

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 juin 2005

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la reconnaissance du droit à une
mobilité de base minimale garantie**

(déposée par MM. Guido De Padt et
Bart Tommelein et Mme Hilde Vautmans)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 juni 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de erkenning van een
gewaarborgde minimale basismobiliteit**

(ingediend door de heren Guido De Padt en
Bart Tommelein en mevrouw Hilde Vautmans)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

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: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution s'inspire du texte déposé au Sénat par MM. Didier Ramoudt et Paul Wille (Doc Sénat n° 3 – 683/1).

Les grèves menées récemment dans les diverses sociétés de transports ont suscité l'exaspération et la grogne des voyageurs. Il ne faut pas sous-estimer les difficultés, les désagréments et les frais que ces arrêts de travail entraînent, tant pour les sociétés de transports et les voyageurs que pour l'économie nationale. Le droit des travailleurs d'une société de transports en commun à faire la grève doit être mis en balance avec certains droits fondamentaux des citoyens et avec l'intérêt général.

La mobilité est une des conditions permettant de participer pleinement à la vie sociale et elle est essentielle à l'exercice de nos droits et libertés. La mobilité est un facteur primordial de la prospérité comme du bien-être. Il ne faut pas sous-estimer son impact sur les plans économique, écologique et humain.

Elle ne peut toutefois être garantie que si l'on reconnaît un droit à une mobilité de base garantie.

Les voyageurs doivent avoir la garantie de pouvoir se rendre à leur travail et en revenir dans un délai raisonnable, avant et après les heures de bureau, conformément aux horaires réguliers des transports en commun.

Garantir une mobilité de base minimale, entre 6 et 10 heures et entre 16 et 20 heures par exemple, s'inscrit dans le cadre de la politique menée par les différentes autorités de notre pays en vue de stimuler l'utilisation des transports en commun, a fortiori dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. La mobilité doit rester une problématique gérable. Le coût économique des embouteillages atteint des sommets, il ne faut pas sous-estimer l'aspect environnemental, etc. Par conséquent, on incite le citoyen à emprunter les transports en commun. Mais, si l'on veut que les transports en commun soient une véritable solution de rechange à la voiture, il faut que les pouvoirs publics offrent un certain niveau de garantie aux voyageurs.

On peut illustrer la dimension sociale de la mobilité, notamment, en soulignant l'énorme dépendance des personnes âgées vis-à-vis des transports en commun. Les plus de 65 ans peuvent utiliser gratuitement les trams et les bus de De Lijn, des TEC et de la STIB et bénéficient d'un tarif préférentiel pour les services de la SNCB. Ces personnes sont par conséquent davantage disposées à renoncer à leur voiture. Pour rendre visite

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel steunt op de tekst nr. 3 – 633/1, ingediend in de Senaat door de heer Didier Ramoudt en de heer Paul Wille.

De recente stakingen bij de verscheidene vervoersmaatschappijen zorgden voor heel wat ergernis en ongenoegen bij de reizigers. De moeilijkheden, overlast en kosten die stakingen met zich mee brengen, zowel de vervoersmaatschappijen, de reizigers als de nationale economie, mogen niet worden onderschat. Het stakingsrecht van de werknemers van de openbare vervoersmaatschappijen moet worden afgewogen tegenover een aantal fundamentele rechten van de burgers en tegenover het algemeen belang.

Mobiliteit is een voorwaarde voor een volwaardige deelname aan het maatschappelijk leven en is essentieel voor de uitoefening van onze rechten en vrijheden. Mobiliteit is een kernfactor voor zowel welvaart als welzijn. De impact die mobiliteit heeft op economisch, ecologisch en menselijk vlak mag niet worden onderschat.

Om dit te kunnen garanderen is er nood aan de erkenning van een recht op een gewaarborgde basis-mobiliteit.

Reizigers moeten de garantie krijgen zich binnen een redelijke termijn, voor en na de kantooruren, overeenkomstig de dienstregeling van geregeld vervoer, van en naar het werk te kunnen begeven.

Het waarborgen van een gegarandeerde minimale basismobiliteit, bijvoorbeeld tussen 6 en 10 uur en tussen 16 en 20 uur, sluit aan op het beleid dat de verschillende overheden voeren in ons land met het oog het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Dit niet in het minst in het kader van het woon-werkverkeer. De mobiliteitsproblematiek moet beheersbaar blijven. De economische kost van files loopt hoog op, het milieuaspect valt niet te onderschatten, ... De burger wordt gestimuleerd om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Wil het openbaar vervoer echter een volwaardig alternatief voor de wagen vormen, dan dient de overheid een zekere mate van garantie aan de reizigers te bieden.

De sociale dimensie van mobiliteit kan onder meer worden geïllustreerd aan de hand van de enorme afhankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen. 65-plussers kunnen gratis gebruik maken van de trams en bussen van De Lijn, TEC en de MIVB en genieten een gunsttarief voor het gebruik van de diensten van de NMBS. Deze categorie mensen is sneller bereid hun auto van de hand te doen. Voor familiebezoek, dokters-

à leur famille, aller chez le médecin ou faire leurs courses quotidiennes, elles en sont réduites à prendre les transports en commun. Si l'on veut permettre à ces personnes de participer pleinement à la vie sociale, il faut leur garantir une mobilité de base minimale.

La présente proposition favorisera également le droit à la protection d'un environnement sain.

Elle entend inciter le gouvernement à prendre l'initiative de réglementer la manière dont le droit de grève des travailleurs des diverses sociétés de transport en commun peut être exercé. Nous ne remettons pas en cause, en l'occurrence, le principe même du droit de grève des travailleurs. Une première auditrice du Conseil d'État, Mme Degnelie, a indiqué, à propos des grèves à La Poste en 1993, qu'il n'y avait pas d'abus de droit si la contestation portait sur les modalités d'exercice du droit de grève.

La Constitution belge ne consacre pas formellement le droit de grève. En droit national, on peut faire référence, en la matière, à l'article 11^{ter} de la loi relative aux contrats de travail. Cet article prévoit que la participation à des grèves ne saurait constituer un motif de suspension du contrat de travail pouvant entraîner le recours à un contrat de remplacement.

L'article 3 de la loi relative aux prestations¹ oblige les entreprises à recourir à leur propre personnel pour l'exécution de prestations d'intérêt général.

Le droit international, quant à lui, reconnaît formellement le droit de grève. Ce droit est garanti par l'article 8 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels et, indirectement, par l'article 11 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH) et par l'article 6, 4°, de la Charte sociale européenne.

L'article 31 de la Charte sociale européenne dispose que des restrictions peuvent être apportées au droit de grève si elles sont prescrites par la loi et qu'elles sont nécessaires, dans une société démocratique, pour garantir le respect des droits et des libertés d'autrui ou pour protéger l'ordre public, la sécurité nationale, la santé publique ou les bonnes mœurs.

Bien qu'il ne soit pas reconnu formellement dans la législation belge, le droit de grève reste un instrument essentiel dont les travailleurs peuvent user pour appuyer leurs revendications.

Cependant, le droit de grève peut entrer en conflit avec d'autres principes, droits et libertés fondamentaux. Il menace notamment la continuité du service public. Le fait que l'intérêt général requiert la satisfaction de certains besoins collectifs nous amène à conclure que ce

bezoek, de dagelijkse boodschappen, ... zijn ze aangewezen op het openbaar vervoer. Om op een volwaardige wijze te kunnen participeren aan het maatschappelijk leven is een gegarandeerde minimale basismobiliteit ook voor die mensen noodzakelijk.

Het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu wordt met dit voorstel eveneens gebaat.

Deze resolutie wil een aanzet geven om het stakingsrecht van de werknemers van de verscheidene vervoersmaatschappijen te reglementeren. Het stakingsrecht op zich is hier niet ter discussie. Een uitspraak van de eerste auditeur van de Raad van State, mevrouw Degnelie, over de stakingen bij De Post in 1993, wees erop dat er geen sprake is van rechtsmisbruik wanneer de wijze van uitoefening van het stakingsrecht ter discussie staat.

Het stakingsrecht wordt in de Belgische Grondwet niet formeel erkend. In het nationaal recht kan worden verwezen naar artikel 11^{ter} van de Arbeidsovereenkomstenwet. Dit artikel sluit de deelname aan werkstakingen uit als schorsingsgrond van de arbeidsovereenkomst die aanleiding kan geven tot het aanwenden van een vervangingscontract.

Artikel 3 van de Prestatiewet¹ verplicht de ondernemingen voor het verrichten van prestaties in algemeen belang gebruik te maken van het personeel van de eigen onderneming.

In het internationaal recht wordt het stakingsrecht wel formeel erkend. Staken is een recht gewaarborgd door artikel 8 van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten, indirect door artikel 11 van het Europees Verdrag ter bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) en door artikel 6, 4°, van het Europees Sociaal Handvest.

Artikel 31 van het Europees Sociaal Handvest bepaalt dat beperkingen kunnen worden opgelegd aan het stakingsrecht voor zover die bij wet zijn geregeld en in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen en voor de bescherming van de openbare orde, de nationale veiligheid, de volksgezondheid of de goede zeden.

Hoewel niet formeel erkend in de Belgische wetgeving, blijft het een essentieel instrument in handen van de werknemers om hun eisen kracht bij te zetten.

Het recht op staken kan echter in aanvaring komen met andere fundamentele principes, rechten en vrijheden. Onder meer de continuïteit van een openbare dienst komt in het gedrang. Uit de vaststelling dat de bevrediging van bepaalde collectieve behoeften vereist wordt

¹ Loi du 19 août 1948 relative aux prestations d'intérêt public en temps de paix.

¹ Wet van 19 augustus 1948 betreffende de prestaties van algemeen belang in vredetijd.

service doit pouvoir fonctionner sans interruption aussi longtemps que les pouvoirs publics jugent que ces besoins existent. Force est de constater, hélas, dans la pratique, que les entreprises chargées de missions de service au public n'utilisent pas toujours le droit de grève avec circonspection.

Contrairement au secteur privé, auquel la loi du 19 août 1948 relative aux prestations d'intérêt public en temps de paix permet de garantir un service minimum en cas de cessation collective et volontaire du travail ou en cas de licenciement collectif du personnel, en vue de faire face à certains besoins vitaux, d'effectuer certains travaux urgents aux machines ou au matériel, d'exécuter certaines tâches commandées par une force majeure ou une nécessité imprévue, le secteur public ne connaît pas d'instrument semblable.

Bien que la loi relative aux prestations d'intérêt général en temps de paix concerne exclusivement le secteur privé, on en a fait, par le passé, un usage abusif. Le Conseil d'État a estimé, *post factum*, que le ministre concerné s'était basé à tort sur la loi du 19 août 1948 et que cette loi ne constituait pas une base juridique suffisante pour procéder à la réquisition de travailleurs dans le secteur public.

Le droit de grève doit être mis en balance avec d'autres droits fondamentaux des citoyens et avec l'intérêt général. Le droit de grève dans le secteur des transports en commun, qu'il faut évidemment respecter, doit toutefois être réglementé. Il y a lieu de fixer, d'un commun accord avec les partenaires sociaux, un certain nombre de prestations minimales, par analogie avec ce que l'on a fait dans la loi du 19 août 1948.

En matière de service minimum, la compétence de l'Union européenne est limitée, parce qu'il y a lieu de tenir compte du principe de subsidiarité.

La majorité des États membres du Conseil européen ont élaboré des règles prévoyant un service minimum en cas de grève dans les services essentiels.

Le Royaume-Uni constitue une exception, car il ne prévoit ni service minimum, ni service garanti.

L'organisation du service minimum est généralement négociée avec les partenaires sociaux. Il existe deux exceptions en la matière: l'Espagne et le Portugal. La Constitution espagnole prévoit qu'en cas de grève, il faut assurer le maintien «des services essentiels de la communauté». C'est le gouvernement national ou celui

door het algemeen belang, volgt dat deze dienst zonder onderbreking moet kunnen werken, zolang de overheid oordeelt dat die behoefte bestaat. Helaas moet men in de praktijk vaststellen dat bedrijven, die instaan voor de openbare dienstverlening, niet altijd zorgvuldig omspringen met het recht op staken.

In tegenstelling tot de particuliere sector, waar de wet «Prestaties van algemeen belang in vredestand» van 19 augustus 1948 de mogelijkheid biedt minimumdienstverlening te garanderen ingeval van collectieve vrijwillige stopzetting van arbeid of ingeval van collectieve afdanking van het personeel, teneinde het hoofd te bieden aan zekere vitale behoeften, sommige dringende werken uit te voeren aan de machines of aan het materieel, sommige taken te volbrengen die geboden zijn door een geval van overmacht of een onvoorziene noodzakelijkheid, kent de publieke sector geen gelijkwaardig instrument.

Niettegenstaande het feit dat die wet uitsluitend betrekking heeft op de private sector werd in het verleden «oneigenlijk» gebruik gemaakt van de wet prestaties algemeen belang in vredestand. De Raad van State oordeelde *post factum* dat de betrokken minister zich ten onrechte had gebaseerd op de wet van 19 augustus 1948 en dat deze wet geen voldoende juridische basis vormt om in de publieke sector over te gaan tot de opheffing van werknemers.

Het stakingsrecht moet worden afgewogen tegenover andere fundamentele rechten van de burgers én tegenover het algemeen belang. Het stakingsrecht in de sector van het openbaar vervoer, dat uiteraard moet worden gerespecteerd, moet echter worden gereguleerd. Naar analogie van de wet van 19 augustus 1948 moeten, in samenspraak met de sociale partners, een aantal minimumprestaties worden vastgelegd.

In de materie van de minimale dienstverlening is de bevoegdheid van de Europese Unie beperkt omdat er rekening dient te worden gehouden met het subsidiariteitsprincipe.

Het merendeel van de lidstaten van de Europese Raad hebben regels ontwikkeld om te voorzien in een minimale dienstverlening in geval van een staking bij essentiële diensten.

Het Verenigd Koninkrijk is een uitzondering omdat het noch in een minimale dienstverlening, noch in een gewaarborgde dienstverlening voorziet.

Voor de organisatie van de minimale dienstverlening vinden in het algemeen onderhandelingen plaats met de sociale partners. Hierop zijn twee uitzonderingen: Spanje en Portugal. In de Spaanse grondwet staat dat in geval van een staking er een behoud van «de essentiële dienstverlening voor de bevolking» moet zijn.

de la communauté autonome, en fonction des circonstances, qui fixe les mesures indispensables au fonctionnement des services tenus pour essentiels. Au Portugal, la loi de 1977 sur le droit de grève a instauré des mesures spécifiques dans les services «assurant des besoins sociaux absolument nécessaires», comme l'obligation d'accomplir un service minimum. Une loi de 1992 devait modifier la loi de 1977 sur le plan de l'organisation du service minimum par l'introduction de négociations collectives. Le ministre chargé de l'emploi pouvait alors, en accord avec le ministre responsable du secteur d'activité, tenter une médiation avant de prendre des mesures en matière de service minimum. Par la suite, cette méthode a cependant été jugée contraire à la Constitution. En conséquence, le service minimum est actuellement aménagé, selon les circonstances, par la négociation collective ou par un arrêté royal.

En Italie, le principe du service minimum figure dans la loi n° 146 de 1990 «portant dispositions relatives à l'exercice du droit de grève dans les services publics essentiels et à la sauvegarde des droits de la personne qui sont constitutionnellement garantis». Cette loi est complétée par une nouvelle loi (avril 2000) qui établit un équilibre entre le droit de grève et la continuité des services publics. Les conditions du service minimum doivent être fixées dans un accord collectif.

À défaut d'accord sur le service minimum, une «commission de garantie» évalue l'opportunité d'instituer un service de prestations minimales, telles qu'elles sont définies dans les conventions collectives, et cette commission doit édicter, si nécessaire, des prescriptions supplémentaires. La commission peut également entamer une procédure pénale au cas où le service minimum n'est pas garanti. Jusqu'à présent, toutefois, aucune peine n'a encore été prononcée. En réalité, les organisations syndicales jugent la procédure de déclenchement d'une grève extrêmement complexe et, de plus, la «commission de garantie» n'a pas de véritable pouvoir de sanction, de sorte qu'est elle inefficace.

Les pays qui n'ont pas adopté de réglementation spécifique en matière de service minimum sont parfois confrontés à d'énormes problèmes. C'est ainsi que la Norvège a connu une situation chaotique dans les hôpitaux à la suite de plusieurs conflits entre 2000 et 2002.

En France, il n'existe pas de réglementation ou de législation sur le service minimum, sauf pour la «radio/télévision publique» et les services de sécurité de la

Het is de nationale overheid of die van de autonome gemeenschap, naargelang de omstandigheden, die de noodzakelijke maatregelen neemt voor het functioneren van de diensten die als essentieel worden aanzien. In Portugal is er de wet van 1977 betreffende het recht op staking die een aantal bijzondere maatregelen in het leven heeft geroepen in de dienstensector om «de absoluut noodzakelijke sociale noden te verzekeren», zoals de verplichting tot het verzekeren van een minimale dienstverlening. Een wet van 1992 wou de wet van 1977 op het vlak van de organisatie van de minimale dienstverlening wijzigen door de collectieve onderhandelingen in te voeren. De minister van arbeid kon dan, mits akkoord van de minister bevoegd voor de sector, eerst bemiddelen vooraleer hij maatregelen uitvaardigde met betrekking tot de minimale dienstverlening. Deze methode werd echter later strijdig bevonden met de grondwet. Daardoor is de minimale dienstverlening nu, naargelang het geval, geregeld via collectieve onderhandelingen of een koninklijk besluit.

In Italië is het principe van de minimale dienstverlening in de wet n° 146 van 1990 betreffende de «relatieve beschikkingen op het uitoefenen van het recht op staken in de essentiële openbare diensten en de bescherming van de grondwettelijke rechten van personen» opgenomen. De wet is vervolledigd door een nieuwe wet (april 2000) die een evenwicht creëert tussen het stakingsrecht en de continuïteit van de openbare dienst. De voorwaarden voor een minimale dienstverlening dienen gedefinieerd te worden bij een collectieve overeenkomst.

Indien er geen akkoord wordt bereikt over de minimale dienstverlening, komt een «garantie-commissie» tussen om te oordelen over de opportuniteit van de minimale prestaties, zoals gedefinieerd in de collectieve overeenkomsten, en dient zij, indien nodig, extra voorschriften uit te vaardigen. De commissie kan tevens een strafprocedure starten ingeval de minimale dienstverlening niet wordt gewaarborgd. Straffen zijn er tot op heden echter nog niet uitgesproken. In werkelijkheid vinden de vakbonden de procedure om een staking op gang te brengen enorm ingewikkeld en heeft de «garantie-commissie» bovendien geen echte sanctiekracht zodat zij inefficiënt is.

De landen die geen specifieke reglementering hebben rond de minimale dienstverlening, kennen soms grote problemen. Zo ontstond in Noorwegen een chaotische situatie in ziekenhuizen na verscheidene conflicten tussen 2000 en 2002.

In Frankrijk bestaat er geen wet- of regelgeving op de minimale dienstverlening, behalve voor de «openbare radio/televisie» en de diensten betreffende de vei-

navigation aérienne. Pour le reste, ce sont les autorités administratives qui organisent le service minimum par le biais de circulaires ayant force réglementaire. Actuellement, un débat a lieu en France (pouvoir législatif, pouvoirs publics, partenaires sociaux et autres experts) sur la nécessité d'instaurer l'obligation légale de garantir un service minimum.

En Hongrie, outre quelques restrictions légales, le respect de certaines obligations est imposé en cas de grèves de l'administration publique, dans la perspective d'un accord entre les organisations syndicales des travailleurs des services publics et le ministre de l'Intérieur. De plus, dans ce pays, les partis sont légalement tenus de s'engager à assurer un service minimum en ce qui concerne la distribution de gaz, d'eau et d'électricité pendant la procédure de négociation et de médiation qui précède la grève.

ligheid van de luchtvaart. Voor het overige is het de administratieve overheid die door middel van omzendbrieven met verordenende kracht de minimale dienstverlening organiseert. Op dit ogenblik is er in Frankrijk een debat (wetgevende macht, overheid, sociale partners en andere experts) over de noodzaak om minimale dienstverlening wettelijk verplicht te maken.

In Hongarije worden, naast enkele wettelijke beperkingen, bepaalde verplichtingen opgelegd bij stakingen van de openbare administratie in het vooruitzicht van een akkoord tussen de vakbonden van de werknemers van de openbare diensten en de minister van binnenlandse zaken. De partijen zijn er bovendien wettelijk toe gehouden zich akkoord te verklaren een minimale dienstverlening te verzekeren wat betreft de distributie van gas, water en elektriciteit tijdens de procedure van onderhandeling en bemiddeling die de staking voorafgaat.

Guido DE PADT (VLD)
Bart TOMMELEIN (VLD)
Hilde VAUTMANS (VLD)

PROPOSITION DE RESOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les difficultés, les désagréments et les frais qu'entraînent les grèves dans les transports en commun;

B. vu la dépendance sans cesse croissante des travailleurs vis-à-vis des transports en commun, en particulier pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail, et ce en raison de nombreuses mesures prises dans notre pays par les gouvernements des entités fédérées;

C. vu les conséquences de la problématique de la mobilité et la nécessité, pour les transports en commun, de s'assumer comme véritable solution alternative à la voiture;

D. considérant que le Conseil d'État ne qualifie pas d'abus de droit la réglementation du droit de grève;

E. vu les possibilités offertes par l'article 31 de la Charte sociale européenne en vue d'imposer des restrictions au droit de grève, dans la mesure où celles-ci sont prescrites par la loi et où elles sont nécessaires, dans une société démocratique, pour garantir le respect des droits et des libertés d'autrui ou pour protéger l'ordre public, la sécurité nationale, la santé publique ou les bonnes mœurs;

F. vu l'application inadéquate, dans le secteur privé, de la loi relative aux prestations d'intérêt général en temps de paix;

G. vu le rôle essentiel de la mobilité pour permettre le plein exercice de nos droits et libertés;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de garantir une mobilité de base minimale aux usagers des transports en commun, afin qu'ils puissent se rendre à leur travail et en revenir dans des conditions acceptables de confort, et dans des délais raisonnables avant et après les heures de bureau, conformément aux horaires réguliers des transports en commun;

2. d'engager le dialogue au niveau de la concertation intergouvernementale, en vue de pouvoir définir une politique cohérente quant aux garanties en matière de mobilité de base à offrir à la population.

9 juin 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de moeilijkheden, overlast en kosten die stakingen met zich brengen bij het openbaar vervoer;

B. gelet op de steeds groter wordende afhankelijkheid van het openbaar vervoer voor de werknemers, inzonderheid het woon-werkverkeer, als gevolg van tal van maatregelen genomen door de deelregeringen in ons land;

C. gelet op de gevolgen van de mobiliteitsproblematiek en de noodzaak van het openbaar vervoer om zich te ontwikkelen tot een volwaardig alternatief voor de wagen;

D. gelet op het feit dat de reglementering van het stakingsrecht door de Raad van State niet wordt beschouwd als rechtsmisbruik;

E. gelet op de mogelijkheden die artikel 31 van het Europees Sociaal Handvest biedt, teneinde beperkingen aan het stakingsrecht op te leggen voor zover die bij wet geregeld en in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen en voor de bescherming van de openbare orde, de nationale veiligheid, de volksgezondheid of de goede zeden;

F. gelet op de oneigenlijke toepassing van de wet betreffende de prestaties algemeen belang in vredes tijd in de particuliere sector;

G. gelet op essentiële rol van mobiliteit bij de volwaardige uitoefening van onze rechten en vrijheden;

VRAAGT AAN DE FEDERALE REGERING:

1. een minimale basismobiliteit te verzekeren voor de gebruikers van het openbaar vervoer opdat die zich op een comfortabele manier, binnen een redelijke termijn voor en na de kantooruren, overeenkomstig de dienstregeling van het geregeld vervoer, van en naar het werk zouden kunnen begeven;

2. de dialoog aan te vatten op het intergouvernementeel overleg, teneinde een coherent beleid te voeren met betrekking tot de garanties inzake basismobiliteit voor de bevolking.

9 juni 2005

Guido DE PADT (VLD)
Bart TOMMELEIN (VLD)
Hilde VAUTMANS (VLD)