivie.

La responsabilité collective n'est pas de défendre un système tel qu'il a été conçu en 1926, mais de garantir que le rail belge fonctionne, recrute et assure sa mission de service public en 2030 et au-delà.

Een noodzakelijke hervorming is niet per se ideologisch geïnspireerd. Het wetsvoorstel is allesbehalve dogmatisch en geenszins een aanval op het spoorwegpersoneel, maar het resultaat van vaststellingen die in het veld worden gedeeld. Status quo is geen optie, wil men de toekomstige aanwervings- en investeringsmogelijkheden niet verzwakken. De verworven rechten zullen echter niet in vraag worden gesteld. Geen enkele ambtenaar dient voor zijn statuut te vrezen. Er zal aan geen enkel recht worden geraakt. Geen enkel verworven recht wordt aangetast. Geen enkele loopbaan wordt bedreigd. De hervorming heeft betrekking op de toekomst en niet op het verleden. De ambitie bestaat erin de openbare dienstverlening van de spoorwegen duurzaam te waarborgen.

Vanaf 1 juni 2026 zullen nieuwe indienstnemeningen plaatsvinden via arbeidsovereenkomsten, want blijven aanwerven met algemene toepassing van het ambtenarenstelsel is niet langer houdbaar wegens de huidige federale regels, in het bijzonder inzake pensioenfinanciering en de toepasselijke werkgeversbijdrage.

De minister verwijst naar het normatieve kader van het arbeidsrecht en naar de buurlanden, die de nagestreefde hervormingen al lang hebben doorgevoerd.

De vragen in verband met de veiligheid zijn terecht, maar hoe dan ook komt de veiligheid niet in het gedrang. Het wetsontwerp doet geen afbreuk aan de eisen inzake veiligheid en heeft geen impact op de opleidingen, certificeringen, vergunningen of controles. Veiligheid maakt het wezen van het Belgische spoor uit en hangt niet af van het statuut, maar wel van regels, vaardigheden en strikte controles, die alle worden behouden.

HR Rail blijft de basis voor de rechtszekerheid, maar met een grotere operationele doelmatigheid. HR Rail blijft zijn exclusieve rol van werkgever vervullen. Met die keuze wordt de stabiliteit verzekerd. De NMBS en Infrabel zullen echter meer verantwoordelijkheid nemen inzake selectie, aanwerving en opleiding, teneinde dubbel werk te voorkomen. Het gaat niet om een ontmanteling, maar wel om een intelligente modernisering waarbij beslissingen worden genomen die dichter bij de praktijk staan.

Het sociaal overleg is van groot belang, maar een permanent vetorecht kan niet langer worden aanvaard. Wanneer de dialoog vlot verloopt, is dat prima, maar wanneer bestendige blokkering elke aanpassing verhindert, moet de overheid in het algemeen belang en in het belang van de reizigers knopen kunnen doorhakken. Het voorliggende escalatiemechanisme is een intern instrument binnen de spoorwegsector. Het berust op regels, fases, een vakbondsvertegenwoordiging op elk niveau en een tweederdemeerderheid, wat meer bescherming biedt dan hetgeen in andere autonome

Une réforme nécessaire n'est pas forcément une réforme idéologique. Le projet de loi ne défend pas un dogme et ne constitue pas une attaque contre le personnel du rail, mais résulte de constatations partagées sur le terrain. Le maintien de la situation actuelle n'est pas une option sans affaiblir les possibilités de recrutement et d'investissement à venir. Néanmoins, les droits acquis ne seront pas remis en cause. Aucun agent statutaire ne perdra son statut. Il ne sera touché à aucun droit. Il n'est porté atteinte à aucun droit acquis. Aucune carrière n'est menacée. Le reforme porte sur l'avenir et non le passé. L'ambition est de garantir durablement le service public ferroviaire.

À partir du 1<sup>er</sup> juin 2026, les nouveaux recrutements se feront au moyen de contrats de travail, considérant que le maintien du recrutement statutaire généralisé n'est plus soutenable dans le cadre fédéral actuel, eu égard notamment au financement des pensions et de la cotisation patronale d'application.

Le ministre évoque le cadre normatif relativement au droit du travail et se réfère aux pays voisins, qui ont déjà introduit les réformes poursuivies il y a longtemps.

La sécurité appelle des questions qui méritent d'être entendues, mais elle n'est pas remise en cause. Le projet de loi ne déroge pas aux exigences de sécurité et n'affecte pas les formations, ni les certifications, permis ou contrôles. La sécurité est au cœur du rail belge et ne dépend pas du statut, mais de règles, de compétences et de contrôles stricts. Tout cela est maintenu.

HR Rail demeure la base de la sécurité juridique, tandis que l'efficacité opérationnelle augmente. Il continue d'assumer son rôle exclusif d'employeur. Ce choix assure la stabilité. Toutefois, la SNCB et Infrabel prendront plus de responsabilités en matière de sélection, recrutement et formation, afin d'éviter le double travail. Ce n'est pas un démantèlement, mais une modernisation intelligente qui amène les décisions plus proches de la pratique.

Quant à la concertation sociale, elle est essentielle, mais un droit de veto permanent n'est pas acceptable. Quand le dialogue fonctionne, tant mieux. Quand un blocage dure et empêche toute adaptation, l'autorité publique doit pouvoir décider dans l'intérêt général et celui des voyageurs. Le mécanisme d'escalade est interne au secteur ferroviaire, encadré, progressif, avec représentation syndicale à chaque niveau et une majorité des deux tiers, plus protectrice que dans d'autres entreprises publiques autonomes. Ce mécanisme offre un filet de sécurité, et n'est pas conçu comme une méthode de

overheidsbedrijven geldt. Het biedt een vangnet en is niet bedoeld om in het dagelijkse bestuur te worden ingezet. De eventuele activering ervan betekent dat de voorafgaande dialoog spaak is gelopen.

De hervorming dient ter voorbereiding van de toekomst, waarbij niet aan privatisering wordt gedacht. Vandaag moderniseren staat niet gelijk met morgen privatiseren. Dit wetsontwerp loopt geenszins vooruit op de beslissingen die tussen vandaag en 2032 zullen worden genomen. De minister sluit geen enkele optie uit. Integendeel, hij voegt er een optie aan toe: die van een robuuster, aantrekkelijker en beter voorbereid spoorwezen.

Het wetsontwerp doet geen afbreuk aan de geschiedenis van het Belgische spoor, noch aan de inzet van het spoorwegpersoneel, noch aan het belang van de sociale dialoog. Het zoekt een evenwicht tussen bescherming en aanpassing, tussen sociale stabiliteit en openbare verantwoordelijkheid, tussen respect voor het verleden en voorbereidingen voor de toekomst. Niets doen is makkelijk, handelen is veeleisend.

De minister verzoekt de leden om het wetsontwerp met vastberadenheid en openheid te steunen.

*De heer Dimitri Legasse (PS)* gaat in op de punten van het verslag van de eerste lezing (DOC 56 1416/003), waarin alle gangbare karikaturen te vinden zijn over personeelsleden die zich durven te verzetten tegen een inperking van hun rechten.

Het lid verwijst naar bepaalde uitspraken zoals “een kleine harde maar vocaal sterke kern van het personeel” of “privileges (...) die eigenlijk niet meer van deze tijd zijn”. Er werd beweerd dat geen enkel huidig personeelslid ook maar enig voordeel of recht zou verliezen als gevolg van de aanneming van dit wetsontwerp. Dat klopt niet. Bovendien zal de nieuwe realiteit de verstandhouding tussen de personeelsleden aantasten, aangezien statutairen en contractuelen tegen elkaar zullen worden opgezet. Naast de sociale aanvaardbaarheid van de hervorming doet ook de juridische robuustheid van de regeling vragen rijzen.

De minister gaat ervan uit dat zonder onderhandelingen en met contractuelen de spoorwegen broodnodige middelen krijgen. De spreker kan dat moeilijk geloven. De minister spreekt zijn waardering uit voor het overleg, maar heeft daar ook grote bedenkingen bij. Op het einde van de rit, wanneer de vakbonden de dialoog blokkeren, zal men de beslissingen boven hun hoofd nemen.

De minister lijkt te denken dat de NMBS, omdat de spoorwegmaatschappij 100 jaar bestaat, nu snel vooruitgang moet boeken, aangezien sommige stappen de

gouvernance quotidiene. S'il devait un jour être activé, ce serait l'échec du dialogue préalable.

La réforme est destinée à préparer l'avenir et ne vise pas la privatisation. Moderniser aujourd'hui, ce n'est pas privatiser demain. Ce texte ne préjuge en rien les décisions qui seront prises à l'horizon 2032. Il ne ferme aucune option. Il en ouvre une: un rail plus robuste, plus attractif et mieux préparé.

Le projet de loi à l'examen ne porte atteinte ni à l'histoire des chemins de fer belges, ni à l'engagement du personnel ferroviaire, ni à l'importance du dialogue social. Il vise à trouver un équilibre entre la protection et l'adaptation, entre la stabilité sociale et la responsabilité publique, entre le respect du passé et la préparation de l'avenir. Il est facile de ne rien faire, mais il est difficile d'agir.

Le ministre conclut en appelant les membres à soutenir ouvertement et résolument le projet à l'examen.

*M. Dimitri Legasse (PS)* revient sur les éléments du rapport de la première lecture (DOC 56 1416/003), dans lequel on peut se rendre compte de toutes les caricatures habituelles sur les travailleurs qui osent s'opposer à une diminution de leurs droits.

Le membre renvoie à certains termes visant “un noyau dur très restreint, mais très bruyant du personnel”, ou des “privileges d'un autre temps”. Il a été soutenu qu'aucun travailleur actuel ne perdra le moindre avantage, ni le moindre droit à la suite de l'adoption de ce projet de loi. Ce n'est pas tout à fait exact. De plus, la nouvelle réalité envenimera les relations entre les membres du personnel, qui seront montés les uns contre les autres – le personnel statutaire et le personnel contractuel. Outre l'acceptabilité sociale de la réforme, la solidité juridique du dispositif soulève des questions.

Le ministre suppose qu'en cassant la négociation et en contractualisant l'on donne davantage de moyens nécessaires au rail. Difficile d'y croire. Le ministre dit tout le bien qu'il pense de la concertation, mais émet à cet égard également de grandes réserves. En fin de compte, quand les syndicats bloquent le dialogue, on prend les décisions sans eux.

Le ministre semble considérer que, parce qu'elle est centenaire, il faut que la SNCB progresse rapidement à présent, du fait que certaines n'auraient pas été prises

voorbijge decennia niet zouden zijn gezet. Dat argument overtuigt niet.

De minister heeft niet geantwoord op bepaalde elementen van het advies van de Raad van State en schuwt zelfkritiek aangaande bepaalde aangevoerde argumenten, met name die betreffende de inperking van de rechten van het personeel. Uiteindelijk is hij bezig de rechten van het spoorwegpersoneel structureel uit te hollen. Dat personeel zorgt nochtans voor de veiligheid en vooral de goede werking van het spoor, zoals de minister overigens zelf toegeeft.

Wanneer een minister in nauwe schoentjes komt, begint hij steevast een aanval op de oppositie of de vakbonden, in plaats van eerst zijn eigen ambities te verdedigen. Dat is een gangbare, aloude praktijk.

De minister heeft bevestigd dat hij bereid is bijna 60 % van de nieuwe personeelsleden toch een ambtenarenstatuut te geven. Waarom staat dat niet in het wetsontwerp? Waarom wordt thans betwist dat sommige functies een statuut nodig hebben?

Het is nochtans geweten dat die veralgemeende contractualisering de aantrekkelijkheid van het beroep dreigt aan te tasten, en vooral de continuïteit van de openbare dienstverlening. Volgens de directie houdt 80 % van de banen bij het spoor verband met een veiligheidsfunctie op het gebied van welzijn en vervult 50 % van het personeel een functie op het gebied van spoorwegveiligheid. Er dreigt bijgevolg een verlies aan expertise in zeer specifieke beroepen, hoewel ter zake een investering op lange termijn nodig is.

Het enige argument is de stijging van de werkgeversbijdrage. Dat is bittere ironie, aangezien die stijging voortvloeit uit een beslissing van de regering. Met dergelijke cirkelredeneringen kan men alles bewijzen.

Sociale onderhandeling wordt onmogelijk met het escalatiecomité. Er wordt beweerd dat de leden van de raad van bestuur die zitting hebben in het escalatiecomité geen werkgeversvertegenwoordigers zijn. Als ze lid zijn van het bestuurscomité, de raad van bestuur of het bestuursorgaan, valt niet te ontkennen dat ze vertegenwoordigers van de werkgevers zijn. Met zes van de negen vertegenwoordigers die werkgevers zijn, kan het enkel de bedoeling zijn de vakbonden te ondermijnen. De bedoeling is blokkering te omzeilen, maar eenieder zal ongeacht zijn opinie toegeven dat dit op hoogst brutale wijze gebeurt. De afgelopen vijf jaar zijn vrijwel alle dossiers in dat comité met een tweederdemeerderheid goedgekeurd in het nationale paritair comité.

au cours des décennies précédentes. L'argument ne convainc guère.

Le ministre n'a pas répondu à certains éléments de l'avis du Conseil d'État, et ne remet pas en cause certains arguments développés, notamment relatifs à la diminution des droits des travailleurs. Finalement, il s'emploie à saper structurellement les droits des cheminots. Ils veillent pourtant, comme le mentionne lui-même le ministre, à la sécurité et surtout au bon fonctionnement du chemin de fer.

Quand on est mal à l'aise comme le ministre, on commence toujours par attaquer soit l'opposition, soit les syndicats, avant de défendre sa propre ambition. C'est une pratique assez usuelle et assez vieille.

Le ministre a confirmé être prêt à maintenir près de 60 % des nouvelles recrues sous régime statutaire. Pourquoi dès lors ne pas avoir repris cela? Pourquoi contester à présent que certaines fonctions nécessitent un statut?

On sait pourtant que cette contractualisation généralisée représente un risque pour l'attractivité, et surtout la continuité du service public. D'après la direction, 80 % des métiers du rail sont liés à une fonction de sécurité dans le cadre du bien-être, et 50 % du personnel a une fonction de sécurité ferroviaire. Il y a donc réellement un risque de perte d'expertise dans des métiers très spécifiques qui demande un investissement long terme.

Le seul argument développé, c'est la hausse de la cotisation patronale. Un comble, parce que cette augmentation découle d'une décision du gouvernement. C'est vraiment le serpent qui se mord la queue.

La négociation sociale devient impossible avec le comité d'escalade. Les membres du conseil d'administration qui siègent au comité d'escalade ne sont pas, est-il soutenu, les représentants du patronat. S'ils sont membres du comité d'administration, du conseil d'administration ou de l'organe d'administration, l'on en saurait nier qu'ils sont les représentants du patronat. Avec six représentants du patronat sur neuf, l'objectif est de contourner les syndicats. C'est pour contourner le blocage, mais de manière fort peu élégante, vous en conviendrez ou pas. Depuis cinq ans, pratiquement tous les dossiers ont été approuvés dans ce comité à la majorité des deux tiers en commission paritaire nationale.

Er is maar één knelpunt: de bezoldiging van leidinggevenden. Precies daarom wordt de hele overlegprocedure op losse schroeven gezet, terwijl het beruchte dossier “aanschrijving en toeslag” door de vakbonden werd tegengehouden. De directie wilde haar zin doorrijven, maar werd tweemaal door de Raad van State teruggefloten. De minister perkt het overleg aanzienlijk in en heeft geen andere verantwoording.

De minister en de spreker hebben een andere visie op de liberalisering, of veeleer privatisering, van het spoor. De minister heeft niettemin beloofd verschillende deskundigen te ontvangen of te horen om effectief te bekijken wat er in het raam van deze sector en de Europese verplichtingen al dan niet mogelijk is. De minister gaat voort met zijn aanval op het spoorpersoneel. Hij beknot hun rechten, tast het vakbondsoverleg en het pensioenstelsel aan en voert enorme besparingen door bij het spoor. Dat is in tegenspraak met al zijn campagnebeloften. Hij voert de forçing.

Op het einde van de rit zullen het spoorwegpersoneel en de reizigers het slachtoffer worden van de hervorming, die uiteindelijk zal uitmonden in slechtere arbeidsvoorwaarden, minder goed behandeld personeel en een tanende aantrekkelijkheid van beroepen die nochtans belangrijk zijn en een eigen specificiteit hebben. De kwaliteit van de dienstverlening zal afnemen en iedereen zal daarbij verliezen.

*Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) bouwt haar betoog op in acht punten.*

### 1. Liberalisering

Liberalisering wordt vaak voorgesteld als een logische, bijna vanzelfsprekende evolutie. Er wordt gezegd dat meer concurrentie de dienstverlening zal verbeteren, de kosten zal doen dalen en het spoor efficiënter zal maken. Als men kijkt naar wat er concreet op het terrein gebeurt, blijkt de realiteit echter heel anders te zijn.

In België is die verandering al ingezet. De rollen zijn gescheiden: de NMBS zorgt voor de exploitatie van de treinen, terwijl Infrabel verantwoordelijk is voor het beheer van de spoorweginfrastructuur. Het goederenvervoer is opengesteld voor concurrentie en morgen zal dat onder impuls van de Europese Unie nog meer het geval zijn voor het reizigersvervoer.

De achterliggende gedachte is dat concurrentie tussen meerdere ondernemingen tot betere resultaten zal leiden. Het spoor is echter geen markt zoals andere markten. Het is een systeem waarin alles met elkaar verbonden is: treinen, sporen, dienstregelingen en personeel. Alles moet op elkaar afgestemd zijn. Wanneer

Un seul dossier coince: la rémunération des cadres. Et pour ce motif-là, tout le processus de concertation est remis en cause, alors que le fameux dossier “signalement supplément” a été bloqué par les organisations syndicales. Il est vrai que la direction a voulu passer en force et qu’elle a été recalée à deux reprises par le Conseil d’État. Le ministre limite de manière substantielle la concertation et n’a pas d’autre justification.

Le ministre et le membre ne partagent pas la même vision sur la libéralisation ferroviaire, ou plutôt privatisation. Le ministre s’est néanmoins engagé à recevoir ou auditionner plusieurs experts pour voir effectivement, dans le cadre de ce marché et des obligations européennes, ce qui est possible ou pas. Le ministre poursuit ses attaques contre les cheminots; il réduit leurs droits, attaque la négociation syndicale ainsi que le régime de pension et applique des économies massives sur les chemins de fer. C’est en contradiction avec toutes ses promesses de campagne. Il passe en force.

Au final, ce sont les cheminots et les navetteurs qui seront victimes de la réforme, qui produira, en définitive, de moins bonnes conditions de travail, des travailleurs moins bien traités, une attractivité diminuée pour des métiers dont on sait l’importance et la spécificité. La qualité du service sera diminuée et tout le monde sera perdant.

*Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) développe son intervention en huit points.*

### 1. Libéralisation

La libéralisation est souvent présentée comme une évolution logique, presque évidente. On dit: plus de concurrence va améliorer le service, faire baisser les coûts, rendre le rail plus efficace. Mais si on regarde ce qui se passe concrètement, sur le terrain, on voit une réalité bien différente.

En Belgique, ce changement a déjà commencé. Les rôles ont été dissociés: la SNCB assure l’exploitation des trains, tandis qu’Infrabel est chargée de la gestion de l’infrastructure ferroviaire. Le fret a été ouvert à la concurrence, et demain ce sera encore plus le cas pour les voyageurs, sous l’impulsion de l’Union européenne.

L’idée derrière tout ça, c’est de dire que si plusieurs entreprises se font concurrence, ça marchera mieux. Mais le rail n’est pas un marché comme les autres. C’est un système où tout est lié: les trains, les rails, les horaires, les travailleurs. Tout doit fonctionner ensemble. Quand on met plusieurs entreprises en concurrence là-dedans,

meerdere ondernemingen in concurrentie treden, wordt die samenhang doorbroken. Elke speler handelt vanuit zijn eigen belang, wat de coördinatie bemoeilijkt.

Dat blijkt duidelijk uit het voorbeeld van Lineas, de voormalige goederenvervoertak van de NMBS. Die werd geprivatiseerd met het argument dat alles efficiënter zou worden. Wat stelt men vandaag vast? Het bedrijf verkeert in moeilijkheden. De overheid heeft aanzienlijke middelen moeten injecteren en werkt er nu aan om het beheer opnieuw over te nemen. Dus wat gebeurt er uiteindelijk? Men privatiseert omdat men denkt dat het winst zal opleveren, en wanneer het misloopt moet de overheid ervoor opdraaien.

In het Verenigd Koninkrijk is het spoor geprivatiseerd. Resultaat: hoge ticketprijzen, een complex systeem en veiligheidsproblemen. Vandaag wordt daar op die keuzes teruggekomen. In Duitsland bestaat concurrentie, maar kampt men met vertragingen en een ondergefinancierd netwerk. In Frankrijk zijn de eerste gevolgen zichtbaar: toenemende druk op het spoorpersoneel en een complexere organisatie. Overal duiken dezelfde problemen op. Dat is geen toeval, maar het gevolg van de poging om een openbare dienst te laten functioneren volgens de marktlogica en dat werkt niet.

Wat betekent dit concreet voor de werknemers? Meer druk, meer onzekerheid, uiteenlopende statuten en meer onderaanneming. En voor de gebruikers? Een minder overzichtelijke, minder gecoördineerde en bijwijlen minder betrouwbare dienstverlening.

Er is ook een grote tegenstrijdigheid. Enerzijds wordt gepleit voor een ecologische transitie waarbij het spoor een alternatief moet vormen voor de auto en de vrachtwagen. Anderzijds wordt het spoor verzwakt door concurrentie. Dat is totaal onlogisch. Het voorbeeld van Lineas toont heel duidelijk aan dat die benadering ook economisch geen steek houdt: men privatiseert, de zaak gaat naar de verdommenis en ten langen leste moet de Staat puinruimen.

De vraag rijst dan ook of het niet anders kan. Een andere organisatie van het spoor is mogelijk. Een openbaar, goed gefinancierd en gecoördineerd spoor, dat inspeelt op de behoeften van de mensen in plaats van winst na te streven. De fractie van de spreekster stelt voor om te investeren in een 100 % openbaar spoor, met een echte langetermijnvisie. De kernvraag is of de spoorwegen dienen om winst te genereren dan wel passagiers te vervoeren, de economie te ondersteunen en het milieu te beschermen. Indien het spoor als een essentiële dienst wordt beschouwd, moeten daar consequenties aan worden verbonden en mag het niet aan een marktlogica worden onderworpen.

on casse cette logique. Chacun travaille pour soi, et ça devient plus compliqué de coordonner.

On peut le voir très concrètement avec l'exemple de Lineas, qui était le fret de la SNCB. On l'a privatisé en disant que ça allait être plus efficace. Et aujourd'hui, qu'est-ce qu'on constate? L'entreprise est en difficulté. L'État a dû injecter beaucoup d'argent. Et maintenant, il est en train de reprendre le contrôle. Donc au final, qu'est-ce qui se passe? On privatise quand on pense que ça va rapporter, et quand ça ne marche pas, c'est le public qui paie.

Au Royaume-Uni, le rail a été privatisé. Résultat: des billets très chers, un système compliqué, et des problèmes de sécurité. Aujourd'hui, on fait marche arrière. En Allemagne, il y a de la concurrence, mais aussi beaucoup de retards et un réseau qui manque d'investissements. En France, on voit déjà les effets: pression sur les cheminots, organisation plus compliquée. Partout, on retrouve les mêmes problèmes. Ce n'est pas un hasard. C'est parce qu'on essaye de faire fonctionner un service public comme un marché. Et ça ne marche pas.

Concrètement, ça veut dire quoi pour les travailleurs? Cela signifie plus de pression, plus de précarité, des statuts différents, de la sous-traitance. Et pour les usagers? Un service moins clair, moins coordonné, parfois moins fiable.

Il y a aussi une contradiction importante. On parle de transition écologique, on dit qu'il faut développer le train pour remplacer la voiture et le camion. Mais en même temps, on fragilise le rail avec la concurrence. C'est complètement incohérent. L'exemple de Lineas est très parlant, parce qu'il montre que même du point de vue économique, cette logique ne tient pas. On privatise, ça ne fonctionne pas, et l'État doit revenir pour sauver la situation.

À partir de là, on peut se demander si on ne peut pas faire autrement. Une autre organisation du rail est possible. Un rail public, bien financé, coordonné, qui fonctionne pour les besoins des gens et pas pour faire du profit. Le groupe de l'intervenante propose de renforcer un rail 100 % public, avec des investissements et une vraie vision à long terme. La question est en effet de savoir si le rail doit servir à faire du profit, ou à transporter les passagers, soutenir l'économie et protéger l'environnement. Si on pense que le rail est un service essentiel, alors il faut en tirer les conséquences. Et arrêter de le traiter comme un marché.

Vervolgens gaat de spreekster in op twee actuele crises: de energiecrisis en de situatie bij bpost. Hoewel het om verschillende sectoren gaat, ziet de spreekster dezelfde oorzaak: liberalisering. In de energiesector heeft de openstelling van de markt ertoe geleid dat de beslissingen niet langer door de overheid maar door grote bedrijven zoals Engie worden genomen. De overheid verliest daardoor grip, moet voortdurend onderhandelen en slaagt er niet langer in een stabiel en coherent energiebeleid te voeren. Hetzelfde geldt voor de postsector. De overheid zorgde vroeger voor stabiele prijzen, goede dienstverlening en arbeidsvoorwaarden bij bpost. Vandaag leidt de concurrentie met spelers zoals PostNL en Amazon tot een neerwaartse druk. Bpost past zich uiteindelijk aan, ten nadele van de werknemers. De conclusie ligt voor de hand: liberalisering leidt tot verlies van controle. In de energiesector wordt de overheid verzwakt. In de postsector zijn de werknemers de dupe. Morgen dreigt hetzelfde te gebeuren bij de NMBS.

De spreekster wijst ook op een bijkomend effect, namelijk de concentratie van rijkdom bij bedrijfsleiders. Bij bpost: 1,1 miljoen euro voor de CEO. Bij Proximus: 2,2 miljoen, plus enorme bonussen. Ondertussen blijven de werknemers in de kou staan. Liberalisering betekent verlies van controle, slechtere arbeidsomstandigheden en overheveling van overheidsgeld naar de privésector.

De minister wordt dan ook verzocht zijn experts in te schakelen en een gedegen dossier op te stellen om een sterk openbaar bestuur te bevorderen, met name voor de NMBS.

## 2. Verworven rechten

De escalatieprocedure wordt gerechtvaardigd vanuit de noodzaak om blokkeringen en impasses te voorkomen en de doeltreffendheid te verbeteren. Kan de minister voorbeelden geven van dossiers die tijdens deze regeerperiode blokkeringen hebben veroorzaakt en de doeltreffendheid van de spoorwegen in het gedrang hebben gebracht?

Waarom is nu ineens niets meer mogelijk, terwijl de methode van onderhandelingen en overleg een eeuw lang nooit problemen heeft veroorzaakt?

Ook viel te horen dat de verworven rechten van de huidige werknemers volledig behouden zullen blijven, waarbij de nadruk werd gelegd op het woord "volledig". Moet er dan niet aan het Parlement worden uitgelegd waarom dan de escalatieprocedure wordt opgelegd, als het doel juist is de rechten van de spoorwegpersoneelsleden te behouden? Klinkt dat niet als een contradictie?

Ensuite, l'intervenante revient sur deux crises actuelles: l'énergie et bpost. Deux exemples différents, mais avec une même cause: la libéralisation. Dans l'énergie, depuis l'ouverture du marché, ce ne sont plus vraiment les pouvoirs publics qui décident, mais de grandes entreprises comme Engie. Résultat: l'État perd la main, doit négocier en permanence, et n'arrive plus à mener une politique énergétique stable et cohérente. Même constat dans le secteur postal. Avant, avec bpost, l'État garantissait les prix, le service et de bonnes conditions de travail. Aujourd'hui, avec la concurrence de PostNL ou Amazon, on tire tout vers le bas. Et au final, bpost s'aligne... au détriment des travailleurs. Donc c'est simple: quand on libéralise, on perd le contrôle. Dans l'énergie, l'État est affaibli. Dans le postal, ce sont les travailleurs qui paient. Et demain, c'est ce qui risque d'arriver à la SNCB.

Sans parler d'un autre effet: les richesses qui partent vers les dirigeants. Chez bpost: 1,1 million d'euros pour le CEO. Chez Proximus: 2,2 millions, plus des primes énormes. Pendant ce temps-là, les travailleurs attendent toujours. Alors oui, libéraliser, c'est perdre le contrôle, dégrader les conditions de travail, et transférer l'argent public vers le privé.

Il est dès lors demandé au ministre d'utiliser ses experts et de construire un dossier solide pour défendre une gestion publique forte, notamment pour la SNCB.

## 2. Les droits acquis

La justification donnée pour la "procédure d'escalade" serait liée aux blocages, et vise à éviter des impasses et à améliorer l'efficacité. Le ministre peut-il donner des exemples de dossier sous la présente législature pour lesquels il y aurait eu des blocages qui portent atteinte à l'efficacité du rail?

Pourquoi, pendant un siècle, la méthode de négociation et de concertation n'aurait pas posé problème, mais maintenant, subitement, rien ne va plus?

Ensuite, il été dit que les droits acquis des travailleurs actuels seront intégralement préservés, avec insistance sur le mot "intégralement". Il faudra alors tout de même expliquer au Parlement pourquoi imposer dans ce cas la procédure d'escalade, si c'est pour maintenir les droits des cheminots. N'y a-t-il pas là une contradiction?

Kan de minister hier in het Parlement beloven dat de rechten van de werknemers volledig gewaarborgd zullen blijven en dat de escalatieprocedure geen gevolgen zal hebben voor die rechten?

Kan de minister beloven dat de spoorwegen bijvoorbeeld geen voorstel zullen indienen waarin alternatieve vergoedingen worden opgelegd?

### 3. De vakbonden

De vakbonden werden niet gehoord in de commissie. Ze staan zeer kritisch tegenover dit wetsontwerp en uiten terecht hun ernstige bezorgdheid over verschillende fundamentele aspecten van de hervorming.

Ten eerste laken zij dat de sociale dialoog binnen de spoorwegen op losse schroeven komt te staan. Thans moeten belangrijke beslissingen in de Nationale Paritaire Commissie met een tweederdemeerderheid worden aangenomen, wat de directie en de vakbonden dwingt om echte compromissen te sluiten. Het wetsontwerp introduceert een escalatiemechanisme dat het na verloop van tijd mogelijk zou maken die regel te omzeilen en beslissingen met een gewone meerderheid op te leggen. Voor de vakbonden komt dit erop neer dat het sociaal overleg wordt uitgehold en dat de onderhandelingen een loutere formaliteit worden, aangezien de directie uiteindelijk haar zin zou kunnen doordrijven.

Ten tweede verzetten de vakbonden zich krachtig tegen de afschaffing van de statutaire aanwerving en de veralgemening van de contractuele aanwerving. Volgens hen is het statuut geen voorrecht, maar een pijler van de openbare spoorwegdienst. Het waarborgt de onafhankelijkheid van de werknemers, hun bescherming tegen hiërarchische of economische druk en de continuïteit van de openbare dienst. De vakbonden zijn van mening dat de geleidelijke afschaffing van het statuut zal leiden tot slechtere arbeidsomstandigheden, tot minder aantrekkelijke spoorwegberoepen en tot spoorwegloopbanen met twee snelheden, waarbij werknemers die dezelfde functies uitoefenen niet langer dezelfde rechten zullen genieten, met name op het gebied van loopbaan en pensioen.

Ten derde maken de vakbonden zich zorgen over de versnippering van het personeelsbeleid binnen de spoorweggroep. De overdracht van bepaalde bevoegdheden naar de verschillende entiteiten dreigt volgens hen de rol van HR Rail als enige werkgever te verzwakken. Dit zou kunnen leiden tot verschillen in personeelsbeleid tussen de entiteiten, interne mobiliteit bemoeilijken en de deur openzetten voor een vorm van concurrentie of sociale dumping tussen werknemers binnen dezelfde groep.

Le ministre peut-il promettre, ici, au Parlement, que les droits des travailleurs seront intégralement garantis et que la procédure d'escalade n'impactera pas les droits des travailleurs?

Le ministre peut-il promettre que les chemins de fer ne présenteront pas, par exemple, de dossier imposant des rémunérations alternatives?

### 3. Les syndicats

Les organisations syndicales n'ont pas été entendues en commission. Elles sont très critiques sur ce projet de loi et expriment, à juste titre, des inquiétudes profondes sur plusieurs aspects fondamentaux de la réforme.

Premièrement, elles dénoncent une remise en cause du dialogue social au sein des chemins de fer. Aujourd'hui, les décisions importantes doivent être adoptées à la Commission paritaire nationale avec une majorité des deux tiers, ce qui oblige la direction et les organisations syndicales à trouver de véritables compromis. Le projet de loi introduit un mécanisme d'"escalade" qui permettrait, après un certain temps, de contourner cette règle et d'imposer des décisions à la majorité simple. Pour les syndicats, cela revient à vider la concertation sociale de sa substance et à transformer la négociation en simple formalité, puisque la direction pourrait finalement passer en force.

Deuxièmement, les syndicats s'opposent fermement à la fin du recrutement statutaire et à la généralisation du recrutement contractuel. Selon eux, le statut n'est pas un privilège, mais un pilier du service public ferroviaire. Il garantit l'indépendance des travailleurs, leur protection face aux pressions hiérarchiques ou économiques et la continuité du service public. Les syndicats estiment que la disparition progressive du statut entraînera une précarisation des travailleurs, une perte d'attractivité des métiers du rail et la création d'un chemin de fer à deux vitesses, où des travailleurs exerçant les mêmes fonctions ne bénéficieront plus des mêmes droits, notamment en matière de carrière, de pension.

Troisièmement, les organisations syndicales s'inquiètent de la fragmentation de la gestion des ressources humaines au sein du groupe ferroviaire. Le transfert de certaines compétences vers les différentes entités risque, selon elles, d'affaiblir le rôle d'employeur unique joué par HR Rail. Cela pourrait conduire à des politiques de personnel différentes entre les entités, compliquer la mobilité interne et ouvrir la porte à une forme de concurrence ou de dumping social entre travailleurs du même groupe.

De vakbonden wijzen ook op een aantal juridische onzekerheden in de tekst. Ze noemen met name het ontbreken van duidelijke criteria voor wervings- en aanstellingsprocedures, de onduidelijkheid over de respectievelijke verantwoordelijkheden van de verschillende entiteiten en het risico op ongelijke behandeling van werknemers.

Sommigen vragen zich zelfs af of alle bepalingen wel verenigbaar zijn met grondwettelijke beginselen, met name het standstillbeginsel inzake sociale rechten en het gelijkheidsbeginsel.

Tot slot waarschuwen de vakbonden voor de concrete gevolgen van deze hervorming voor het personeel en voor de openbare dienst. Volgens hen dreigen de verslechtering van de wettelijke waarborgen en de verzwakking van de sociale dialoog te leiden tot een aangetast vertrouwen bij het personeel, minder aantrekkelijke spoorwegberoepen en een veel slechter sociaal klimaat. Ze waarschuwen ook voor de mogelijke risico's voor de spoorwegveiligheid in een sector waar werknemers hun verantwoordelijkheden in volledige onafhankelijkheid moeten kunnen uitoefenen.

Om al die redenen zijn de vakbonden van mening dat dit wetsontwerp niet zomaar een modernisering is, maar een ingrijpende hervorming die het sociale model van de spoorwegen ernstig in gevaar brengt. Daarom hebben zij een negatief advies over het voorontwerp van wet uitgebracht.

De vakbonden zijn de rechtstreekse vertegenwoordigers van de spoorwegmedewerkers, wat de minister er blijkbaar niet van weerhoudt zijn wil op te leggen. Klaarblijkelijk geeft de minister helemaal niet om de spoorwegmedewerkers.

#### 4. *Pendelaars*

Aangezien haar vragen tijdens de vergadering van 31 maart 2026 onbeantwoord zijn gebleven, vraagt het lid hoe het stopzetten van het statuut en het afschaffen van het sociaal overleg de dienstverlening aan de gebruikers en de spoorwegmobiliteit zullen verbeteren, de treinen stipter zullen maken en het treinaanbod zullen uitbreiden. Hoe zal de ontmanteling van HR Rail het aantal geschrapte treinen verminderen?

#### 5. *Veiligheid – Personeelsverloop*

Mevrouw Jacquet komt terug op haar betoog van de vorige vergadering om aan te tonen dat het stopzetten van het statuut onmiskenbaar gevolgen zal hebben voor de veiligheid van de reizigers.

Les syndicats soulignent également plusieurs incertitudes juridiques dans le texte. Ils pointent notamment l'absence de critères clairs pour les procédures de recrutement et d'engagement, le flou sur les responsabilités respectives des différentes entités et les risques d'inégalités de traitement entre travailleurs.

Certains s'interrogent même sur la compatibilité de certaines dispositions avec des principes constitutionnels, notamment le principe de *standstill* en matière de droits sociaux et le principe d'égalité.

Enfin, les syndicats alertent sur les conséquences concrètes de cette réforme pour le personnel et pour le service public. Selon eux, la dégradation des garanties statutaires et l'affaiblissement du dialogue social risquent d'entraîner une perte de confiance du personnel, une baisse de l'attractivité des métiers du rail et un climat social fortement dégradé. Ils mettent également en garde contre les risques que cela pourrait faire peser sur la sécurité ferroviaire, dans un secteur où les travailleurs doivent pouvoir exercer leurs responsabilités en toute indépendance.

Pour toutes ces raisons, les organisations syndicales considèrent que ce projet de loi ne constitue pas une simple modernisation, mais une réforme de rupture qui remet profondément en cause le modèle social des chemins de fer, et elles ont dès lors rendu un avis négatif sur l'avant-projet de loi.

Les organisations syndicales sont les représentants directs des travailleurs du rail. Ce qui, visiblement, n'empêche pas le ministre de passer en force. Apparemment, le ministre ne se préoccupe vraiment pas des travailleurs du rail.

#### 4. *Navetteurs*

N'ayant pas obtenu de réponses lors de la réunion du 31 mars 2026, la membre demande en quoi mettre fin au statut et supprimer la concertation sociale va améliorer le service aux usagers et la mobilité ferroviaire, rendre les trains plus ponctuels, et renforcer l'offre de trains. En quoi démanteler HR Rail va diminuer le nombre de trains supprimés?

#### 5. *Sécurité – Turnover*

La membre revient sur son développement lors de la réunion précédente pour démontrer que la fin du statut va indéniablement jouer sur la sécurité des usagers.

Ter herinnering: spoorwegexpertise leert men niet op school, maar op het spoor zelf. Een en ander houdt in dat het spoorwegpersoneel in de loop der jaren ervaring en waardevolle kennis opdoet die binnen de spoorwegen behouden moet blijven. Dat is niet alleen nuttig voor het heden, aangezien gekwalificeerd personeel de veiligheid van de reizigers garandeert, maar ook voor de toekomst, aangezien bovenal datzelfde spoorwegpersoneel de spoorwegmedewerkers van morgen zal opleiden. Tenminste, als jongeren nog voor de spoorwegen zullen willen werken, wetende wat hen te wachten staat.

Zoals het lid heeft aangegeven, dreigt het afschaffen van het statuut ervoor te zorgen dat competenties sneller verdwijnen dan dat ze worden doorgegeven. Waarom? Omdat het personeelsverloop onder contractuelen hoger ligt dan onder statutaire medewerkers. De CEO van de NMBS heeft dat vorige week nog bevestigd. Het lid citeert uit de slides van het bedrijf: bij de NMBS “stelt men vast dat contractuelen vaker vrijwillig vertrekken dan statutaire medewerkers”. Bovendien “is het percentage van mensen die vrijwillig vertrekken bij de statutaire medewerkers veel lager dan op de Belgische arbeidsmarkt”.

De cijfers liegen er niet om. Terwijl het aantal mensen dat vrijwillig vertrekt bij de statutaire medewerkers van de NMBS rond de 2 % schommelt, loopt dat cijfer op tot meer dan 5 % bij de contractuelen. Dat is meer dan het dubbele.

Wanneer de CEO's dan in koor beweren dat de hervorming geen gevolgen zal hebben voor de veiligheid van de reizigers, zijn er redenen om daaraan te twijfelen.

## 6. *Besparingen*

Voorts is een van de doelstellingen van deze hervorming het realiseren van besparingen. Kan de minister uitleggen hoe hij besparingen wil realiseren door bevoegdheden van HR Rail over te dragen aan de NMBS en Infrabel? Hoe kan dat lukken, als men twee keer doet wat men voorheen één keer deed? De logica is zoek.

Verder had het lid nog andere bezuinigingsmogelijkheden voorgesteld. Zij wil niet bezuinigen om te bezuinigen, maar het geld gebruiken voor verbetering van de arbeidsomstandigheden en uitbouw van het net. Een van de voorstellen was het terugdringen van de astronomische bedragen aan consultancykosten. Bij ongewijzigd beleid zullen de consultancykosten in de spoorwegsector tijdens deze legislatuur meer dan een miljard euro bedragen.

De NMBS heeft al een toezegging gedaan om een inspanning van 20 % te leveren. Infrabel weigert volgens

Pour rappel, l'expertise ferroviaire ne s'apprend pas à l'école, mais au sein même du rail. Cela signifie qu'au fil des années, les cheminots acquièrent de l'expérience, du savoir précieux qu'il convient de maintenir dans le rail. C'est utile à l'instant présent, car du personnel qualifié garantit la sécurité des usagers, mais c'est aussi utile dans le futur, car ces cheminots seront en première ligne pour former les jeunes qui entreront demain dans les entreprises ferroviaires. S'ils veulent encore y entrer, vu ce qui les attend...

Or, comme la membre l'a indiqué, en mettant fin au statut, les compétences risquent de partir plus vite qu'elle ne sont transmises. Pourquoi? Car le turnover est plus élevé chez les contractuels que chez les statutaires. La CEO de la SNCB l'a encore confirmé la semaine dernière. La membre cite ce qu'il était mis dans les slides de l'entreprise comme suit: à la SNCB, “On observe davantage de départs volontaires parmi les contractuels que parmi les statutaires.” De plus, “le taux de départs volontaires est beaucoup plus faible chez les statutaires que celui observé sur le marché belge”.

Et les chiffres ne trompent pas. Alors que le nombre de départs volontaires tourne autour des 2 % chez les statutaires à la SNCB, ce chiffre grimpe à plus de 5 % pour les contractuels. Soit plus du double.

Alors quand les CEO disent en cœur que la réforme n'aura pas d'impact sur la sécurité des usagers, il y a lieu d'avoir des doutes.

## 6. *Les économies*

Ensuite, un des buts de cette réforme, est de faire des économies. Le ministre peut-il expliquer comment il va réaliser des économies en transférant des compétences de HR Rail vers la SNCB et Infrabel? Comment y parvenir, quand on fait deux fois ce que l'on fait une fois? La logique est difficile à comprendre.

Ensuite, la membre a proposé d'autres pistes pour faire des économies. Non pas faire des économies pour faire des économies, mais bien pour utiliser cet argent pour améliorer les conditions des travail des cheminots et renforcer le réseau. Parmi ces pistes, il y avait la réduction des montants astronomiques en consultation. À politique inchangée, les frais de consultation dans le rail représenteront plus d'un milliard d'euros sous cette législature.

La SNCB s'est déjà engagée à fournir un effort de 20 %. Quant à Infrabel, aux dernières nouvelles, elle

de laatste berichten nog steeds om het uitbesteden van werkzaamheden te beperken. De minister heeft laten weten dat hij een ontmoeting zal organiseren indien de directie niet van mening verandert. Hoe staat het daarmee?

Een andere manier om efficiënter met overheidsgeld om te gaan is het samenbrengen van de verschillende overheidsbedrijven. Dat betekent minder CEO's met een salaris van 30.000 euro per maand, minder raden van bestuur en uiteraard minder misverstanden en coördinatieproblemen.

De heer François Bellot, voormalig minister van Mobiliteit, had toegelicht dat de splitsing van de spoorwegen haar grenzen had bereikt en dat een hereniging geen taboe mocht zijn. Precies daarom heeft de PVDA-PTB-fractie ter zake een voorstel van resolutie opgesteld. Hoe staat de huidige minister daar tegenover?

Tot slot zijn er nog andere uitgaven, die weliswaar verwaarloosbaar zijn in vergelijking met de totale uitgaven voor het spoor, maar die niettemin vragen oproepen. Die uitgaven waren het voorwerp van een schriftelijke vraag van de spreker, die onbeantwoord is gebleven.

Naar verluidt zou de CEO van Infrabel honderdduizenden euro's uitgeven aan een bedrijf, LDV Production, voor de montage van zijn vlogs, die op zijn verschillende sociale media worden verspreid. Klopt die informatie? Is het inderdaad Infrabel dat die kosten voor zijn rekening neemt?

#### 7. Advies van de Raad van State

Dan is er nog een punt dat nog altijd niet is opgelost, met name de doorgevoerde wijzigingen om tegemoet te komen aan het advies van de Raad van State.

Ter herinnering: de Raad van State heeft zich uiterst kritisch uitgesproken over de escalatieprocedure en over de intentie van de minister om de beslissingsmacht van de vakbonden uit de rechten van de statutairen te lichten.

In het advies van de Raad van State luidt het als volgt: "Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk hoe die beperkende maatregel zou kunnen worden verantwoord ten aanzien van de bescherming van het in artikel 23 van de Grondwet vervatte recht op collectieve onderhandeling.

De bepaling moet dus worden aangevuld, tenzij een dergelijke toelaatbare verantwoording aangevoerd kan worden." (DOC 1416/001, blz. 42)

Na lezing van het wetsontwerp en van de doorgevoerde veranderingen, alsook afgaande op het antwoord van de

refuse toujours de limiter la sous-traitance. Le ministre a fait savoir que si la direction ne changeait pas d'avis, il organisera une rencontre. Qu'en est-il?

Un autre moyen de gérer plus efficacement l'argent public est de réunifier les différentes entreprises publiques. Cela signifie moins de CEO à 30.000 euros par mois, moins de conseils d'administration, et évidemment moins de couacs et problème de coordination.

M. François Bellot, ancien ministre en charge de la Mobilité, avait expliqué que la scission du rail avait atteint ses limites et qu'une réunification ne devait pas être tabou. Et justement, le groupe PVDA-PTB a rédigé une proposition de résolution sur le sujet. Qu'en pense l'actuel ministre?

Enfin, il y a d'autres dépenses, certes bien minimes comparées aux dépenses globales dans le rail, mais qui interpellent néanmoins. Elles ont fait l'objet d'une question écrite de l'intervenante, demeurée sans réponse.

On aurait appris que le CEO d'Infrabel dépenserait des centaines de milliers d'euros auprès d'une société, LDV Production, afin d'assurer le montage de ses vlogs diffusés sur ses différents réseaux sociaux. Ces informations sont-elles exactes? Est-ce bien Infrabel qui prend en charge ce coût?

#### 7. Avis du Conseil d'État

Il y a ensuite un point qui pose toujours problème, à savoir les modifications effectuées à la suite de l'avis du conseil d'État.

Pour rappel, le Conseil d'État a remis un avis très critique sur la procédure d'escalade et la volonté du ministre de retirer le pouvoir de décision des syndicats dans les droits des statutaires.

Comme l'explique le Conseil d'État: "La section de législation n'aperçoit pas quelle pourrait être la justification de cette mesure restrictive, au regard de la protection du droit à la négociation collective consacré par l'article 23 de la Constitution.

Sauf à pouvoir avancer une telle justification admissible, la disposition sera complétée en conséquence." (DOC 1416/001, p. 42).

Sauf que, à la lecture du projet de loi et des changements effectués, ainsi qu'à l'écoute de la réponse du

minister tijdens de vorige vergadering, blijkt echter dat de verantwoording ontoereikend blijft en dat evenmin de passende wijzigingen werden aangebracht.

In werkelijkheid komen de bepalingen betreffende de waarnemer met raadgevende stem of de overschakeling van een stemming met gewone meerderheid op een stemming met tweederdemeerderheid allerm minst tegemoet aan de opmerkingen van de Raad van State. De vakbonden blijven in de minderheid in de escalatieprocedure, waardoor de directie beslissingen altijd kan doorduwen.

Ongetwijfeld zal de minister antwoorden dat de voorzitters van de raden van bestuur geen directieleden zijn, maar dat ze zijn benoemd door de politieke partijen.

Dat klopt, maar als ze zich in werkelijkheid gedragen als directieleden, dan komt dat op hetzelfde neer.

Iedereen weet inmiddels ook hoe het dan gaat; kijk maar naar de aanbesteding van de eeuw, die door CAF werd gewonnen. Ondanks de verontwaardiging onder de commissieleden is de raad van bestuur daarbij toch gewoon de beslissing van de directie gevolgd.

Is de minister bereid een nieuw advies over zijn wetsontwerp te vragen, teneinde het standpunt van de Raad van State te kennen over de aanpassingen die zijn doorgevoerd tussen het voorontwerp van wet en dit wetsontwerp?

### 8. Conclusie

Op 23 juli 2026 viert de NMBS haar honderdste verjaardag, maar het is nog maar de vraag of de spoormaatschappij die kaap zal ronden in haar huidige staat.

Hoe dan ook zal de NMBS niet langer worden gekenmerkt door wat aan de basis van haar ontstaan lag en haar werking decennialang heeft gestuurd, want de beleidsverantwoordelijken van diverse strekkingen hebben geleidelijk een einde gemaakt aan de trots om voor de spoorwegen te werken, aan het gevoel deel uit te maken van een grote overheidsonderneming, aan de kwaliteit van de dienstverlening, aan de technologische performantie, aan de vroeger veel betere stiptheid, zonder de nalatenschap te vergeten van het personeel dat heel zware periodes heeft doorgemaakt, zoals de oorlog.

Het is nuttig om nog eens niet-exhaustief stil te staan bij enkele belangrijke stappen in dat verval waaraan een van de grootste bedrijven van ons land ten prooi is gevallen.

ministre lors de la dernière réunion, celui-ci n'apporte ni justification suffisante, ni aménagement adéquat.

Car, dans les faits, les dispositions relatives à l'observateur à la voix consultative ou concernant le passage du vote à la majorité simple à la majorité des deux tiers ne répondent point aux remarques du Conseil d'État. Les syndicats restent minorisés dans la procédure d'escalade et la direction pourra toujours passer en force.

Sans doute le ministre va-t-il répondre: "Mme Jacquet, les présidents des conseils d'administration ne sont pas des membres de la direction, ils sont nommés par les partis politiques."

C'est vrai, mais si dans les faits ils se comportent comme la direction, le résultat est le même.

Et puis, on sait comment ça va, il n'y a qu'à voir le dossier de la commande du siècle, où CAF a été choisi. Il y a eu de l'indignation parmi les membres de la commission, mais le conseil d'administration s'est aligné sur la décision de la direction.

Le ministre est-il disposé à demander un nouvel avis sur son projet de loi, pour connaître le point de vue du Conseil d'État au sujet des aménagements opérés entre l'avant-projet de loi et ce projet de loi?

### 8. Conclusion

Le 23 juillet 2026, la SNCB devrait célébrer son centenaire. En effet, rien ne garantit qu'elle franchira réellement ce cap dans son état actuel.

Quoi qu'il en soit, elle ne présentera plus les caractéristiques qui ont fondé sa création et guidé son fonctionnement pendant des dizaines d'années: la fierté d'être cheminot, le sentiment d'appartenance à une grande entreprise publique, la qualité du service, les performances technologiques, une ponctualité autrefois bien supérieure, sans oublier l'héritage de celles et ceux qui ont traversé des périodes aussi difficiles que la guerre... tout ça a progressivement été démantelé par des responsables politiques de tous horizons.

Sans prétendre à l'exhaustivité, il est utile de rappeler quelques étapes marquantes de ce déclin, qui touche l'une des plus grandes entreprises de ce pays.

Ten eerste heeft minister Herman De Croo tussen 1983 en 1988 fors in het personeel gesnoeid.

Vervolgens heeft minister Isabelle Durant de vakbondsorganisaties in 2002 uit de raad van bestuur geweerd, waardoor de stem van het spoorpersoneel in de strategische beslissingen werd verzwakt.

Toen kwam minister Jean-Pascal Labille, die de paritaire instanties voor een minivakbond heeft opengesteld.

Daarna heeft minister François Bellot de minimumdienstverlening bij stakingen ingesteld, ondanks de eraan verbonden risico's.

Minister Jacqueline Galant beheerde de dossiers dan weer op een manier die de wenkbrauwen deed fronsen.

Vandaag wil minister Jean-Luc Crucke de vaste benoeming afschaffen, hoewel die een centraal element is van de identiteit en de eenheid van het spoorwegpersoneel. De huidige minister wil bovendien HR Rail hervormen en streeft naar minder invloed van de vakbonden, die nochtans de vertegenwoordigers zijn van diegenen die de treinen doen rijden.

Gedurende de 18 jaar dat ze als treinbegeleidster heeft gewerkt, heeft de spreekster vijf ministers van Mobiliteit gehad. Geen van hen stemde tot tevredenheid, wat veelzeggend is.

Het minste wat men van het traject van de huidige minister kan zeggen, is dat het paradoxaal is. Hij zei de MR immers vaarwel omdat de partij te rechts zou zijn, maar vaart nu duidelijk een heel rechtse koers.

Toen de NMBS nog een eengemaakt bedrijf was, stonden er mensen met karakter aan het hoofd ervan. De discussies en onderhandelingen waren weliswaar lang en bijwijlen gespannen en stresserend, maar uiteindelijk kwam men tot een akkoord, aldus de oudgedienden. Destijds waren de leidinggevenden in staat voet bij stuk te houden tegenover de voorgedijministers en konden ze zich verzetten tegen bepaalde beslissingen die samenhang misten of waren ingegeven door kortetermijnoverwegingen.

Waar blijven die stemmen vandaag? Nu de paritaire relaties grondig in vraag worden gesteld, doen de huidige leidinggevenden er het zwijgen toe. Het lijkt wel of ze zich beperken tot een uitvoerende rol en echte verantwoordelijkheid schuwen.

Tout d'abord, le ministre Herman De Croo, qui a amené d'importantes réductions de personnel entre 1983 et 1988.

Ensuite, la ministre Isabelle Durant, qui en 2002 a exclu les organisations syndicales du conseil d'administration, affaiblissant ainsi la voix des cheminots dans les décisions stratégiques.

Il y a eu le ministre Jean-Pascal Labille, qui a ouvert les organes paritaires à une organisation syndicale marginale.

Puis, le ministre François Bellot, qui a instauré le service minimum en cas de grève, malgré les risques que ça comporte.

La ministre Jacqueline Galant, dont la gestion des dossiers a suscité de nombreuses interrogations.

Et aujourd'hui, le ministre Jean-Luc Crucke, qui envisage la suppression du statut pourtant au cœur même de l'identité et de l'unité des cheminots, la réforme de HR Rail, et moins de pouvoir pour la force syndicale, soit les représentants des cheminots qui font tourner le rail.

Pendant ses 18 années comme accompagnatrice de train, l'intervenante a connu cinq ministres de la Mobilité et elle ne saurait exprimer beaucoup de satisfaction. Ça en dit long.

Le parcours de l'actuel ministre est pour le moins paradoxal. Il a quitté le MR en le jugeant "trop à droite", tout en poursuivant aujourd'hui des orientations qui s'inscrivent clairement dans cette ligne.

Quand l'entreprise était encore unifiée, ses dirigeants avaient du caractère. Les discussions et les négociations étaient longues, parfois tendues au point d'être éprouvantes, souvent accompagnées de grèves, mais elles aboutissaient, disent les anciens. À l'époque, les dirigeants étaient capables de tenir tête aux ministres de tutelle, et pouvaient s'opposer à certaines décisions incohérentes ou dictées par des considérations à court terme.

Aujourd'hui, où sont ces voix? Alors que les relations paritaires sont en train d'être profondément remises en cause, les dirigeants actuels restent silencieux. Ils donnent l'impression de se limiter à un rôle d'exécution, sans prise de responsabilité réelle.

Men mag zichzelf niets wijsmaken. De hervorming is niet onvermijdelijk noch volgt ze de natuurlijke loop der dingen. Er kunnen beleidskeuzes worden gemaakt, waarvoor men zich telkens inzet en waartoe men zich organiseert.

Bij elke stap had men het anders kunnen doen. Men had ervoor kunnen kiezen de openbare dienstverlening te versterken. Men had ervoor kunnen kiezen het spoorwegpersoneel te respecteren. Men had voor het behoud van de sterkte van dit bedrijf kunnen kiezen. Men heeft voor het tegenovergestelde gekozen.

Dus ja, er is woede, maar vooral veel verbittering. Het doet immers pijn om te zien hoe datgene wat generaties lang werd opgebouwd, stukje bij beetje verdwijnt. Bovendien moet men duidelijk durven te zeggen dat wat vandaag wordt ontmanteld, geenszins een verouderd model is. De beslissing ter zake is ingegeven door een maatschappelijke keuze waardoor het personeel minder sterk staat, de solidariteit wordt gefnuikt en het algemeen belang een ondergeschoven kind wordt. Niets van dat alles is neutraal en onvermijdelijk.

Ter afronding wil de spreekster nog kwijt dat ze niets terugneemt van haar vaststellingen, haar vrees en haar boosheid over het voorliggende wetsontwerp. Samen met de Les Engagésfractie zal de minister precies honderd jaar na de oprichting van de NMBS zijn stempel drukken op de geschiedenis van het spoorwezen, maar niet in positieve zin.

Hij zal de geschiedenis ingaan als de minister die de vaste benoeming ten grave heeft gedragen, terwijl die net in het leven werd geroepen toen extreemrechts op het punt stond aan de macht te komen.

Hij zal de geschiedenis ingaan als de minister die een einde heeft gemaakt aan een stelsel dat voor meer loongelijkheid tussen vrouwen en mannen zorgt.

Hij zal worden herinnerd als de minister van sociale afbraak voor een van 's lands grootste overheidsbedrijven, als de man die de vakbonden aan de kant heeft geschoven, die heeft beknipt op lonen en die fatsoenlijke arbeidsomstandigheden om zeep heeft geholpen.

Men zal hem voorts onthouden als de minister die mee de openbare spoorwegbedrijven naar de verdommenis heeft doen gaan, terwijl het personeel nog zo trots is op wat het spoor uniek maakt en op de verbondenheid binnen de grote spoorwegfamilie.

De minister zal te boek staan als wegbereider van de liberalisering, als sjacheraar die een Belgisch kroonjuweel

Au fond, il ne faut pas se leurrer. La réforme n'est pas une fatalité, ni une évolution naturelle. Il y a des choix politiques, assumés, répétés, organisés.

À chaque étape, il aurait été possible de faire autrement. De renforcer le service public. De respecter les cheminots. De préserver ce qui faisait la force de cette entreprise. Mais c'est l'inverse qui est décidé.

Alors oui, il y a de la colère. Mais il y a surtout un profond regret. Le regret de voir disparaître, morceau par morceau, ce que des générations ont construit auparavant. Et il faut le dire clairement: ce qui est détruit aujourd'hui n'est pas un modèle dépassé, la décision résulte d'un choix de société qui affaiblit les travailleurs, qui casse les solidarités, et qui tourne le dos à l'intérêt collectif. Rien de tout cela n'est neutre. Rien de tout cela n'est inévitable.

Pour conclure, la membre ne retire rien de ses constats, de ses craintes et de sa colère face à ce projet de loi. Avec le groupe Les Engagés, le ministre va marquer l'histoire du rail, très exactement 100 ans après la création de la SNCB, mais pas de façon positive.

Le ministre sera celui qui aura mis fin au statut, alors qu'il a notamment été créé pour faire face à une extrême droite aux portes du pouvoir.

Le ministre sera celui qui aura mis fin à un régime qui assure la meilleure égalité salariale entre les femmes et les hommes.

Il sera celui qui casse le modèle sociale dans l'une des plus grandes entreprises publiques du pays, alors que l'on sait que là où les syndicats sont mis de côté, les salaires reculent et les conditions de travail se détériorent.

Le ministre sera aussi celui qui contribuera à démanteler davantage les entreprises publiques ferroviaires, alors que les cheminots sont fiers de cette unicité, car oui, ils se sentent tous appartenir à la grande famille cheminote.

Le ministre sera celui qui prépare la libéralisation, cassant un des fleurons belges, un service public qui a

te grabbel gooit, want als openbare dienstverlener heeft het Belgische spoor altijd geschitterd en zijn knowhow geëxporteerd naar alle uithoeken van de wereld.

In de plaats van de minister zou de spreekster niet trots zijn op een dergelijk palmares.

*De heer Julien Matagne (Les Engagés)* is van mening dat het feit dat de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, onlangs heeft aangegeven dat er meer sollicitaties en spontane kandidaturen binnenkomen dan ooit tevoren, aantoonde dat de wijziging van het statuut niet per se een negatieve invloed heeft.

De minister bereidt de NMBS voor op de toekomst en is dus op de goede weg.

Het lid zal het wetsontwerp steunen.

*De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling,* antwoordt dat verschillen in opvattingen geen belemmering vormen voor het hebben van een visie.

De regering en de minister hebben een keuze gemaakt die ze graag volledig willen doorvoeren.

Met betrekking tot de vragen waarop niet is geantwoord, heeft de minister voor zover hij weet geen achterstand, maar hij zal de stand van zaken laten controleren. Indien er vertraging is, dan zal het lid onmiddellijk antwoord krijgen.

Een lid heeft gezegd dat de al lang in dienst zijnde werknemers niets zullen verliezen, maar de nieuwe werknemers wel. Dat is in elk geval geen vaststelling, want alleen de toekomst kan aangeven wat er van aan is.

Vandaag moet alles in het werk worden gesteld om een nieuw sociaal pact tot stand te brengen, dat rekening houdt met de onvermijdelijke en noodzakelijke modernisering van de spoorwegen in België, waarin iedereen – zowel werknemers als management – rechten en plichten heeft, en waarin iedereen zich er ook van bewust is dat hij in dienst staat van het publiek.

De minister denkt dat dit mogelijk is. De vakbondsverantwoordelijken willen zeker bijdragen aan het welslagen van een nieuw sociaal pact. Hetzelfde geldt voor de directieverantwoordelijken van de drie entiteiten, Infrabel, HR Rail en NMBS.

De dialoog werd hervat. Verloopt alles in de grootste sereniteit? Nee. Een jaar zoals dit verloopt niet zonder

brillé tout au long de son histoire, et dont le savoir-faire a été exporté aux quatre coins du monde.

L'intervenante ne serait pas fière d'un tel bilan.

*M. Julien Matagne (Les Engagés)* estime pour sa part que si la CEO de la SNCB, Mme Dutordoir, a très récemment indiqué que les sollicitations et les candidatures spontanées étaient plus nombreuses que jamais, cela démontre que le changement de statut n'interfère pas forcément négativement.

Le ministre prépare la SNCB pour l'avenir et est donc sur la bonne voie.

Le membre exprime son soutien au projet de loi.

*M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable,* répond que la divergence de points de vue n'empêche pas d'avoir une vision.

Le gouvernement et le ministre ont fait un choix qu'ils souhaitent mettre en œuvre jusqu'au bout.

En ce qui concerne les questions auxquelles il n'a pas été répondu, le ministre n'accuse aucun retard à sa connaissance, mais il va faire vérifier l'état du dossier. Si retard il y a, la membre recevra la réponse immédiatement.

Un membre a dit que les anciens ne perdront rien, les nouveaux, oui. Ce n'est en tout cas pas un constat, parce que seul l'avenir dira ce qu'il en est.

Il faut, aujourd'hui, tout mettre en œuvre pour qu'un nouveau pacte social puisse voir le jour, qui tienne compte de la modernisation inévitable et indispensable des chemins de fer en Belgique, dans lequel chacun, travailleur comme direction, a des droits et des obligations, et dans lequel chacun sait aussi qu'il travaille au service du public.

Le ministre pense que c'est possible. Les responsables syndicaux ont certainement la volonté de contribuer au succès d'un nouveau pacte social. Il en va de même des responsables des directions des trois entités que sont Infrabel, HR Rail et la SNCB.

Le dialogue a été repris. Est-ce que tout se passe bien dans la plus grande harmonie? Non. On ne traverse pas

spanning, maar iedereen zit weer rond de tafel en er is dialoog. De minister hoopt dat die een succes wordt.

Hij hanteert geen bepaalde deadline, maar streeft bovenal naar een goed akkoord.

Met betrekking tot de vakbonden is het niet juist te beweren dat men hen "omzeilt" wanneer ze zich verzetten.

Als dat het geval was, zouden er waarschijnlijk niet zoveel stakingsdagen zijn geweest. De minister heeft inderdaad slechts één keer gewild dat de zaak voor de rechter zou worden gebracht.

De minister heeft niet de indruk dat de rechters hem ongelijk hebben gegeven. De gerechtelijke weg is inderdaad niet de beste oplossing, maar er moest een sterk signaal komen, ook ten aanzien van de reizigers. De minister vindt niet dat hij het protest heeft "omzeild". Meer dan één collega-minister heeft hem trouwens verweten dat hij zich te toegeeflijk heeft opgesteld ten opzichte van de stakingsacties.

De minister is inderdaad van mening dat werknemers in een democratische samenleving over een stakingsrecht beschikken. Het stakingsrecht moet worden nageleefd, maar stakingsmisbruik vormt een echt probleem, omdat meningsverschillen ook anders kunnen worden opgelost.

De minister heeft zelf tweemaal een voorakkoord ondertekend. Hij heeft dan vastgesteld dat de basis niet is gevolgd en dat er verschillen waren tussen het Noorden en het Zuiden van het land. Wanneer hij een voorakkoord ondertekent, neemt de minister zijn verantwoordelijkheid.

Men kon de meerderheid, de regering, evenmin verhinderen het regeerakkoord uit te voeren. De minister begrijpt dat niet iedereen het eens is.

De minister heeft al een hele reeks vragen omtrent de escalatie beantwoord. Hij betwist de karikatuur die van de raad van bestuur wordt gemaakt. Het klopt niet dat binnen een overheidsinstantie de raad van bestuur louter de werkgever vertegenwoordigt. Men mag die niet verwarren met de directies (CEO's). Een bedrijfsbestuurder is altijd, al zeker binnen een publieke instelling, de hoeder van het maatschappelijk belang. Dat maatschappelijk belang omvat de rechten van zowel werknemers als directie, alsook de dienstverlening aan de klanten, in dit geval de reizigers. Volgens de minister brengt de escalatieprocedure een en ander in balans.

Aangaande de liberalisering van het spoor komen de voorbeelden van mevrouw Jacquet bijzonder van pas om

une année comme on vient de la traverser, sans qu'il y ait la tension. Mais tout le monde est autour de la table. Et le dialogue existe. Le ministre souhaite qu'il aboutisse.

Il n'y a pas d'échéance, pour lui. Il y a juste l'objectif d'aboutir à un bon accord.

Quant aux syndicats, il n'est pas exacte d'affirmer que lorsqu'ils bloquent, on les "bypasse".

Si ça avait été le cas, on n'aurait sans doute pas eu autant de jours de grève. À une seule reprise effectivement, le ministre a souhaité qu'on saisisse les tribunaux.

Il ne semble pas que les juges aient donné tort au ministre. Certes, le recours à l'ordre judiciaire n'est pas ce qu'il y a de mieux, mais il fallait donner un signal fort, aussi aux usagers du rail. Le ministre ne pense pas avoir "bypassé", et d'ailleurs, dans la majorité, plus d'un lui a reproché d'avoir une forme de complaisance à l'égard des mouvements de grève.

Le ministre estime qu'effectivement, dans une société démocratique, le droit de grève est un droit qui appartient aux travailleurs. Le droit de grève doit être respecté, mais l'abus de grève représente un vrai problème, parce qu'on peut régler les problèmes différemment.

Le ministre a lui-même, à deux reprises, signé un préaccord. Il a constaté effectivement que la base n'a pas suivi et qu'il y avait des différences entre le nord et le sud du pays. Le ministre déclare que quand il signe un préaccord, il prend aussi sa responsabilité.

L'on ne pouvait pas non plus empêcher la majorité, le gouvernement, d'exécuter l'accord de gouvernement. Le ministre comprend que pas tout le monde soit d'accord.

Le ministre a déjà répondu à nombre de questions relatives à l'escalade, mais il n'est pas d'accord avec la caricature qui est faite du conseil d'administration. Il ne considère pas que dans une entité publique, le conseil d'administration est le représentant du patronat. Il ne faut pas confondre avec les directions (les CEO). Un administrateur de société, quelle qu'elle soit, d'ailleurs, mais sûrement, dans le cas des entités publiques, est quelqu'un qui est gardien de l'intérêt sociétal. Et dans l'intérêt sociétal, il y a autant les droits des travailleurs que les droits de la direction et le service à la clientèle, ou plutôt, aux usagers. L'escalade est, pour le ministre, un système qui permet de trouver un équilibre.

À propos de la libéralisation du rail qui a été présentée, les exemples donnés par Mme Jacquet permettent

het thema te bespreken. Zo zou het goederenvervoer (de activiteit van Lineas dus) zagezegd volledig zijn opengesteld voor concurrentie. Die bewering strookt echter niet met de praktijk. Operationeel genomen is het goederenvervoer immers niet overal geliberaliseerd. De Europese Commissie, niet altijd van de snelste, heeft dan ook niet zomaar een procedure opgestart tegen Duitsland en Frankrijk, die de markt niet hebben opengesteld voor concurrentie. In die zin kan men inderdaad misschien stellen dat de dappere, brave Belgen bij de neus zijn genomen. Dat krijgt men helaas wanneer concurrentie eigenlijk maar schijn is. Gelukkig heeft Europa dat nu in de gaten.

De minister schuift de schuld weliswaar niet af op de Europese Commissie of de Europese instanties. De procedures lopen, en Duitsland en Frankrijk weten dat ze niet conform de Europese wetgeving handelen. Daarom heeft de Belgische Staat haar verantwoordelijkheid genomen. De ministers van Mobiliteit en Financiën hebben aan de regering een voorstel gedaan om die concurrentie te redden. Uiteraard had de minister dat liever anders gezien. Maar dat gaat alleen als de concurrentie met dezelfde wapens vecht, wat hier niet het geval is.

Het door het lid aangehaalde voorbeeld kan hem niet overtuigen. Binnen een echt concurrentiële markt had Lineas immers al zijn troeven kunnen uitspelen en de kracht van zijn personeel – deels afkomstig van de NMBS – kunnen tonen.

Het tweede voorbeeld gaat over de situatie in het Verenigd Koninkrijk, die echter niet te vergelijken valt met die van België. In het Verenigd Koninkrijk heeft een privatisering plaatsgevonden. De minister heeft nooit gezegd dat hij droomt van een privaat model. Hij wil vooral een sterk en concurrentieel publiek spoorwezen. In het Verenigd Koninkrijk is de privatisering nefast gebleken voor het spoornet. In België blijven het spoornet en de investeringen in dat net echter uitsluitend de bevoegdheid van de Staat. Het komt erop neer dat de Staat moet zorgen voor een netwerkdienst die concurrentie mogelijk maakt.

Na 2030 zal dat de enige – weliswaar zware – verantwoordelijkheid zijn voor de Staat. Zonder efficiënt spoornet is doeltreffende concurrentie immers onmogelijk. De minister pleit voor een staatsmonopolie over dat spoornet, met andere woorden over Infrabel.

Door de dienstverlening van de spoorwegen doeltreffender, performanter en concurrentiëler te maken, blijft het Belgische spoorvervoer op niveau. Meer nog, het zal ook meer gebruikers lokken. Zulks kan de ecologische transitie alleen maar ten goede komen.

d'aborder le sujet de manière concrète. Ainsi Lineas – le transport de marchandises – a été ouvert à la concurrence, est-il dit. Les points de vues divergent quant à l'affirmation par rapport à une pratique. Ouvert à la concurrence partout, opérationnellement? Non. Ce n'est pas pour rien que la Commission européenne, qui est parfois lente, a introduit un recours à l'égard de l'Allemagne et de la France, qui n'ont pas ouvert ce marché à la concurrence. Et en cela, on peut peut-être effectivement dire aux valeureux Belges qu'ils sont de bons élèves, et qu'ils se sont peut-être fait avoir. Quand une concurrence est un semblant de concurrence, on arrive à cette difficulté. Et l'Europe l'a bien compris.

Le ministre ne rejette pas la faute sur la Commission ou sur l'administration européenne. Les procédures sont en cours, et tant les Allemands que les Français savent que ce qu'ils ont fait n'est pas conforme à la législation européenne. C'est ce qui a obligé l'État belge d'avoir pris ces responsabilités. Les ministres en charge de la Mobilité et des Finances ont présenté au gouvernement une possibilité qui permet de sauver cette concurrence. Certes, le ministre aurait préféré l'éviter. Et pour ça, il fallait aussi qu'on ait en face un concurrent qui joue avec les mêmes armes, ce qui n'a pas été le cas.

L'exemple cité par la membre ne le convainc pas. En présence d'un modèle véritablement concurrentiel, Lineas aurait pu montrer toutes les capacités qui sont les siennes, avec un personnel en plus remarquable, qui vient en partie de la SNCB.

Le deuxième exemple porte sur le Royaume-Uni, sauf qu'il n'est pas comparable à la situation en Belgique. Au Royaume-Uni, il s'agit d'une privatisation. Le ministre n'a quant à lui jamais dit avoir rêvé d'un modèle privé. Au contraire, il souhaite un rail public fort, qui puisse assumer la concurrence. Au Royaume-Uni, la privatisation, avec toutes ses conséquences, a touché le réseau. Mais dans le cas belge, le réseau, les investissements sur le réseau restent monopoles d'État. Ce qui veut dire que l'État a la responsabilité d'offrir un service de réseau qui permette à la concurrence de s'exercer.

Et ce sera, après 2030, la seule responsabilité de l'État – lourde. Parce que sans réseau efficace, pas de concurrence possible en termes d'efficacité. Le ministre plaide pour un monopole d'État sur le réseau, c'est-à-dire sur Infrabel.

Le ministre pense qu'en rendant le service du rail plus efficace, plus performant, plus concurrentiel, on ne fragilise pas le rail. Au contraire, on amène plus d'usagers vers le rail. Cela favorise bien entendu la transition écologique.

De minister noemt het voorbeeld van Spanje, waar de beleidsmakers volop de kaart van de liberalisering hebben getrokken. Met welk resultaat? Klagen de Spanjaarden vandaag over die liberalisering? Neen. De inkomsten zijn gestegen, de dienstverlening is erop vooruitgegaan en het treinaanbod is uitgebreid.

De twijfelaars kunnen niet anders dan vaststellen dat het model werkt en dat de hervorming allerminst een of andere ideologische insteek heeft. Ze is pragmatisch, teneinde klaar te zijn voor de toekomst. Het optimisme van de minister zet hem ertoe aan te stellen dat hij de NMBS, Infrabel en HR Rail kansen biedt om al hun potentieel te etaleren.

Inzake escalatie wordt geroepen dat voorheen alles prima ging en wordt gevraagd waarom dan aanpassingen nodig zijn. De minister krijgt voortdurend correspondentie over de toestand. Dat betekent uiteraard niet dat alles slecht was.

Het is natuurlijk veel gemakkelijker om kritiek te spuien op een overheidsdienst dan op een private speler. Niettemin moet een en ander beter in de toekomst. De escalatieprocedure is overigens slechts de laatste stap. Eerst is er de sociale dialoog. Pas als die tot driemaal toe niets oplevert, treedt de escalatieprocedure in werking. Tot slot kan ook de minister zelf nog de knoop doorhakken.

De invoering van het nieuwe escalatiesysteem is ingegeven door de stakingen die werden afgekondigd toen er niet eens een tekst voorlag. Die kwamen er om ideologische en niet om politieke redenen en waren gericht tegen een regering die zich misschien vergist, maar die wel de meerderheid heeft in het Parlement.

De minister gaat er van zijn kant van uit dat deze meerderheid precies biedt wat nodig is om dit land zowel in het Noorden als in het Zuiden vooruit te helpen.

Regeren is vooruitzien. Daarom is het escalatiemechanisme belangrijk. Niettemin betekent een escalatie dat het overleg en de sociale onderhandelingen zijn mislukt. De minister hoopt dat de directies en de vakbonden tot een consensus kunnen komen.

Ondernemingen als de NMBS, Infrabel of HR Rail, met 25.000 medewerkers, kunnen alleen functioneren op basis van consensus. Er kunnen natuurlijk verschillende standpunten zijn. De minister hoopt dat het escalatiemechanisme een kans biedt om tot oplossingen te komen.

Mocht de minister op een dag moeten ingrijpen, dan zal hij zijn verantwoordelijkheid nemen in het algemeen belang.

Le ministre évoque l'exemple de l'Espagne, dont l'orientation politique est connue, qui a libéralisé le marché. Avec quels résultats? Les Espagnols se plaignent-ils aujourd'hui de la libéralisation? Non, ils ne s'en plaignent pas. Ils ont plus de recettes, plus de services, plus de trains.

Les sceptiques peuvent constater que le modèle fonctionne, et que la réforme n'est donc pas idéologique. Elle se veut pragmatique pour être à la hauteur. L'optimisme du ministre le pousse à dire qu'il offre à la SNCB, à Infrabel et à HR Rail des possibilités d'exprimer tout le potentiel qui est le leur.

Pour ce qui est de l'escalade, tout allait-il très bien auparavant. Pourquoi changer? Le ministre reçoit un courrier abondant par rapport à l'état des choses. Cela ne signifie pas non plus que tout était mauvais.

Seulement, quand c'est un service public, on a plus facile à critiquer que quand c'est privé. Mais ça peut mieux fonctionner demain. Et l'escalade n'est que la procédure en bout de couloir. Il y a d'abord le dialogue social. Si, à trois reprises, le dialogue n'aboutit pas, on entre dans l'escalade. Après, il reste encore ministre.

Ce qui a convaincu celui-ci de créer ce système de l'escalade, ce sont les grèves qui ont eu lieu en l'absence de texte, pour des raisons idéologiques et non politiques, à l'égard d'un gouvernement qui peut-être se trompera, mais qui a une majorité au Parlement.

Pour sa part, le ministre fait le pari que cette majorité est celle dont on a besoin pour faire évoluer ce pays au nord comme au sud.

Gouverner, c'est prévoir. Et c'est pour cela que l'escalade est importante. Néanmoins, le jour où on arrive à l'escalade, c'est un échec, de la concertation et de la négociation sociale. Le ministre souhaite que les directions et les syndicats puissent trouver le consensus.

Une entreprise comme la SNCB, Infrabel, HR Rail, avec 25.000 personnes, ne peut fonctionner qu'avec le consensus. On peut avoir des points de vue bien évidemment différents. Le ministre espère que l'escalade permettra de saisir la chance qui est donnée.

Et si un jour le ministre doit intervenir, il prendra ses responsabilités dans l'intérêt général.

In welk opzicht zal de hervorming de dienstverlening voor reizigers verbeteren? België is de laatste lidstaat van de Europese Unie die de liberaliseringsfase ingaat. Dat biedt voordelen, omdat men daardoor kan kijken naar wat eerder is gebeurd, kan zien wat wel en wat niet heeft gewerkt en daarmee rekening kan houden bij het nemen van eigen beslissingen.

De minister wil geen kritiek leveren op het verleden, maar neemt zijn verantwoordelijkheid voor het heden en de toekomst. Men had eerder kunnen instappen in dit mechanisme. Vandaag is 2032 al bijna in zicht. Werkzaamheden die al eerder hadden kunnen worden aangepakt, moeten nu op een draffe worden gerealiseerd.

Hoe kan er worden bespaard? De consultancy doet vragen rijzen. Daar is effectief verbetering nodig. De digitale aspecten zijn geprivatiseerd om redenen die verband houden met kosten en concurrentie. Dat betekent nog niet dat het huidige volume aan concurrentie als redelijk en evenwichtig kan worden beschouwd. De minister heeft in dat verband een akkoord met de NMBS.

Hoe zullen de ontvangsten worden verhoogd? Net zoals Spanje dat heeft gedaan.

Het opnieuw samenbrengen van de entiteiten is niet verenigbaar met de evolutie van het spoor en de liberalisering, die betrekking heeft op de dienstverlening en niet op het staatsmonopolie inzake het netwerk.

Het escalatiemechanisme houdt geenszins een wettelijke inperking in van het recht op inspraak dat door artikel 23 van de Grondwet wordt gewaarborgd. Het schaft de vakbondsinspraak niet af, maar organiseert integendeel een gestructureerde procedure om aanhoudende blokkeringen op te lossen via opeenvolgende stappen, vergezeld van procedurele waarborgen.

De vakbonden worden bij elke fase van het proces betrokken, ook binnen het escalatiecomité, wat een belangrijke waarborg vormt. Het mechanisme treedt pas in laatste instantie in werking, nadat de gebruikelijke overleginstanties (de Nationale Paritaire Commissie en de stuurgroep) niet tot een resultaat zijn gekomen. Het is uitsluitend bedoeld ter voorkoming van langdurige impasses die in het verleden een obstakel bleken voor de uitvoering van hervormingen die nochtans noodzakelijk waren voor de goede werking van de openbare spoorwegdienst.

In die zin leidt het niet tot een onevenredige vermindering van het bestaande beschermingsniveau. Het beantwoordt aan een legitieme doelstelling van algemeen belang, namelijk het waarborgen van de

En quoi la réforme va améliorer le service pour les navetteurs? La Belgique est le dernier État membre de l'Union européenne à rentrer dans la phase de libéralisation. Cela comporte des avantages, parce que cela donne une grille de lecture de ce qui a été fait avant et permet d'identifier ce qui a fonctionné ou non, pour en tenir compte afin d'orienter ses propres décisions.

Le ministre ne voudrait pas critiquer le passé, il est là pour assumer ses responsabilités du présent et de l'avenir. On aurait pu rentrer plus tôt dans le mécanisme et aujourd'hui, on est très proche de 2032. Il va falloir réaliser assez vite un travail qui aurait pu être entamé plus tôt.

Comment faire des économies? La consultance soulève des questions, on doit effectivement améliorer quelque chose. Le service du numérique a été privatisé pour des raisons qui sont liées au coût et à la concurrence. Mais ce n'est pas pour autant que le volume tel qu'on le connaît en termes de concurrence est un volume qui semble raisonnable et raisonné. Le ministre a effectivement, à cet égard, un accord avec la SNCB.

Mais comment va-t-on augmenter les recettes? Exactement comme l'Espagne l'a fait.

Réunifier les entités n'est pas compatible avec l'évolution du rail et la libéralisation qui ne porte que sur le service, pas sur le monopole d'État qui concerne le réseau.

Le mécanisme d'escalade ne constitue en aucun cas une régression substantielle du droit de participation garantie par article 23 de la Constitution. Il ne supprime pas la participation syndicale, au contraire. Il organise une procédure structurée visant à résoudre des situations de blocage persistantes à travers des étapes successives assorties de garanties procédurales.

Les organisations syndicales sont associées à chaque phase du processus, y compris au sein du comité d'escalade, ce qui constitue une garantie importante. Ce mécanisme n'intervient qu'en dernier recours après l'échec des instances ordinaires de concertation, à savoir la Commission parité nationale et le comité de pilotage. Il vise uniquement à éviter des situations de paralysie prolongées dont par le passé ont travaillé la mise en œuvre de réformes nécessaires au bon fonctionnement du service public ferroviaire.

En ce sens, il ne réduit pas de manière disproportionnée le niveau de protection existant. Il répond à un objectif légitime d'intérêt général, assurer la continuité du service public, garantir la sécurité juridique des décisions

continuïteit van de openbare dienst, de rechtszekerheid van beslissingen en een doeltreffend bestuur. De samenstelling van het escalatiecomité beantwoordt aan een verantwoordelijkheidsvereiste.

De aanwezigheid van de leden van de stuurgroep en de voorzitters van de raden van bestuur van HR Rail, de NMBS en Infrabel moet ervoor zorgen dat op het juiste niveau beslissingen kunnen worden genomen wanneer alle overlegkanalen zijn uitgeput. Het gaat dus niet om een onevenwichtige of door werkgevers bemande instantie, maar om een aanvullend mechanisme om impasses te doorbreken die onverenigbaar zijn met de vereisten van continuïteit en efficiëntie van de openbare dienst. De vakbonden behouden hun volledige slagkracht.

Ze nemen deel aan de besprekingen, kunnen voorstellen indienen, teksten amenderen en hun standpunten in elke fase verdedigen. Het mechanisme is uitsluitend bedoeld om te voorkomen dat blokkeringen eindeloos voortduren ten koste van het algemeen belang.

Aangaande de houding van CEO's ten opzichte van de minister stelt de spreker dat zij prima in staat zijn hun mannetje te staan als ze het niet eens zijn met de minister. Een minister moet zijn standpunt evenwel ook kunnen verdedigen tegenover de CEO's. Dat is volkomen logisch en normaal.

De verantwoordelijkheid van de een is niet die van de ander. Het bedrijf wordt vooruitgeholpen door dialoog.

De minister is tot slot optimistisch over de toekomst. Hij stelt dat men de uitdagingen van het heden moet aangaan, de concurrentie niet mag schuwen, alsook moet streven naar een sterke spoorsector en een kwaliteitsvolle dienstverlening voor de bevolking.

*Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA)* staat volledig achter het wetsontwerp, dat nodig is om het spoor voor te bereiden op de toekomst.

*De heer Dimitri Legasse (PS)* vergelijkt de uiteenzetting van de minister met een slecht toneelstuk. De genoemde punten hebben niets met het onderwerp te maken. De minister brengt geen concrete argumenten naar voren en beweert een koele minnaar te zijn van het escalatiesysteem. De minister wil geen conflict met de vakbonden; daarom stapt hij slechts één keer naar de rechter, maar dat is één keer te veel. Er waren twee voorlopige akkoorden, en de vakbonden zijn op hun woord teruggekomen.

et permettre une action administrative efficace. S'agissant de la composition du comité d'escalade, celle-ci répond à une exigence de responsabilité.

La présence des membres du comité de pilotage ainsi que des présidents des conseils d'administration de HR Rail, de la SNCB et d'Infrabel vise à garantir qu'une décision puisse être prise au niveau adéquat lorsque toutes les voies de concertation ont été épuisées. Il ne s'agit donc pas de créer une instance déséquilibrée ou patronale, mais bien un mécanisme subsidiaire permettant de dépasser une impasse incompatible avec des exigences de continuité de performance du service public. Les organisations syndicales conservent pleinement leurs capacités d'action.

Elles participent aux discussions, peuvent formuler des propositions, amender les textes et défendre leurs positions à chaque étape. Le mécanisme vise uniquement à empêcher qu'un blocage puisse se prolonger indéfiniment au détriment de l'intérêt général.

Pour ce qui est de l'attitude des CEO face au ministre, ils sont parfaitement capable de tenir tête quand ils ne sont pas d'accord avec le ministre. Mais un ministre doit aussi lui-même tenir tête face aux CEO. C'est tout à fait logique et normal.

La responsabilité des uns n'est pas celle des autres. Mais c'est aussi par le dialogue qu'on arrive à faire avancer l'entreprise.

Pour conclure, le ministre exprime son optimisme de réussir le futur. Il affirme oser affronter le temps présent et risquer la concurrence et gagner pour le rail et le service que le rail doit apporter à la population.

*Mme Dorien Cuylaerts (N-VA)* estime qu'il est crucial de préparer les chemins de fer à l'avenir, raison pour laquelle elle soutient pleinement le projet à l'examen.

*M. Dimitri Legasse (PS)* compare l'exposé du ministre à une pièce de théâtre. Les éléments évoqués n'ont rien à voir avec le sujet. Il ne développe pas d'arguments précis, et quand il aborde le système d'escalade, il explique ne pas en vouloir. Le ministre ne veut pas de conflit avec les syndicats, c'est pourquoi il ne saisit les tribunaux qu'une seule fois. Mais c'est une fois de trop. Il y avait deux préaccords, et les syndicats ont mangé leurs paroles.

Democratie betekent echter niet dat de vakbondsdirectie beslissingen neemt voor alle leden. Zo werkt het niet.

Het nieuwe sociaal pact waarvan sprake zal niet in het voordeel zijn van de nieuwe werknemers. Bovendien is het geen pact. Het is een dictaat van de minister. Daarmee schendt hij het recht van de werknemers; het escalatiecomité is daar het bewijs van. Het is dus een opgelegd sociaal pact, en daarmee omzeilt de minister de vakbondsorganisaties.

Het wetsontwerp maakt een einde aan het statuut, tot grote vreugde van de N-VA, die daar al tien jaar om vroeg. Dat is veelzeggend en toont aan dat de insteek van het wetsontwerp zeer ideologisch is.

Zal de minister de arbeidsomstandigheden van het spoorwegpersoneel van morgen verbeteren? Neen, anders hadden de spoorwerkers wel anders gereageerd. Ze zijn er niet bepaald blij mee, zoals ook de postbeambten vandaag niet staan te juichen.

Het lid spreekt zijn waardering uit voor de vakbonden en het spoorwegpersoneel dat zich heeft verzet tegen dit model, dat hun rechten, pensioenen en vertegenwoordigingsrechten voortdurend ondergraaft.

De sociale bijdragen werden door de regering verhoogd en die verhoging wordt vervolgens als argument gebruikt om het thans voorliggende wetsontwerp door te drukken. Het is duidelijk dat de minister zich niet helemaal op zijn gemak voelt.

De Raad van State toonde zich eveneens bijzonder kritisch.

De minister heeft bovendien niet aangetoond dat de Nationale Paritaire Commissie niet functioneert. Die instantie functioneert, heeft gefunctioneerd en functioneerde, behalve in één geval, dat de minister onvermeld laat. Hij is niet teruggekomen op de problematiek van de kaderleden, noch op het voorwerp van de blokkering.

De minister heeft evenmin aangetoond dat het niet noodzakelijk is het statuut van ten minste een aanzienlijk deel van het personeel te behouden.

Kortom, het lid blijft sceptisch.

*Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB)* betreurt de onderfinanciering van het spoor in het verleden, de sluiting van spoorlijnen en de geleidelijke afbouw van het sociaal overleg in de afgelopen jaren. Ze wil het opnemen voor het spoor van de toekomst, dat altijd in publieke handen moet blijven en moet worden gefinancierd in verhouding

La démocratie, ce n'est pourtant pas la direction des syndicats qui décide pour l'ensemble des affiliés. Non, ça ne marche pas comme ça.

Quant au nouveau pacte social évoqué, il ne va pas être à l'avantage des nouveaux. D'ailleurs, il ne s'agit pas d'un pacte. C'est le ministre qui le dicte. En cela, il bafoue le droit des travailleurs, et le comité d'escalation en est la démonstration. Donc, c'est un pacte social dicté, et en cela, le ministre "bypasse" les organisations syndicales.

Le projet de loi met fin au statut et est applaudi par les membres de la N-VA, qui le demandaient depuis dix ans. C'est révélateur et cela démontre la portée très idéologique du projet.

Est-ce le ministre va améliorer la vie des cheminots demain? Mais non, sans ça, ils n'auraient pas fait ce qu'ils ont fait, et ils n'ont pas fait de gaieté de cœur, comme les postiers ne manifestent pas de gaieté de cœur aujourd'hui.

Le membre salue les organisations syndicales et les cheminots qui se sont battus contre ce modèle, qui attaque constamment leurs droits, leurs pensions, et leurs droits de représentation aujourd'hui.

Quant aux cotisations sociales, le gouvernement a fait en sorte de les augmenter, et s'en sert ensuite comme argument pour mettre en place le projet examiné aujourd'hui. Manifestement, le ministre n'est pas tout à fait à l'aise.

Le Conseil d'État a été très critique, aussi.

Et le ministre n'a pas démontré que la Commission paritaire nationale ne fonctionnait pas. Elle fonctionne, a fonctionné et fonctionnait, sauf dans un cas, dont le ministre ne parle pas. Il n'est pas revenu sur cette problématique des cadres et de l'objet qui a été bloqué.

Le ministre n'a pas démontré non plus qu'il n'est pas nécessaire de maintenir au moins une partie importante du personnel sous statut.

En conclusion, le membre demeure sceptique.

*Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB)* regrette le sous-financement du rail dans le passé, la fermeture des lignes et la réduction progressive de la concertation sociale, ces dernières années sont. Elle veut défendre le rail du futur, toujours public, financé à hauteur des enjeux de la société en tenant compte de la nécessité d'utiliser le

tot de maatschappelijke uitdagingen, inclusief de noodzaak om de spoorwegsector in te zetten als een echt instrument voor ecologische planning. Ecologie moet iedereen aanspreken.

Als de minister de vakbonden niet wil omzeilen, dan kan hij de escalatieprocedure intrekken. Met deze procedure kan hij daarentegen de vakbonden negeren en in een minderheidspositie manoeuvreren, opdat de directies hun maatregelen zonder weerstand kunnen opleggen.

Als de rechten van de statutairen dan toch volledig zouden worden gehandhaafd, waarom zou men die escalatieprocedure dan instellen? Als die procedure helemaal niets voorstelt, zoals de minister beweert, waarom zou men die dan opleggen?

Waarom zou men bovendien die escalatieprocedure instellen als de overgrote meerderheid van de dossiers niet worden geblokkeerd en er compromissen worden gevonden tussen de directie en de vakbonden? Zoals de vakbonden hebben aangegeven, is het enige dossier waarover onenigheid bestaat dat van de alternatieve loonvormen. De minister wil met andere woorden het sociaal model loslaten, enkel en alleen om dit dossier erdoor te krijgen.

Wat de escalatieprocedure betreft, heeft de Raad van State zich duidelijk uitgesproken: het feit dat de vakbonden in het sociaal overleg in de minderheid zijn, is in strijd met de internationale verplichtingen van België, onder meer ten aanzien van de Internationale Arbeidsorganisatie.

Waarom zou men de Raad van State niet om advies vragen over de wettigheid van het instrument?

Het lid herhaalt dat de minister het einde van de statutaire aanwervingen verdedigt door erop te wijzen dat de bijdragen voor statutair personeel zullen stijgen. Het is echter de regering die dit heeft beslist.

Wat de liberalisering betreft, heeft de minister het ten slotte over Lineas. Hoe zit het met de liberalisering van het vrachtvervoer? Dat lijkt te stagneren en af te nemen, in tegenstelling tot het wegvervoer, dat toeneemt. Op de koop toe moet de regering miljoenen euro's injecteren om een faillissement af te wenden; de miljoenen gaan naar de privésector, terwijl de bevolking besparingen opgelegd krijgt.

In het Verenigd Koninkrijk heeft er inderdaad een privatisering plaatsgevonden, maar de minister vertelt niet alles: er was een liberalisering waarbij privéoperatoren tot het spoorweginet zijn toegetreden. Tijdens de covidpandemie hebben sommige bedrijven besloten

secteur ferroviaire comme véritable outil de la planification écologique. L'écologie doit parler à tout le monde.

Si le ministre ne "bypasse" pas les syndicats, alors il peut retirer la procédure d'escalade. Or, avec cette procédure, s'il ignore les syndicats, il le minorise pour que les directions puissent imposer leurs mesures en toute impunité.

Ensuite, si les droits des statutaires sont intégralement maintenus, pourquoi, une fois de plus, créer cette procédure d'escalade? Si cette procédure ne présente rien du tout, comme l'estime le ministre, pourquoi l'imposer?

De plus, pourquoi créer cette procédure d'escalade, si la grande majorité des dossiers ne font pas l'objet de blocages et que des compromis sont trouvés entre la direction et les syndicats? Comme l'ont dit les syndicats, le seul dossier qui coince, concerne des rémunérations alternatives, c'est-à-dire que le ministre veut abandonner le modèle social, uniquement pour que ce dossier passe.

Alors toujours sur la procédure d'escalade, le Conseil d'État a été clair: le fait de minoriser les syndicats dans la concertation sociale est contraire aux engagements internationaux de la Belgique, notamment vis-à-vis de l'Organisation Internationale du Travail.

Pourquoi ne pas demander un avis du Conseil d'État sur la légalité de l'instrument?

Ensuite, la membre le répète, le ministre justifie la fin des engagements statutaires, notamment parce que les cotisations des statutaires vont augmenter. Or, c'est le gouvernement qui l'a décidé.

Enfin, sur la libéralisation, le ministre revient sur Lineas. *Quid* de la libéralisation du fret? Un transport de marchandises qui stagne et diminue, contrairement au transport routier qui augmente. Et cerise sur le gâteau, le gouvernement doit injecter des millions pour éviter la faillite, des millions pour le privé, des économies pour le public.

Quant au Royaume-Uni, il y a eu privatisation, mais le ministre ne dit pas tout: il y a eu libéralisation avec l'entrée d'opérateurs privés sur le réseau. Mais, pendant la pandémie de COVID-19, des compagnies ont décidé d'arrêter de faire rouler des trains, parce que certaines

het treinverkeer stil te leggen, omdat bepaalde lijnen niet langer rendabel genoeg waren voor de aandeelhouders. Het resultaat: de Staat moest ingrijpen en bepaalde lijnen nationaliseren. Dat is wat morgen in België dreigt te gebeuren. De privéoperatoren zullen de rendabele lijnen overnemen en wat niet rendabel is, blijft bij de overheid. De privésector beheert de winsten voor de aandeelhouders, de verliezen zijn voor de Staat. Dat is wat men noemt de verliezen afwentelen op de samenleving, terwijl de winsten worden geprivatiseerd.

Wat het Spaanse voorbeeld betreft, vertelt de minister evenmin het hele verhaal. De realiteit is veel genuanceerder. Het klopt dat de concurrentie de tarieven op bepaalde hogesnelheidslijnen heeft doen dalen. Het is ook een feit dat het aantal reizigers is toegenomen. Maar tegen welke prijs en onder welke voorwaarden?

Men moet om te beginnen de zaken duidelijk benoemen. Deze concurrentie betreft slechts enkele heel winstgevendende lijnen, voornamelijk tussen grote steden zoals Madrid en Barcelona. De rest van het net valt buiten die logica. Dat is van fundamenteel belang, want het spoor in België bestaat niet alleen uit hogesnelheidsverbindingen; het is openbare dienst die dagelijks door honderdduizenden reizigers wordt gebruikt. De concurrentie is dus niet uit de lucht komen vallen, maar ging gepaard met een constante druk op de kosten.

Als het over de kosten in de spoorwegsector gaat, moet men het ook over het personeel hebben. In Spanje is bij spoorwegmaatschappijen als Ouigo España of Iryo een duidelijke trend waarneembaar: er is minder personeel aan boord van de treinen, de werknemers moeten polyvalenter zijn en de werkdruk is hoger.

De treinbegeleiders zijn bijvoorbeeld niet verdwenen, maar hun rol is wel veranderd. Hun personeelsbestand werd geoptimaliseerd, met een duidelijke logica: meer doen met minder. Is dat dan het model dat België moet nastreven? Een model waarin uiteindelijk elke operator zijn kosten probeert te verlagen om te overleven in de concurrentiestrijd? Een model waarin de menselijke aanwezigheid aan boord een sluitpost wordt? Een model waarin de coördinatie van het netwerk complexer wordt met meerdere concurrenten in een dermate dichtbevolkt gebied als België? België is Spanje niet. Het Belgische spoornet heeft een hoge dichtheid, is sterk verbonden en wordt dagelijks gebruikt. Bijgevolg leent het zich niet voor concurrentie die beperkt blijft tot enkele rendabele lijnen.

Wat men vooral niet uit het oog mag verliezen is dat het systeem zelfs in Spanje en ondanks de concurrentie nog steeds steunt op omvangrijke overheidsinvesteringen

lijnen n'étaient plus assez rentables pour les actionnaires. Résultat: l'État a dû intervenir et nationaliser certaines lignes. C'est ce qui risque d'arriver en Belgique demain. Les opérateurs privés prendront les lignes rentables et ce qui ne l'est pas relèvera du public. Le public privé gère les bénéfices pour les actionnaires, les pertes sont pour l'État. C'est ce qu'on appelle la socialisation des pertes et la privatisation des profits.

En ce qui concerne l'exemple espagnol, le ministre ne dit pas tout non plus. La réalité est plus nuancée. Certes, en Espagne, la concurrence a fait baisser les prix sur certaines lignes à grande vitesse. Il est vrai également qu'il y a eu une augmentation du nombre de voyageurs. Mais à quel prix et dans quelles conditions?

D'abord, il faut dire les choses clairement. Cette concurrence ne concerne que quelques lignes très rentables, essentiellement entre grandes villes comme Madrid et Barcelone. Le reste du réseau reste en dehors de cette logique. C'est fondamental, parce que le rail en Belgique n'est pas seulement de la grande vitesse, c'est un service public du quotidien, utilisé par des centaines de milliers de navigateurs. Et donc la concurrence n'est pas tombée du ciel, elle s'est accompagnée d'une pression constante sur les coûts.

Ensuite, quand on parle de coûts dans le ferroviaire, on parle aussi des travailleurs. En Espagne, avec des opérateurs comme Ouigo España ou Iryo, on observe une évolution claire. Il y a moins de personnel à bord des trains, il y a plus de polyvalence et il y a plus de pression.

Les accompagnateurs de train, par exemple, n'ont pas disparu, mais leur rôle a été transformé. Leurs effectifs ont été optimisés et la logique était évidente, faire plus avec moins. Et est-ce que c'est ce modèle qu'on veut pour la Belgique? Un modèle où finalement chaque opérateur cherche à réduire ses coûts pour survivre face à la concurrence? Un modèle où la présence humaine à bord devient une variable d'ajustement? Un modèle où la coordination du réseau devient plus complexe avec plusieurs acteurs en concurrence sur un territoire aussi dense que celui de la Belgique? La Belgique n'est pas l'Espagne. Son réseau est dense, interconnecté et utilisé au quotidien. Par conséquent, il ne se prête pas à une concurrence limitée à quelques axes rentables.

Et surtout, même en Espagne, malgré la concurrence, le système repose toujours sur des investissements publics massifs via des gestionnaires d'infrastructures.

via infrastructuurbeheerders. De concurrentie vervangt de openbare dienst dus niet, maar komt er bovenop met haar eigen logica.

Het lid is het ermee eens dat het spoor moet worden verbeterd, dat er moet worden geïnvesteerd en gemoderniseerd en dat de dienstverlening aantrekkelijker moet worden gemaakt. Dat mag echter niet gebeuren via de maatregelen die de minister voorstelt. Verdere liberalisering is geen garantie voor verbetering, maar een beleidskeuze die concrete risico's met zich brengt: versnippering, druk op de werknemers, verlies van samenhang tussen de diensten.

De echte vraag is of er meer concurrentie nodig is. Welk soort spoorwegen willen we? Spoorwegen die worden gezien als een commerciële markt, of spoorwegen die worden gezien als een openbare dienst voor iedereen? Dat is een maatschappelijke keuze.

## II. — STEMMINGEN

### HOOFDSTUK 1

#### Inleidende bepaling

##### Artikel 1

Dit artikel bevat de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

### HOOFDSTUK 2

#### **Terminologische wijzigingen in Boek 2 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen**

#### **(Het personeel van de Belgische Spoorwegen)**

##### Art. 2 tot 4

De artikelen 2 tot 4 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

Donc la concurrence ne remplace pas le service public, elle vient se superposer avec ses propres logiques.

La membre est d'accord: oui, il faut améliorer le rail, il faut investir, moderniser et rendre le service plus attractif. Mais pas par les mesures proposées par le ministre. Aller plus loin dans la libéralisation, ce n'est pas une garantie d'amélioration, c'est un choix politique qui comporte des risques concrets. Fragmentation, pression sur les travailleurs, perte de cohérence entre les services.

La vraie question est de savoir s'il faut plus de concurrence. Quel est le rail qu'on veut? Un rail pensé comme un marché public, ou un rail pensé comme un service public au service de tout le monde? C'est un choix de société.

## II. — VOTES

### CHAPITRE 1<sup>ER</sup>

#### Disposition introductive

##### Article 1<sup>er</sup>

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il est adopté par 10 voix contre 2.

### CHAPITRE 2

#### **Modifications terminologiques dans le Livre 2 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges**

#### **(Le personnel des Chemins de fer belges)**

##### Art. 2 à 4

Les articles 2 à 4 sont successivement adoptés par 10 voix contre 2.

## HOOFDSTUK 3

**Wijziging van het sociaal doel en van de basisopdrachten van HR Rail**

Art. 5 en 6

De artikelen 5 tot 5 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

## HOOFDSTUK 4

**Wijzigingen aan artikel 67 van de wet van 23 juli 1926**

Art. 7

Artikel 7 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

## HOOFDSTUK 5

**Wijzigingen van de artikelen 102, 106 en 107 van de wet van 23 juli 1926, met het oog op het verduidelijken van de besluitvorming inzake selectie en aanwerving**

Art. 8

Artikel 8 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Art. 9

Artikel 9 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

Art. 10

Artikel 10 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

## HOOFDSTUK 6

**Invoering van een escalatiemechanisme met het oog op de vaststelling van de regelgeving die van toepassing is op het statutaire personeel**

Art. 11

Artikel 11 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

## CHAPITRE 3

**Modifications de l'objet social et des missions de base de HR Rail**

Art. 5 à 6

Les articles 5 à 6 sont successivement adoptés par 10 voix contre 2.

## CHAPITRE 4

**Modification de l'article 67 de la loi du 23 juillet 1926**

Art. 7

L'article 7 est adopté par 9 voix contre 2 et une abstention.

## CHAPITRE 5

**Modifications des articles 102, 106 et 107 de la loi du 23 juillet 1926, en vue de préciser la prise de décision en matière de sélection et de recrutement**

Art. 8

L'article 8 est adopté par 10 voix contre 3.

Art. 9

L'article 9 est adopté par 10 voix contre 2.

Art. 10

L'article 10 est adopté par 10 voix contre 2 et une abstention.

## CHAPITRE 6

**Introduction d'un mécanisme d'escalade en vue de l'adoption de la réglementation applicable au personnel statutaire**

Art. 11

L'article 11 est adopté par 9 voix contre 2 et une abstention.

## HOOFDSTUK 7

**Opheffingsbepalingen****Afdeling 1***Opheffing van de algemene opdrachtenbrief*

## Art. 12

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

**Afdeling 2***Opheffing van de verwijzing naar de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk*

## Art. 13

Artikel 13 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

## Art. 14

Artikel 14 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

**Afdeling 3***Opheffing van artikel 35, § 5, van de wet van 21 maart 1991*

Artikel 15 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

## HOOFDSTUK 8

**Inwerkingtreding**

## Art. 16

Artikel 16 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

\*  
\* \*

Het gehele wetsontwerp wordt, met inbegrip van een aantal taalkundige en wetgevingstechnische opmerkingen, aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

## CHAPITRE 7

**Dispositions abrogatoires****Section 1<sup>re</sup>***Abrogation de la lettre générale de missions*

## Art. 12

L'article 12 est adopté par 9 voix contre 2 et une abstention.

**Section 2***Abrogation des références au service externe pour la prévention et la protection au travail*

## Art. 13

L'article 13 est adopté par 10 voix contre 2.

## Art. 14

L'article 14 est adopté par 10 voix contre 2.

**Section 3***Abrogation de l'article 35, § 5, de la loi du 21 mars 1991*

L'article 15 est adopté par 10 voix contre 2.

## CHAPITRE 8

**Entrée en vigueur**

## Art. 16

L'article 16 est adopté par 9 voix contre 2 et une abstention.

\*  
\* \*

L'ensemble du projet de loi, y compris plusieurs corrections de nature linguistique et légistique, est adopté par 9 voix contre 2 et une abstention.

Resultaat van de naamstemming:

*Hebben voorgestemd:*

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Anthony Dufrane;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hiligsmann;

Vooruit: Fatima Lamarti;

cd&v: Tine Gielis.

*Hebben tegengestemd:*

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

*Heeft zich onthouden:*

VB: Frank Troosters.

*De rapporteur, De voorzitter,*

Farah Jacquet Frank Troosters

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

Résultat du vote nominatif:

*Ont voté pour:*

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Anthony Dufrane;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hiligsmann;

Vooruit: Fatima Lamarti;

cd&v: Tine Gielis.

*Ont voté contre:*

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

*S'est abstenu:*

VB: Frank Troosters.

*La rapporteure, Le président,*

Farah Jacquet Frank Troosters

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

**NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN  
EN FEDERALE INSTELLINGEN**

**Volgnummer:** SJD/2026/0182

**Datum:** 16/04/2026

**Trefwoorden:** PROC – Andere – Wetgevingstechniek – Wetgevingstechnische nota's van de Kamer (296.1)

**Betreft:** **Wetgevingstechnische nota betreffende de in eerste lezing aangenomen artikelen van het 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) (DOC 56-1416/004).**

**BIJZONDERE OPMERKINGEN BIJ HET OPSCHRIFT EN DE ARTIKELEN**

**Opschrift**

1. Men vervange het opschrift van het wetsontwerp door wat volgt:

*"Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen en van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, betreffende de modernisering van het personeelsbeheer van de Belgische Spoorwegen"*

/

*"Projet de loi modifiant la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges et la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, en ce qui concerne la modernisation de la gestion du personnel des Chemins de fer belges".*

(Het opschrift moet worden aangevuld met de door artikel 15 van het wetsontwerp aangebrachte wijziging aan de wet van 21 maart 1991 'betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven'. De vermelding "(I)" heeft geen concreet nut en moet dan ook worden weggelaten.)

**Hoofdstuk 2**

2. Men vervange het opschrift van hoofdstuk 2 van het wetsontwerp door wat volgt:

*"Wijzigingen van boek 2 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen, met betrekking tot het statutair personeel en het contractueel personeel"*

/

*"Modifications du livre 2 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, relatives au personnel statutaire et au personnel contractuel".*

(De door hoofdstuk 2 van het wetsontwerp aangebrachte wijzigingen aan boek 2 van de wet van 23 juli 1926 'betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen' [hierna: "de

wet van 23 juli 1926"] zijn niet enkel van "terminologische" aard zoals het opschrift aangeeft: artikel 2 van het wetsontwerp vult artikel 21 van de wet van 23 juli 1926 aan met twee definities en artikel 3 van het wetsontwerp vervangt het opschrift van een hoofdstuk van de wet van 23 juli 1926. Bovendien kunnen de woorden "(*Le personnel des Chemins de fer belges*)" / "(*Het personeel van de Belgische Spoorwegen*)" de indruk wekken dat ze een begrip definiëren, terwijl een opschrift geen normatieve draagwijdte heeft.)

#### Art. 4

3. Wetgevingstechnisch is de werkwijze waarbij via een enkel artikel transversaal een wijziging wordt aangebracht in verschillende bepalingen van een bestaande wet niet toegestaan. De opmaak van een afzonderlijk wijzigingsartikel voor elk te wijzigen artikel is nodig teneinde het principe van de artikelsgewijze stemming in acht te nemen<sup>1</sup> en heeft bovendien als voordeel dat aldus een duidelijk overzicht wordt geboden van alle aangebrachte wijzigingen. Dit geldt des te meer daar de *in casu* beoogde wijziging problemen oplevert wat de Franse en Nederlandse tekst betreft:
- In de Franse versie bevatten de artikelen 66, 67, 72, 81, 102 en 106 van de wet van 23 juli 1926 immers niet de woorden "*personnel non statutaire*" (als exacte uitdrukking) en zouden ze dus niet correct kunnen worden gewijzigd;
  - In de Nederlandse versie bevatten de artikelen 66, 67, 74, 77, 78, 81, 102 en 118 van de wet van 23 juli 1926 niet altijd exact de woorden "*niet statutair personeel*", maar een variatie daarop, en zouden ze dus niet correct kunnen worden gewijzigd.

Het komt de commissie dan ook toe artikel 4 van het wetsontwerp op te splitsen in zoveel artikelen als er te wijzigen artikelen zijn in de wet van 23 juli 1926, door de wijzigingen aan te passen op grond van de huidige teksten en rekening te houden met de bijzondere opmerking onder randnummer 4.

4. Artikel 4 van het wetsontwerp beoogt de artikelen 67 en 81 van de wet van 23 juli 1926 te wijzigen. Deze artikelen worden ook vervangen door respectievelijk de artikelen 7 en 6 van het wetsontwerp. Overeenkomstig artikel 16 van het wetsontwerp:
- treedt artikel 4 van het wetsontwerp in werking de tiende dag na de bekendmaking van het wetsontwerp in het *Belgisch Staatsblad*;
  - treedt artikel 6 van het wetsontwerp in werking op 1 januari 2027, voor zover die interpretatie juist is (zie de bijzondere opmerking onder randnummer 10);
  - treedt artikel 7 van het wetsontwerp in werking op 1 juni 2026.

Rekening houdend met de parlementaire procedures bestaat er een risico dat artikel 4 van het wetsontwerp in werking treedt na artikel 7 van het wetsontwerp. In dat geval zal de door artikel 4 van het wetsontwerp beoogde wijziging aan artikel 67 van de wet van 23 juli 1926 onwerkzaam zijn. Bovendien, ongeacht of het gaat om artikel 6 dan wel om artikel 7 van het wetsontwerp, leidt de door het wetsontwerp doorgevoerde constructie tot de wijziging van twee bepalingen van de wet van 23 juli 1926 die in ieder geval zouden moeten worden vervangen (onder voorbehoud van de bijzondere opmerking onder randnummer 5, in zoverre ze ook van toepassing is op artikel 6 van het wetsontwerp). Het komt de commissie toe artikel 4 van het wetsontwerp vanuit dat oogpunt te herzien, in zoverre het van toepassing is op de artikelen 67 en 81 van de wet van 23 juli 1926.

<sup>1</sup> Artikel 76, eerste lid, van de Grondwet. Zie Raad van State, *Beginselen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, 2008, p. 79, nr. 118.

**Art. 5**

5. Wetgevingstechnisch is de werkwijze die erin bestaat "[...]" te vermelden in een nieuwe tekst – zoals wordt beoogd door het ontworpen artikel 23, § 1, 4° en 5°, van de wet van 23 juli 1926 – voor de lezer moeilijk te begrijpen en te volgen. De lezer kan immers denken dat die vermeldingen overeenstemmen met opgeheven teksten, terwijl het om nieuwe bepalingen gaat. Die werkwijze kan ook voor moeilijkheden zorgen om de ontstaansgeschiedenis van de bepalingen met dergelijke vermeldingen te achterhalen, mochten die bepalingen ooit worden gewijzigd of aangevuld. Indien de commissie wil voorkomen dat interne of externe verwijzingen naar artikel 23, § 1, van de wet van 23 juli 1926 moeten worden gewijzigd, dan brenge zij alleen wijzigingen aan in de delen van dat artikel die daadwerkelijk moeten worden gewijzigd. Dit is bijvoorbeeld niet het geval voor paragraaf 1, 7°, die niet wordt gewijzigd.<sup>2</sup> Anders komt het de commissie toe het ontworpen artikel 23, § 1, 4° en 5°, van de wet van 23 juli 1926 weg te laten en ervoor te zorgen dat eventuele interne en externe verwijzingen dienovereenkomstig worden aangepast. Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 81, 1°, 3°, 4°, 7° en 8°, van de wet van 23 juli 1926 (art. 6 van het wetsontwerp).

**Art. 11**

6. De taalversies van het ontworpen artikel 75, § 2, tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 stemmen niet overeen: in de Franse tekst kunnen aanpassingen worden "*formulées*" (= "*uiteengezet*"), terwijl in de Nederlandse tekst dergelijke aanpassingen kunnen worden "*aangebracht*" (= "*apportées*"). Het komt de commissie toe de overeenstemming tussen de beide taalversies te herstellen.

**Art. 11/1 (nieuw)**

7. In hoofdstuk 7, afdeling 1, van het wetsontwerp voege men een nieuw artikel 11/1 in, luidende:

*"Art. 11/1. In het opschrift van boek 2, titel 2, hoofdstuk 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 3 augustus 2016 en vervangen bij de wet van 3 augustus 2016, worden de woorden ", algemene opdrachtenbrief" opgeheven."*

/

*"Art. 11/1. Dans l'intitulé du livre 2, titre 2, chapitre 1<sup>er</sup>, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 3 août 2016 et remplacé par la loi du 3 août 2016, les mots ", lettre générale de missions" sont abrogés."*

(Het hoofdstuk 7, afdeling 1, alsmede artikel 12 van het wetsontwerp beogen boek 2, titel 2, hoofdstuk 1, afdeling 5, betreffende de algemene opdrachtenbrief, op te heffen. Het opschrift van hoofdstuk 1 dient overeenkomstig te worden aangepast.)

**Art. 12**

8. Men vervange artikel 12 van het wetsontwerp door wat volgt:

*"Art. 12. In boek 2, titel 2, hoofdstuk 1, van dezelfde wet, wordt afdeling 5, ingevoegd bij de wet van 3 augustus 2016, dat artikel 31/1 bevat, opgeheven."*

<sup>2</sup> Onder voorbehoud van een kleinere wijziging.

/  
"Art. 12. Dans le livre 2, titre 2, chapitre 1<sup>er</sup>, de la même loi, la section 5, insérée par la loi du 3 août 2016, contenant l'article 31/1, est abrogée."

(Naast diverse wetgevingstechnische correcties is het hier ook onontbeerlijk het artikel te vermelden dat is opgenomen in de opgeheven afdeling wanneer wordt beoogd een afdeling en de inhoud ervan op te heffen. Anders zou verwarring kunnen ontstaan. Men zou namelijk kunnen denken dat alleen de afdeling zelf wordt opgeheven, wat tot gevolg zou hebben dat de bepaling in de opgeheven afdeling onder de voorafgaande afdeling zou vallen. + De volgorde van de afdelingen begint bij de hoogste en gaat naar de laagste.)

#### Art. 14

9. Men vervange artikel 14 van het wetsontwerp als volgt:

"Art. 14. In boek 2, titel 3, hoofdstuk 8, van dezelfde wet wordt afdeling 5, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013, dat artikel 150 bevat, opgeheven."

/  
"Art. 14. Dans le livre 2, titre 3, chapitre 8, de la même loi, la section 5, introduite par l'arrêté royal du 11 décembre 2013, contenant l'article 150, est abrogé."

(Verbetering om te vermijden dat er een afdeling 5 zonder inhoudelijke bepaling blijft bestaan in de wet van 23 juli 1926. + De volgorde van de afdelingen begint bij de hoogste en gaat naar de laagste.)

#### Art. 16

10. Het staat aan de commissie om artikel 16 van het wetsontwerp, dat de inwerkingtreding ervan regelt, te herzien:
- Enerzijds is het eerste zinsdeel "Deze wet treedt in werking de tiende dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad" een overbodige en weg te laten herhaling van de algemene regel van artikel 4 van de wet van 31 mei 1961 'betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen';
  - Anderzijds is de ontworpen formulering van de uitzonderingen op de algemene inwerkingtreding onduidelijk. Volgens de meest waarschijnlijke interpretatie, is het doel dat de artikelen 5 (*partim*) en 6 (*partim*) van het wetsontwerp in werking treden op 1 januari 2027. Echter, deze interpretatie is niet zeker gezien het zinsdeel "die op 1 januari 2027 in werking treden" onmiddellijk volgt na het zinsdeel "alook de artikelen 9 en 10". Er zou dus kunnen worden voorgehouden dat de inwerkingtreding op 1 januari 2027 enkel de artikelen 9 en 10 betreft.
  - Tot slot "wijzigen" noch artikel 5, noch artikel 6 van het wetsontwerp respectievelijk artikel 23, § 1, 1° en 6°, en artikel 81, § 1, 3°, van de wet van 23 juli 1926. De artikelen 5 en 6 van het wetsontwerp vervangen de artikelen 23, § 1, en 81 van dezelfde wet in hun geheel.

### LOUTER VORMELIJKE VERBETERINGEN EN TAALKUNDIGE CORRECTIES

#### Art. 9

11. In het ontworpen artikel 106, tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 vervange men de woorden "*De paragrafen 2 tot 5 van artikel 108 zijn van toepassing*" / "*Les paragraphes 2 à 5 sont d'application*" door de woorden "Artikel 108, §§ 2 tot 5, is van toepassing" / "L'article 108, §§ 2 à 5, est d'application".  
(Wetgevingstechnische verbetering.)  
Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor het ontworpen artikel 75, § 6, tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 (art. 11 van het wetsontwerp).

#### Art. 11

12. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 75, § 2, eerste lid, van de wet van 23 juli 1926 vervange men de woorden "*de HR Rail arrêtee par la*" door de woorden "*de HR Rail adoptée par la*". (Overeenstemming met de Nederlandse tekst "*aangenomen*". + Zo wordt duidelijker het onderscheid gemaakt met de bevoegdheid van de raad van bestuur van HR Rail, die overeenkomstig het derde lid "*de wijziging vaststelt*" / "*arrête la modification*".)  
Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 75, § 3, van de wet van 23 juli 1926.
13. In het ontworpen artikel 75, § 2, eerste lid, van de wet van 23 juli 1926, vervange men de woorden "*bedoeld in onderafdeling III van hoofdstuk 6.*" / "*visé à la sous-section III du chapitre 6.*" door de woorden "*bedoeld in hoofdstuk 6, afdeling 1, onderafdeling 3.*" / "*visé au chapitre 6, section 1<sup>e</sup>, sous-section 3.*".  
(Wetgevingstechnische correcties: de aanduiding van de afdeling ontbrak. + De volgorde van de afdelingen begint bij de hoogste en gaat naar de laagste.)
14. In het ontworpen artikel 75, § 2, tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 vervange men de woorden "*voorstel wordt onderhandeld in schoot van het Sturingscomité, tijdens dewelke aanpassingen aan de tekst kunnen worden aangebracht, en aan het einde waarvan het Sturingscomité beslist met een tweederde meerderheid*" / "*adaptations au texte peuvent*" door de woorden "*voorstel maakt het voorwerp uit van een onderhandelingsprocedure in het Sturingscomité, tijdens dewelke aanpassingen aan het voorstel kunnen worden aangebracht, en aan het einde waarvan het Sturingscomité beslist bij tweederde meerderheid*" / "*adaptations à la proposition peuvent*".  
(Afstemming op het gelijkaardige ontworpen artikel 75, § 1, tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 + Taalkundige verbetering.)

Deze opmerking geldt onder voorbehoud van het gevolg gegeven aan de opmerking onder randnummer 6.

15. In de Nederlandse versie van het ontworpen artikel 75, § 2, derde lid, van de wet van 23 juli 1926 vervange men de woorden "Elke door het Sturingscomité aangenomen tekst bindt de raad van bestuur" door de woorden "Elke reglementering aldus gestemd door het Sturingscomité is bindend voor de raad van bestuur".  
(Afstemming op het gelijkaardige ontworpen artikel 75, § 1, derde lid, van de wet van 23 juli 1996.)  
Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor het ontworpen artikel 75, § 5, tweede lid, van de wet van 23 juli 1996.

#### VERBETERINGEN BETREFFENDE DE INLEIDENDE ZINNEN VAN DE ARTIKELEN

- Art. 3: "Het opschrift van boek 2, titel 3, hoofdstuk 4, van dezelfde wet, ingevoegd" / "L'intitulé du livre 2, titre 3, chapitre 4, de la même loi, inséré".
- Art. 5: "In artikel 23 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013 en gewijzigd bij de wet van 18 maart 2016, worden" / "Dans l'article 23 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 et modifié par la loi du 18 mars 2016, les".
- Art. 6: "Artikel 81 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013 en gewijzigd bij de wet van 18 maart 2016, wordt" / "L'article 81 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 et modifié par la loi du 18 mars 2016, est".

N.B.: Enkele minder belangrijke verbeteringen werden op een exemplaar van de tekst aan het commissiesecretariaat bezorgd.

**NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES**

**Numéro d'ordre:** SJD/2026/0182

**Date:** 16/04/2026

**Mots-clés:** PROC – Autres – Légistique – Note de légistique de la Chambre (296.1)

**Objet:** Note de légistique relative aux articles adoptés en première lecture du 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) (DOC 56-1416/004).

**OBSERVATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'INTITULÉ ET AUX ARTICLES**

**Intitulé**

1. On remplacera l'intitulé du projet de loi par ce qui suit:

*"Projet de loi modifiant la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges et la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, en ce qui concerne la modernisation de la gestion du personnel des Chemins de fer belges"*

/

*"Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen en van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, betreffende de modernisering van het personeelsbeheer van de Belgische Spoorwegen"*.

(L'intitulé doit être complété par la modification apportée par l'article 15 du projet de loi à la loi du 21 mars 1991 'portant réforme de certaines entreprises publiques économique'. La mention "(I)" n'a pas d'utilité tangible et doit donc être omise.)

**Chapitre 2**

2. On remplacera l'intitulé du chapitre 2 du projet de loi par ce qui suit:

*"Modifications du livre 2 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, relatives au personnel statutaire et au personnel contractuel"*

/

*"Wijzigingen van boek 2 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen, met betrekking tot het statutair personeel en het contractueel personeel"*.

(Les modifications apportées par le chapitre 2 du projet de loi au livre 2 de la loi du 23 juillet 1926 'relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges' [ci-après: "la loi du 23 juillet 1926"] ne sont pas uniquement de nature "terminologiques" comme l'indique l'intitulé: deux définitions sont apportées par l'article 2 du projet de loi dans l'article 21 de la loi du 23 juillet 1926 et l'intitulé d'un chapitre de la loi du 23 juillet 1926 est remplacé par l'article 3 du projet de loi. Par ailleurs, les mots "(Le personnel des Chemins de fer belges)" / "(Het personeel van de Belgische Spoorwegen)" peuvent donner l'impression qu'ils définissent un concept, alors qu'un intitulé n'a pas de portée normative.)

#### Art. 4

3. D'un point de vue légistique, le procédé qui consiste à apporter de manière transversale une modification dans plusieurs dispositions d'une loi existante par un seul article n'est pas admissible. La rédaction d'un article modificatif distinct pour chaque article à modifier est nécessaire pour respecter le principe du vote par article<sup>1</sup> et présente, en outre, l'avantage d'offrir une vue claire de l'ensemble des modifications apportées. Il en va d'autant plus ainsi que la modification envisagée en l'espèce pose problème s'agissant des textes français et néerlandais:
  - Dans la version française, les articles 66, 67, 72, 81, 102 et 106 de la loi du 23 juillet 1926 ne contiennent pas les mots "*personnel non statutaire*" (en tant qu'expression exacte) et ne sauraient donc être correctement modifiés;
  - Dans la version néerlandaise, les articles 66, 67, 74, 77, 78, 81, 102 et 118 de la loi du 23 juillet 1926 ne contiennent pas toujours exactement les mots "*niet statutair personeel*" mais une variation de ceux-ci et ne sauraient donc être correctement modifiés.

Il revient donc à la commission de scinder l'article 4 du projet de loi en autant d'articles qu'il y a d'articles à modifier dans la loi du 23 juillet 1926, en adaptant les modifications selon les textes actuels et en tenant compte de l'observation particulière n° 4.

4. L'article 4 du projet de loi vise à modifier les articles 67 et 81 de la loi du 23 juillet 1926. Ces articles sont également remplacés respectivement par les articles 7 et 6 du projet de loi. Conformément à l'article 16 du projet de loi:
  - l'article 4 du projet de loi entrera en vigueur le dixième jour qui suit la publication du projet de loi au *Moniteur belge*;
  - l'article 6 du projet de loi, pour autant que cette interprétation soit correcte (voir l'observation particulière n° 10), entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027;
  - l'article 7 du projet de loi entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2026.

Compte tenu des procédures parlementaires, il existe un risque que l'article 4 du projet de loi entre en vigueur après l'article 7 du projet de loi. Dans ce cas, la modification envisagée par l'article 4 du projet de loi à l'article 67 de la loi du 23 juillet 1926 sera inopérante. En outre, qu'il s'agisse de l'article 6 ou de l'article 7 du projet de loi, la construction opérée par le projet de loi aboutit à modifier deux dispositions de la loi du 23 juillet 1926 qui seront de toute façon destinées à être remplacées (sous réserve de l'observation particulière n° 5 en tant qu'elle s'applique également à l'article 6 du projet de loi). Il revient à la commission de revoir à cette aune l'article 4 du projet de loi en tant qu'il s'applique aux articles 67 et 81 de la loi du 23 juillet 1926.

<sup>1</sup> Article 76, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution. Voir ainsi Conseil d'État, *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, p. 79, n° 118.

**Art. 5**

5. D'un point de vue légistique, le procédé qui consiste à mentionner des "[...]" dans un texte nouveau – tel que l'envisage l'article 23, § 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup>, en projet, de la loi du 23 juillet 1926 – présente un déficit de lisibilité et de traçabilité pour le lecteur. Le lecteur peut en effet penser que ces mentions correspondent à des textes abrogés, alors qu'il s'agit de dispositions nouvelles. Ce procédé poserait également des difficultés pour tracer l'historique des dispositions contenant ces mentions s'il devait un jour s'agir de les modifier ou de les compléter. Si la commission veut éviter de modifier les renvois internes ou externes vers l'article 23, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 23 juillet 1926, il lui revient de n'apporter des modifications qu'aux parties de cet article qui doivent être modifiées. Tel n'est par exemple pas le cas du paragraphe 1<sup>er</sup>, 7<sup>o</sup>, qui reste inchangé.<sup>2</sup> Autrement, il revient à la commission d'omettre l'article 23, § 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup>, en projet, de la loi du 23 juillet 1926 et de veiller à adapter les renvois internes et externes éventuels en conséquence. La même observation vaut pour l'article 81, 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup> et 8<sup>o</sup>, en projet, de la loi du 23 juillet 1926 (art. 6 du projet de loi).

**Art. 11**

6. Les versions linguistiques de l'article 75, § 2, alinéa 2, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, ne concordent pas: dans le texte français, des adaptations au textes peuvent être "formulées" (= "uiteengezet"), alors que dans le texte néerlandais, de telles adaptations peuvent être "aangebracht" (= "apportées"). Il revient à la commission de rétablir la concordance entre les versions linguistiques.

**Art. 11/1 (nouveau)**

7. Dans le chapitre 7, section 1, du projet de loi, on insérera un article 11/1 rédigé comme suit:

*"Art. 11/1. Dans l'intitulé du livre 2, titre 2, chapitre 1<sup>er</sup>, de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 3 août 2016 et remplacé par la loi du 3 août 2016, les mots ", lettre générale de missions" sont abrogés."*

/

*"Art. 11/1. In het opschrift van boek 2, titel 2, hoofdstuk 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 3 augustus 2016 en vervangen bij de wet van 3 augustus 2016, worden de woorden ", algemene opdrachtenbrief" opgeheven."*

(Le chapitre 7, section 1, ainsi que l'article 12 du projet de loi visent à abroger le livre 2, titre 2, chapitre 1<sup>er</sup>, section 5, concernant la lettre générale de missions. Il convient de modifier l'intitulé du chapitre 1<sup>er</sup> en conséquence.)

**Art. 12**

8. On remplacera l'article 12 du projet de loi par ce qui suit:

*"Art. 12. Dans le livre 2, titre 2, chapitre 1<sup>er</sup>, de la même loi, la section 5, insérée par la loi du 3 août 2016, contenant l'article 31/1, est abrogée."*

/

<sup>2</sup> Sous réserve d'une correction moins importante.

"Art. 12. In boek 2, titel 2, hoofdstuk 1, van dezelfde wet, wordt afdeling 5, ingevoegd bij de wet van 3 augustus 2016, dat artikel 31/1 bevat, opgeheven."

(Outre diverses corrections d'ordre légistique, il est également indispensable ici de mentionner l'article qui est contenu dans la division abrogée lorsqu'il est envisagé d'abroger une division avec son contenu. À défaut, un doute peut naître sur le fait que seule la division elle-même serait abrogée, ce qui aurait pour conséquence de ranger la disposition contenue dans la division abrogée dans la division qui précède. + L'ordre des divisions s'opère en partant de la plus haute pour aller vers la plus basse.)

#### Art. 14

9. On remplacera l'article 14 du projet de loi par ce qui suit:

"Art. 14. Dans le livre 2, titre 3, chapitre 8, de la même loi, la section 5, introduite par l'arrêté royal du 11 décembre 2013, contenant l'article 150, est abrogé."

/

"Art. 14. In boek 2, titel 3, hoofdstuk 8, van dezelfde wet wordt afdeling 5, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013, dat artikel 150 bevat, opgeheven."

(Correction pour éviter de maintenir dans la loi du 23 juillet 1926 une section 5 ne contenant aucune disposition de fond. + L'ordre des divisions s'opère en partant de la plus haute pour aller vers la plus basse.)

#### Art. 16

10. Il appartient à la commission de revoir l'article 16 du projet de loi, qui concerne son entrée en vigueur:
- D'une part, le premier membre de phrase "*La présente loi entre en vigueur le dixième jour qui suit sa publication au Moniteur belge*" est une répétition superflue et à supprimer de la règle générale visée à l'article 4 de la loi du 31 mai 1961 'relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires';
  - D'autre part, la formulation en projet des exceptions à l'entrée en vigueur générale manque de clarté. Selon l'interprétation la plus probable, l'objectif consiste à ce que les articles 5 (*partim*) et 6 (*partim*) du projet de loi entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027. Toutefois, cette interprétation n'est pas certaine en raison du fait que le membre de phrase "*qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027*" suit immédiatement le membre de phrase "*ainsi que des articles 9 et 10*". Il pourrait donc être soutenu que l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027 ne concernerait que les articles 9 et 10;
  - Enfin, ni l'article 5 ni l'article 6 du projet de loi ne "modifient", respectivement, l'article 23, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup>, et l'article 81, § 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, de la loi du 23 juillet 1926. Les articles 5 et 6 du projet de loi remplacent dans leur totalité les articles 23, § 1<sup>er</sup>, et 81 de la même loi.

## AMÉLIORATIONS PUREMENT FORMELLES ET CORRECTIONS D'ORDRE PUREMENT LINGUISTIQUE

### Art. 9

11. Dans l'article 106, alinéa 2, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, on remplacera les mots "*Les paragraphes 2 à 5 sont d'application*" / "*De paragrafen 2 tot 5 van artikel 108 zijn van toepassing*" par les mots "*L'article 108, §§ 2 à 5, est d'application*" / "*Artikel 108, §§ 2 tot 5, is van toepassing*". (Amélioration d'ordre légistique.)  
La même observation s'applique *mutatis mutandis* à l'article 75, § 6, alinéa 2, en projet, de la loi du 23 juillet 1926 (art. 11 du projet de loi).

### Art. 11

12. Dans le texte français de l'article 75, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, on remplacera les mots "*de HR Rail arrêtée par la*" par les mots "*de HR Rail adoptée par la*". (Concordance avec le texte néerlandais "*aangenomen*". + Clarification de la distinction avec la compétence du conseil d'administration de HR Rail qui, conformément à l'alinéa 3, "*de wijziging vaststelt*" / "*arrête la modification*".)  
La même observation s'applique également à l'article 75, § 3, en projet, de la loi du 23 juillet 1926.
13. Dans l'article 75, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, on remplacera les mots "*visé à la sous-section III du chapitre 6.*" / "*bedoeld in onderafdeling III van hoofdstuk 6.*" par les mots "*visé au chapitre 6, section 1<sup>re</sup>, sous-section 3.*" / "*bedoeld in hoofdstuk 6, afdeling 1, onderafdeling 3.*" (Corrections d'ordre légistique: l'indication de la section manquait. + L'ordre des divisions s'opère en partant de la plus haute pour aller vers la plus basse.)
14. Dans l'article 75, § 2, alinéa 2, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, on remplacera les mots "*adaptations au texte peuvent*" / "*voorstel wordt onderhandeld in schoot van het Sturingscomité, tijdens dewelke aanpassingen aan de tekst kunnen worden aangebracht, en aan het einde waarvan het Sturingscomité beslist met een tweederde meerderheid*" par les mots "*adaptations à la proposition peuvent*" / "*voorstel maakt het voorwerp uit van een onderhandelingsprocedure in het Sturingscomité, tijdens dewelke aanpassingen aan het voorstel kunnen worden aangebracht, en aan het einde waarvan het Sturingscomité beslist bij tweederde meerderheid*". (Mise en concordance avec l'article 75, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, en projet, similaire, de la loi du 23 juillet 1926. + Correction linguistique.)

Cette observation est valable sous réserve de la suite donnée à l'observation n° 6.

15. Dans le texte néerlandais de l'article 75, § 2, alinéa 3, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, on remplacera les mots "*Elke door het Sturingscomité aangenomen tekst bindt de raad van bestuur*" par les mots "*Elke reglementering aldus gestemd door het Sturingscomité is bindend voor de raad van bestuur*". (Mise en concordance avec l'article 75, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, en projet, similaire de la loi du 23 juillet 1996.)  
La même observation s'applique *mutatis mutandis* à l'article 75, § 5, alinéa 2, en projet, de la loi du 23 juillet 1996.

**CORRECTIONS RELATIVES AUX PHRASES LIMINAIRES DES ARTICLES**

- Art. 3: "L'intitulé du livre 2, titre 3, chapitre 4, de la même loi, inséré" / "Het opschrift van boek 2, titel 3, hoofdstuk 4, van dezelfde wet, ingevoegd".
- Art. 5: "Dans l'article 23 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 et modifié par la loi du 18 mars 2016, les" / "In artikel 23 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013 en gewijzigd bij de wet van 18 maart 2016, worden".
- Art. 6: "L'article 81 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 et modifié par la loi du 18 mars 2016, est" / "Artikel 81 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013 en gewijzigd bij de wet van 18 maart 2016, wordt".

N.B.: Quelques corrections moins importantes ont été communiquées sur un exemplaire du texte au secrétariat de la commission.