

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 oktober 2017

WETSONTWERP

**betreffende de continuïteit van de
dienstverlening inzake het personenvervoer
per spoor in geval van staking**

**Wetsvoorstel tot het garanderen van
de publieke dienstverlening voor het
binnenlandse reizigersvervoer per spoor**

**Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van
19 augustus 1948 betreffende de prestaties
van algemeen belang in vredetijd, teneinde
bij stakingen bij de overheid te waarborgen
dat bepaalde prestaties van federaal algemeen
belang uitgevoerd worden**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Nele LIJNEN**

Zie:

Doc 54 **2650/ (2016/2017):**

001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Zie ook:

004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

Doc 54 **1360/ (2014/2015):**

001: Wetsvoorstel van mevrouw De Coninck.
002: Toevoeging indiener.

Doc 54 **1907/ (2014/2015):**

001: Wetsvoorstel van mevrouw Fonck.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 octobre 2017

PROJET DE LOI

**relatif à la continuité du
service de transport ferroviaire
de personnes en cas de grève**

**Proposition de loi visant à garantir le service
public dans le cadre du transport ferroviaire
intérieur de voyageurs**

**Proposition de loi modifiant la loi du
19 août 1948 relative aux prestations d'intérêt
public en temps de paix, visant à garantir
l'accomplissement de certaines prestations
d'intérêt public fédéral en cas de grève dans
le service public**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Nele LIJNEN**

Voir:

Doc 54 **2650/ (2016/2017):**

001: Projet de loi.
002: Amendements.

Voir aussi:

004: Articles adoptés en première lecture.

Doc 54 **1360/ (2014/2015):**

001: Proposition de loi de Mme De Coninck.
002: Ajout auteur.

Doc 54 **1907/ (2014/2015):**

001: Proposition de loi de Mme Fonck.

**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: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Wouter Raskin
PS	Laurent Devyn, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V	Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Marcel Cheron
cdH	Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB	Jan Penris
----	------------

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd 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
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

INHOUD	Blz.
I. Verzoek tot het houden van hoorzittingen.....	4
II. Inleidende uiteenzettingen	4
A. Inleidende uiteenzetting door de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (DOC 54 2650/001)	4
B. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindieners van het wetsvoorstel tot het garanderen van de publieke dienstverlening voor het binnenlandse reizigersvervoer per spoor (DOC 54 1360/001)	7
C. Inleidende uiteenzetting door de indiener van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 19 augustus 1948 betreffende de prestaties van algemeen belang in vredestijd, teneinde bij stakingen bij de overheid te waarborgen dat bepaalde prestaties van federaal algemeen belang uitgevoerd worden (DOC 54 1907/001)	7
II. Algemene bespreking.....	8
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	8
B. Antwoorden van de minister	25
C. Replieken	28
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	30
V. Verzoek tot tweede lezing	31

SOMMAIRE	Pages
I. Demande d'organiser des auditions.....	4
II. Exposés introductifs	4
A. Exposé introductif de M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges (DOC 54 2650/001)	4
B. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi visant à garantir le service public dans le cadre du transport ferroviaire intérieur de voyageurs (DOC 54 1360/001)	7
C. Exposé introductif de l'auteur de la proposition de loi modifiant la loi du 19 août 1948 relative aux prestations d'intérêt public en temps de paix, visant à garantir l'accomplissement de certaines prestations d'intérêt public fédéral en cas de grève dans le service public (DOC 54 1907/001)	7
II. Discussion générale.....	8
A. Questions et observations des membres	8
B. Réponses du ministre	25
C. Répliques	28
III. Discussion des articles et votes	30
V. Demande de deuxième lecture	31

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp in eerste lezing besproken tijdens haar vergadering van 4 oktober 2017.

I. — VERZOEK TOT HET HOUDEN VAN HOORZITTINGEN

De commissie heeft met 11 tegen 6 stemmen een verzoek van de dames Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux, Catherine Fonck en Véronique Caprasse en de heren, David Geerts, Marcel Cheron, Stefaan Van Hecke en Raoul Hedebouw verworpen om hoorzittingen te organiseren met reizigersorganisaties, werkgevers, vakbonden en juridische experts.

De minister heeft de leden staande de vergadering een kopie bezorgd dat als bijlage bij dit verslag wordt opgenomen (VI. — Bijlage bij dit verslag): “Advies betreffende het document 275/15 “Voorontwerp van wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor in geval van staking” op vraag van de heer Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bij schrijven van 31 mei 2017, voorgelegd in de Nationale Paritaire Commissie van 28 juni 2017”.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting door de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (DOC 54 2650/001)

De minister geeft eerst en vooral aan te hopen dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp nooit in de praktijk zal moeten worden gebracht. Telkens wanneer dat het geval zal zijn, zou dat immers betekenen dat het sociaal overleg is gestrand. De minister beschouwt dat overlegproces evenwel als een waardevol instrument om onbegrip en latente conflicten weg te werken. Hij grijpt deze aangelegenheid dan ook aan om de werkgevers en de vakbonden ertoe op te roepen dat overleg alle kansen te geven.

Zoals het regeerakkoord bepaalt, werd dat overlegproces in eerste instantie zeer veel tijd gegund (van november 2014 tot december 2016) om binnen de paritaire organen een formule te vinden die de dienstverlening aan de reizigers bij een staking kan waarborgen.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi en première lecture au cours de sa réunion du 4 octobre 2017.

I. — DEMANDE D'ORGANISER DES AUDITIONS

La commission rejette, par 11 voix contre 6, la demande de Mmes Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux, Catherine Fonck et Véronique Caprasse et de MM. David Geerts, Marcel Cheron, Stefaan Van Hecke et Raoul Hedebouw, d'organiser des auditions afin d'entendre les organisations de voyageurs, les employeurs, les syndicats et des experts juridiques.

Le ministre fournit, séance tenante, une copie jointe en annexe au présent rapport (VI.- Annexe au présent rapport): “Avis concernant le document 275/15 “Avant-projet de loi relatif à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève” demandé par M. Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, par courrier du 31 mai 2017, soumis à la Commission paritaire nationale du 28 juin 2017”.

II. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif de M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges (DOC 54 2650/001)

Le ministre exprime avant tout son souhait que le projet de loi présenté ne doive jamais être mis en œuvre. En effet, chaque fois qu'il le sera, c'est que la concertation sociale aura échoué. Or, celui-ci se dit très attaché à ce processus de concertation pour lever des incompréhensions et éteindre des conflits latents. Par conséquent, il profite de cette occasion pour inviter les patrons et les syndicats à toujours donner toutes ses chances à cette concertation.

Comme le prévoyait l'accord de gouvernement, dans un premier temps, un très long délai (de novembre 2014 à décembre 2016) a été laissé au processus de concertation pour trouver, en interne aux organes paritaires, une formule permettant de garantir un service aux voyageurs en cas de grève.

Nadat de regering heeft vastgesteld dat het overleg geen akkoord heeft opgeleverd, heeft zij het heft opnieuw in handen genomen. In de lijn van het regeerakkoord heeft de minister dan ook dit wetsontwerp betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor in geval van staking ingediend.

Dit wetsontwerp gaat ervan uit dat een openbare dienst continu, regelmatig en zonder onderbreking moet kunnen worden gewaarborgd. Dat beginsel moet overeind blijven in geval van staking, evenwel zonder afbreuk te doen aan het stakingsrecht van elk personeelslid. De uitoefening van het individuele stakingsrecht moet vrij en onbelemmerd blijven. In dit wetsontwerp wordt de uitoefening ervan dan ook op geen enkele wijze afhankelijk gemaakt van enige voorafgaande toestemming.

Het voorstel strekt ertoe bij de spoorwegen, bij stakingen waarvan de stakingsaanzegging op een regelmatige wijze is ingediend, in de continuïteit te voorzien van het personenvervoer. Wat deze reguliere staking betreft, bepaalt het voorstel dat de termijn van acht werkdagen wettelijk wordt vastgelegd voor de indiening van een stakingsaanzegging.

Het voorstel komt erop neer dat vrijwilligers of, met andere woorden, personen die vrijwillig *niet* deelnemen aan de aangekondigde staking, voor de dienstverlening zullen instaan. Het voorstel bevat geen enkele mogelijkheid tot opvordering van het personeel.

Het uiteindelijke vervoersaanbod op een stakingsdag zal afhankelijk zijn van het aantal beschikbare personeelsleden.

Om te weten welke personeelsleden beschikbaar zullen zijn, zal elk personeelslid dat behoort tot een beroepscategorie die uit een operationeel oogpunt als essentieel wordt beschouwd om de dienstverlening te waarborgen, een verklaring moeten afleggen. In die verklaring geeft dat personeelslid aan of hij/zij al dan niet aan de staking zal deelnemen, en derhalve of op hem/haar al dan niet kan worden gerekend.

Elk betrokken personeelslid moet die verklaring afleggen 72 uren vóór het begin van de stakingsdag. In geval van een stakingsaanzegging van meerdere dagen bepaalt dit wetsontwerp de nadere regels om het personeelslid in staat te stellen zijn verklaring te wijzigen. Vanaf de tweede stakingsdag moet een personeelslid dat heeft verklaard te zullen staken maar dat op die verklaring wil terugkomen, zijn gewijzigde beslissing meedelen binnen 48 uren vóór elke stakingsdag.

Après avoir constaté l'impossibilité d'aboutir à un accord par la concertation, le gouvernement a repris la main et c'est dans le respect de l'accord de gouvernement que le ministre soumet aujourd'hui ce "projet de loi relatif à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève".

La proposition part du principe qu'un service public doit pouvoir être assuré de manière continue, régulière et sans interruption. Ce principe doit rester de mise en cas de grève, sans toutefois pouvoir porter atteinte au droit de grève dont dispose chaque membre du personnel. L'exercice du droit de grève individuel doit rester libre et sans encombre. L'exercice du droit de grève n'est dès lors en aucune manière rendu dépendant d'une quelconque autorisation préalable dans le texte de la proposition.

Le projet de loi vise à assurer la continuité du transport des personnes par les chemins de fer en cas de grèves dont le préavis a été déposé de façon régulière. Concernant cette notion de grève régulière, le projet dispose que le délai de huit jours ouvrables sera légalement fixé pour le dépôt d'un préavis de grève.

Le projet prévoit que le service sera assuré par des volontaires, c'est-à-dire par des personnes qui ont volontairement choisi de ne pas participer à la grève annoncée. Il ne prévoit aucune possibilité de réquisition du personnel.

L'offre de transport finale lors d'un jour de grève dépendra du nombre d'effectifs disponibles.

Pour connaître ces disponibilités, chaque membre du personnel appartenant à une catégorie professionnelle qui, d'un point de vue opérationnel, est considérée comme nécessaire pour assurer le service, devra effectuer une déclaration. Dans cette déclaration, le membre du personnel indiquera si, oui ou non, il participera à la grève et par voie de conséquence si l'on peut compter sur lui ou sur elle, ou pas.

La déclaration devra être effectuée septante-deux heures avant le début de la journée de grève. Dans le cas d'un préavis de grève portant sur plusieurs jours, la proposition prévoit les modalités pour permettre au membre du personnel de faire part d'un changement d'avis. Ainsi, à partir du deuxième jour de grève, une personne ayant déclaré vouloir faire grève mais désirant sortir de grève, doit communiquer sa nouvelle déclaration dans les quarante-huit heures avant la grève.

Een personeelslid dat aanvankelijk had verklaard niet aan de staking te zullen deelnemen, mag van mening veranderen en stelt de onderneming binnen 72 uren vóór de stakingsdag daarvan in kennis.

Dit wetsontwerp behelst de algemene instelling van een termijn van 8 werkdagen om een stakings-aanzegging in te dienen. Doordat de personeelsleden daarenboven uiterlijk 72 uren vóór een staking moeten verklaren wat hun stakingsintenties zijn, komt dit wetsontwerp tegemoet aan twee doelstellingen:

— de personeelsleden voldoende tijd geven om te beslissen of zij al dan niet aan de staking zullen deelnemen;

— de betrokken ondernemingen (Infrabel en de NMBS) voldoende tijd geven om het vervoersaanbod te regelen.

Deze organisatorische verplichtingen omvatten immers ook de verplichting om het aangepaste vervoersaanbod uiterlijk 24 uren vóór de staking via alle mogelijke communicatiemiddelen aan de reizigers mee te delen.

De betrokken ondernemingen nemen dus 72 uren vóór de staking kennis van het aantal beschikbare personeelsleden. Aangezien zij de reizigers 24 uren van tevoren over een aangepast vervoersplan moeten informeren, beschikken zij *de facto* over 48 uren om dat plan uit te werken.

Omdat dit voorstel steunt op de vrijwilligheid van de personeelsleden, wordt in dit wetsontwerp veel belang gehecht aan het feit of de betrokken personeelsleden hun afgelegde verklaring naleven. Wanneer de verklaring niet wordt nageleefd, dan is dat nadelig voor de dienstverlening die wel mogelijk zou zijn geweest bij het respecteren van die verklaring. Dit is het geval voor diegenen die niet komen opdagen ondanks hun toegezegde aanwezigheid, maar ook voor diegenen die wél komen opdagen niettegenstaande dat ze zich als niet-werkwillig hebben opgegeven. Vandaar dat het ontwerp voorziet in het mogelijks opleggen van tuchtsancties.

De opstelling van de praktische regelgeving – zoals het bepalen van de noodzakelijke beroepscategorieën, of de wijze waarop de intentieverklaringen moeten worden medegedeeld – werd grotendeels overgelaten aan Infrabel, de NMBS en HR-Rail. Gelet op de gevoeligheden die misschien bij de uitwerking van dergelijke regelgeving aan de orde kunnen zijn, staat de minister erop dat het Sturingscomité (dat een paritaire samenstelling kent en op het niveau van de Belgische Spoorwegen functioneert) advies binnen een termijn van dertig dagen

Une personne ayant initialement déclaré qu'elle ne faisait pas grève peut changer d'avis et prévenir l'entreprise dans un délai de septante-deux heures préalablement au jour de grève.

La généralisation du délai de huit jours ouvrables pour le dépôt d'un préavis de grève et le fait que la déclaration d'intention du membre du personnel doit intervenir au plus tard septante-deux heures avant la grève ont permis au ministre de concilier deux attentes:

— accorder suffisamment de temps aux membres du personnel pour adopter une position vis-à-vis de la grève,

— et accorder suffisamment de temps aux entreprises concernées (Infrabel et la SNCB) pour organiser une offre de transport.

Parmi ces impératifs d'organisation figure en effet aussi l'obligation de communiquer l'offre de transport adaptée aux voyageurs au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la grève par tous les moyens de communication possibles.

En conséquence, les entreprises prennent connaissance des ressources disponibles septante-deux heures avant le début de la grève mais, étant dans l'obligation de communiquer aux voyageurs vingt-quatre à l'avance, elles disposent de fait de quarante-huit heures pour réaliser un plan de transport alternatif.

Étant donné que le projet à l'examen repose sur le *volontariat* des membres du personnel, il accorde une grande importance au fait que les effectifs concernés respectent leur déclaration d'intention. Si la déclaration d'intention n'est pas respectée, cela nuit au service qui aurait été possible en cas de respect de cette déclaration. C'est le cas pour les membres du personnel qui ne se présentent pas malgré leur promesse d'être présents, mais aussi pour ceux qui se présentent alors qu'ils ne se sont pas déclarés disposés à travailler. C'est la raison pour laquelle le projet prévoit la possibilité d'infliger des sanctions disciplinaires.

Le soin d'élaborer la réglementation pratique – telle que la détermination des catégories professionnelles nécessaires, ou les modalités selon lesquelles les déclarations d'intention doivent être communiquées – a été laissé en grande partie à Infrabel, à la SNCB et à HR Rail. Eu égard aux sensibilités qui peuvent peut-être se manifester lors de l'élaboration d'une telle réglementation, le ministre tient à ce que le Comité de pilotage (qui est composé paritairement et fonctionne au niveau des chemins de fer belges) rende un avis dans un délai

geeft alvorens de bestuursinstanties deze regelgeving goedkeuren.

Over dit wetsontwerp is grondig nagedacht. Op juridisch vlak wordt in de memorie van toelichting gedetailleerd verwezen naar de Europese regelgeving en naar de rechtspraak, teneinde te waarborgen dat dit wetsontwerp geen afbreuk doet aan het stakingsrecht.

In praktisch opzicht is dit wetsontwerp grotendeels gebaseerd op (om niet te zeggen ingegeven door) de uiteenzettingen van de vertegenwoordigers van de beide voormelde ondernemingen tijdens recente commissievergaderingen.

Dit wetsontwerp streeft een volkomen rechtmatig doel na dat de belangen van elkeen dient; het verzoent immers het stakingsrecht van de personeelsleden met de vrijheid van elkeen om vrij te reizen (bijvoorbeeld naar het werk, naar school enzovoort).

In die overtuiging verzoekt de minister de commissie dan ook het ter bespreking voorliggende wetsontwerp aan te nemen.

B. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindieners van het wetsvoorstel tot het garanderen van de publieke dienstverlening voor het binnenlandse reizigersvervoer per spoor (DOC 54 1360/001)

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) verwijst naar de toelichting bij dit wetsvoorstel (*ibid.*, p. 3 e.v.). Het beoogt de opvoeding van werknemers bij wet toe te staan. Reizigers moeten op een maximale dienstverlening kunnen rekenen en daarom is het wenselijk dat 6 op de 10 treinen tijdens de spitsuren rijden. Het sociaal overleg is dan wel dode letter gebleven, als loyale coalitiepartner kondigt het lid de intrekking aan van dit wetsvoorstel. Het wetsontwerp biedt immers een oplossing voor spoorvervoer op stakingsdagen.

C. Inleidende uiteenzetting door de indiener van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 19 augustus 1948 betreffende de prestaties van algemeen belang in vredetijd, teneinde bij stakingen bij de overheid te waarborgen dat bepaalde prestaties van federaal algemeen belang uitgevoerd worden (DOC 54 1907/001)

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) verwijst op haar beurt naar de toelichting bij haar wetsvoorstel (*ibid.*, p. 3 e.v.), dat ertoe strekt een minimumdienstverlening te verzekeren.

de trente jours avant que les instances de direction n'approuvent cette réglementation.

Le projet de loi n'a pas été élaboré à la légère. Sur le plan juridique, l'exposé des motifs se réfère en détails à la réglementation européenne ainsi qu'à la jurisprudence, pour garantir que ce projet ne restreint pas le droit de grève.

Pour le côté pratique, le projet s'inspire très fortement, pour ne pas dire traduit, ce que les deux entreprises sont venues exposer devant votre commission dans un passé récent.

Cette proposition poursuit un objectif parfaitement légitime, qui répond aux intérêts de chacun. Elle consiste à concilier le droit du personnel à faire grève avec la liberté de chacun de circuler librement (par exemple pour se rendre au travail, à l'école, etc.).

C'est donc fort de cette conviction que le ministre demande à votre commission d'approuver le projet de loi qui lui est soumis.

B. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi visant à garantir le service public dans le cadre du transport ferroviaire intérieur de voyageurs (DOC 54 1360/001)

Mme Inez De Coninck (N-VA) renvoie aux développements de la proposition de loi à l'examen (*ibid.*, pp 3 et suivantes), qui vise à légaliser la réquisition du personnel. Les voyageurs doivent pouvoir compter sur un service maximal et il est dès lors souhaitable que six trains sur dix circulent aux heures de pointe. La concertation sociale est restée lettre morte. En tant que partenaire loyale de la coalition, la membre annonce le retrait de sa proposition de loi. Le projet de loi offre en effet une solution au transport ferroviaire lors des jours de grève.

C. Exposé introductif de l'auteur de la proposition de loi modifiant la loi du 19 août 1948 relative aux prestations d'intérêt public en temps de paix, visant à garantir l'accomplissement de certaines prestations d'intérêt public fédéral en cas de grève dans le service public (DOC 54 1907/001)

Mme Catherine Fonck (cdH) renvoie à son tour aux développements de sa proposition de loi (*ibid.*, pp. 3 et suivantes), qui vise à garantir un service minimum.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) onderstreept het belang van het spoor voor de mobiliteit. De trein is immers de snelste manier om veel reizigers te verplaatsen. De NMBS heeft een monopolie en behoort aan de overheid. Net daarom moet de openbare dienstverlening ook op stakingsdagen worden gegarandeerd. Sommige bevolkingsgroepen hangen voor hun vervoer volledig af van de trein (studenten, personen zonder rijbewijs of wagen,...).

Dit wetsontwerp is reeds lang verbeid en doet geen afbreuk aan het stakingsrecht, dat overigens niet in de Belgische wetgeving voorkomt en slechts in internationale verdragen werd opgenomen, die eveneens gelden in buurlanden en elders (Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Italië,...) waar een minimumdienstverlening tijdens stakingen bestaat. Het voorontwerp werd bovendien grondig aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State (Adv.RvS 61.570/4 van 14 juni 2017, DOC 54 2650/001, p. 36 e.v.).

Het wetsontwerp, dat aanleunt bij het Duitse systeem, voorziet wel in praktische regeltjes om de zaak te organiseren. Sommige personeelsleden zullen vooraf moeten melden of ze willen staken. De vrees voor chaos is niet gegrond, omdat de stakingsbereidheid in de seinhuizen de afgelopen jaren zeer laag was. Bestaat er twijfel omtrent de veiligheid, dan rijdt de trein niet uit.

De praktische uitvoering van het wetsontwerp berust op vier scenario's die de NMBS en Infrabel reeds eerder in uw commissie hebben toegelicht. Het is echter raadzaam om zich niet tot die vier te beperken, teneinde zo goed mogelijk op de situatie te kunnen inspelen en aldus een maximaal vervoersplan aan te bieden. Zo werd het Vlaamse Gewest tijdens de staking van 2016 ruim bediend, met wel een aanbod van 80 à 90 % van de treinen.

Het wetsontwerp is niet zo duidelijk inzake "wilde stakingen". De vakbonden hebben wel een protocolakkoord ondertekend, maar leven het niet na. Dit probleem dient bijgevolg te worden aangepakt, conform het regeerakkoord.

Positief is de communicatie naar de reizigers, vieren-twintig uur vooraf. Het lid dringt aan op uitgebreide digitale informatie en voldoende elektronische capaciteit,

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Inez De Coninck (N-VA) souligne l'importance des chemins de fer pour la mobilité. Le train est en effet le mode de déplacement le plus rapide pour beaucoup de voyageurs. La SNCB jouit d'un monopole et relève des pouvoirs publics. C'est précisément la raison pour laquelle le service public doit également être garanti les jours de grève. Certains groupes de population sont totalement tributaires du train pour leur mobilité (étudiants, personnes ne possédant pas de permis de conduire ou de voiture,...).

Le projet de loi à l'examen est attendu depuis longtemps et ne porte pas atteinte au droit de grève, qui ne figure d'ailleurs pas dans la législation belge mais uniquement dans des conventions internationales, lesquelles s'appliquent également dans des pays voisins et ailleurs (France, Allemagne, Suisse, Italie,...) qui ont mis en place un service minimum lors de grèves. L'avant-projet de loi a par ailleurs été profondément remanié en fonction des observations du Conseil d'État (Avis du Conseil d'État 61.570/4 du 14 juin 2017, DOC 54 2650/001, p. 36 et suiv.).

Le projet de loi à l'examen, qui est comparable au système allemand, prévoit une série de règles pratiques en vue d'organiser les choses. Certains membres du personnel devront notifier au préalable leur souhait ou non de faire grève. La crainte du chaos n'est pas fondée, parce que la propension à la grève dans les cabines de signalisation a été très faible ces dernières années. S'il y a le moindre doute quant à la sécurité, le train ne roulera pas.

L'exécution pratique de ce projet de loi repose sur quatre scénarios que la SNCB et Infrabel ont déjà explicités au sein de votre commission. Il s'indique cependant de ne pas se limiter à ces quatre scénarios, afin de pouvoir répondre de la meilleure façon possible à la situation et donc d'offrir le meilleur plan de transport possible. Ainsi, durant la grève de 2016, la Région flamande a été largement desservie, avec une offre de 80 à 90 % des trains.

Le projet de loi à l'examen n'est pas très clair en ce qui concerne les "grèves sauvages". Les syndicats ont certes signé un protocole d'accord mais ils ne le respectent pas. Il convient dès lors de s'attaquer à ce problème, conformément à l'accord de gouvernement.

La communication destinée aux voyageurs, 24 heures à l'avance, est un point positif. La membre insiste sur la nécessité d'une information numérique étendue et d'une

zodat de websites intensieve consultatie aankunnen. Misschien kan tevens worden overwogen om mededelingen fysiek in de stations aan te brengen.

Het wetsontwerp verwijst naar tuchtsancties voor werknemers die geen intentieverklaring afleggen. Welke? Men herinnere zich de geringe boeten voor spoorlopers, die dan nog door de vakbonden worden terugbetaald. En hoe verhouden de tuchtsancties zich tot het strafrecht, in het bijzonder artikel 406 Sw.?

Werknemers kunnen voor andere taken worden ingezet dan diegene die ze gewoonlijk uitvoeren. Wat is de achtergrond van deze optie en hoe gaat dat in zijn werk?

Het goederenvervoer valt buiten de analyse van het wetsontwerp, maar misschien kan de minister niettemin toelichten hoe hij de continuïteit van de dienstverlening in deze sector beschouwt.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) beschrijft het wetsontwerp als een rookgordijn: de treinreizigers wordt – bij dit soberheidsbeleid dan nog – voorgespiegeld dat ze zich bij een staking zullen kunnen verplaatsen. Ook het spoorwegpersoneel en het parlement wordt op een dwaalspoor gezet.

Het wetsontwerp biedt maximale chaos aan, en helemaal geen minimumdienstverlening. De effectieve toepassing noch de veiligheid worden verzekerd. Hoorzittingen zouden nuttig zijn geweest. De reizigers en de vakbonden hebben reeds in de pers hun mening geuit en met reden kritiek uitgeoefend.

In plaats van minimumdienstverlening te verzorgen, ware het beter om op zijn minst een bepaald niveau van dienstverlening uit te tekenen. Het beste is natuurlijk een maximale dienstverlening, elke dag, voor alle treinreizigers en voor het personeel.

De regering opteert echter voor 3 miljard euro aan besparingen. Loketten worden opgedoekt. Stiptheid ontbreekt. De banen van zesduizend personeelsleden verdwijnen tegen 2020. De reistijd neemt toe; voor een rit van Namen naar Brussel met zowat 15 minuten.

De spreekster had liever een bespreking gewijd aan een wetsontwerp dat de zaken concreet aanpakt, dan over een ideologische kwestie te debatteren.

capacité électronique suffisante, de telle sorte que les sites internet puissent supporter une consultation intensive. Peut-être peut-on également envisager d'apporter physiquement des communications dans les gares.

Le projet de loi fait état de sanctions disciplinaires à l'encontre des travailleurs qui ne font pas de déclaration d'intention. Lesquelles? On se rappellera la modicité des amendes infligées aux personnes bloquant les voies, qui leur sont en outre remboursées par les syndicats. Et comment les sanctions disciplinaires s'articulent-elles par rapport au droit pénal et plus particulièrement à son article 406?

Les travailleurs peuvent être invités à accomplir des tâches différentes de celles qu'ils exécutent habituellement. Quel est le fondement de cette option et comment s'appliquera-t-elle?

Le transport des marchandises n'entre pas dans le cadre du projet de loi à l'examen, mais le ministre pourrait néanmoins expliquer comment il considère la continuité du service dans ce secteur.

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) voit dans le projet de loi à l'examen un écran de fumée: on fait miroiter aux voyageurs – dans le cadre de la politique d'austérité menée par ce gouvernement – qu'ils pourront se déplacer en train en cas de grève. Le personnel des chemins de fer et le parlement est également induit en erreur.

Le projet de loi assurera un chaos maximum et pas du tout un service minimum. Son application effective n'est pas assurée, pas plus que la sécurité. Des auditions auraient été utiles. Les voyageurs et les syndicats se sont déjà exprimés à ce propos dans la presse et y ont formulé leurs légitimes critiques.

Au lieu de prévoir un service minimum, il aurait été préférable de prévoir à tout le moins un minimum de service. L'idéal est naturellement d'assurer un service maximum, chaque jour, pour l'ensemble des voyageurs et pour le personnel.

Le gouvernement a toutefois choisi de réaliser 3 milliards d'euros d'économies, qui vont se traduire par la fermeture de guichets, une aggravation des problèmes de ponctualité, la disparition de 6000 emplois de cheminots d'ici 2020. La durée des trajets augmente; le trajet Namur – Bruxelles durera quelque quinze minutes de plus.

L'intervenante aurait préféré discuter d'un projet de loi abordant les problèmes concrets, plutôt que de débattre d'une question idéologique.

Het wetsontwerp is in feite onuitvoerbaar en is voor de treinreizigers irrelevant. In sommige gevallen zal tussen 85 en 100 % van het personeel van bepaalde beroepscategorieën aanwezig moeten zijn. Dit heeft te maken met de structuur van het Belgische spoornet, dat zich als een ster rond Brussel uitstrekt.

Vraag is hoe een “minimumdienstverlening” zal worden aangeboden met respect voor het stakingsrecht, terwijl anderzijds voor een aantal functies zowat het volledige personeelsbestand wordt opgetrommeld.

Eveneens problematisch lijkt de poging om hectische toestanden op de perrons te vermijden. De reizigers wordt voorgehouden dat ze hun trein kunnen nemen, en zullen dan toch moeten vaststellen dat die in feite niet rijdt. Men weet immers nu reeds dat in het beste geval slechts twee op de tien pendelaars aan boord van de trein kunnen.

Heeft de minister nagedacht over de werknemers die de trein nemen en die zich tegenover hun werkgever zullen moeten verantwoorden, wanneer een werkgever ze zal verwijten dat ze niet op het werk zijn komen opdagen? Moeten de werknemers vechten voor een plaats op de trein? Kan een werkgever eisen dat een werknemer thuis uren eerder dan normaal vertrekt, dan wel veel later de werkvloer verlaat?

De negatieve impact voor alle werknemers staat vrijwel vast. Ook de positie van vakbonden en het spoorwegpersoneel wordt aangetast. Een collectieve actie wordt omgezet in een individuele aangelegenheid. Van elke werknemer wordt immers een verklaring verwacht, of hij ja dan neen zal staken. Druk en vergeldingsmaatregelen tegen personeelsleden afzonderlijk zijn niet ondenkbaar. De Raad van State wijst op de gevolgen voor het statutair en het contractueel personeel. Contractuelen, vooral tijdelijken, staan zwakker, omdat zij mogelijk de verlenging van hun arbeidsovereenkomst nastreven, of een contract van onbepaalde duur beogen. Het is een illusie te denken dat aan hun stakingsrecht niet wordt getornd.

De sociale dialoog wordt afgezwakt. Werknemers kunnen 72 uur voor het einde van de stakingsaanzegging hun standpunt niet meer wijzigen, wat de Raad van State ook aanstipt. Het voortzetten van de onderhandelingen tussen vakbonden en werkgevers wordt in die omstandigheden onmogelijk.

Het wetsontwerp vertoont voorts een leemte op het vlak van de functiewijzigingen, wat de Raad van State

Le projet de loi à l'examen est en fait impraticable et est sans pertinence pour les voyageurs. Dans certains cas, 85 à 100 % du personnel de certains corps de métier devront être présents. Cela s'explique par la structure du réseau ferroviaire belge, qui se déploie sous la forme d'une étoile autour de Bruxelles.

La question est de savoir comment un “service minimum” sera garanti dans le respect du droit de grève, alors que pour certaines fonctions, il faudra réquisitionner la quasi totalité des effectifs.

Ce qui pose également problème, c'est la tentative d'éviter la cohue sur les quais. On fait miroiter aux voyageurs qu'ils pourront prendre leur train, mais force leur sera de constater que celui-ci ne roulera pas. On sait en effet d'ores et déjà que, dans le meilleur des cas, seuls deux navetteurs sur dix pourront prendre place dans un train.

Le ministre a-t-il réfléchi à la situation des travailleurs qui prennent le train et qui devront se justifier auprès de leur employeur lorsque celui-ci leur reprochera de ne pas s'être présentés sur leur lieu de travail? Les travailleurs devront-ils se battre pour une place dans le train? Un employeur peut-il exiger qu'un travailleur quitte son domicile plus tôt qu'à la normale, ou qu'il quitte le travail beaucoup plus tard?

L'impact négatif sur tous les travailleurs ne fait quasiment pas de doute. La position des syndicats et du personnel ferroviaire est, elle aussi, affectée. L'action collective est désormais convertie en une affaire individuelle. Tout travailleur est en effet censé faire une déclaration, qu'il fasse grève ou non par la suite. Des pressions et des mesures de rétorsion à l'encontre de membres du personnel individuels ne sont pas impensables. Le Conseil d'État attire l'attention sur les conséquences pour le personnel statutaire et contractuel. Les contractuels, surtout temporaires, sont plus vulnérables, dans la mesure où ils cherchent sans doute à prolonger leur contrat de travail ou ambitionnent un contrat à durée indéterminée. Il est illusoire de penser que leur droit de grève demeure intact.

Le dialogue social est fragilisé. Septante-deux heures avant la fin du préavis de grève, les travailleurs ne peuvent plus revenir sur leur position, ce que souligne aussi le Conseil d'État. Dans ces circonstances, la poursuite des négociations entre syndicats et employeurs est impossible.

Le projet de loi présente par ailleurs des lacunes en termes de modifications des fonctions, comme le

op de korrel neemt. Hoe zullen de basisregels van het arbeidsrecht concreet worden nageleefd?

Kortom, dit wetsontwerp is gericht tegen hen die werken en tegen de sociale dialoog en houdt geen rekening met fundamentele opmerkingen van de Raad van State.

Iedereen, ook de minister, wenst dat stakingen niet nodig zijn. Maar het wetsontwerp zal het fenomeen van de stakingen zonder aanzegging verscherpen, een pervers effect dat niet mag worden onderschat. De uitoefening van het stakingsrecht in de best mogelijke omstandigheden wordt immers verhindert.

Het wetsontwerp mikt op een minimumdienstverlening, die uiteindelijk toch wel heel breed wordt opgevat. Nergens wordt gepreciseerd welke beroepscategorieën noodzakelijkerwijs de dienst moeten uitmaken. In de besprekingen die thans worden gevoerd, heerst een ruime visie. Zelfs het onderhoudspersoneel staat op het lijstje. Waarom?

Het plaatsen van stakingsposten, zelfs vreedzame, wordt verboden, hetgeen indruist tegen het bestaande recht. Ook hier heeft de Raad van State vragen bij. Hij verwijst naar de internationale overeenkomsten die België heeft ondertekend in het kader van de IAO. De semantische aanpassing van het voorontwerp verandert niets ter zake. Stakers kunnen collega's niet meer overtuigen om aan te sluiten bij de beweging. En zelfs als het wel zou kunnen, dan nog zijn de werknemers door hun individuele verklaring vooraf gebonden aan de intentie die ze hebben uitgedrukt. Terecht wordt gevreesd dat de beknotting van het stakingsrecht verder gaat dan hetgeen strikt noodzakelijk is. Men heeft stellig de indruk dat het wetsontwerp een minimumdienst invoert, die, volgens de bewoordingen van de Raad van State "ingaet tegen de logica die voorop moet staan bij de invoering van een dergelijke dienst" (Adv.RvS 61.570/4 van 14 juni 2017, DOC 54 2650/001, p. 47). De regering had eerst de contouren moeten tekenen van de minimumdienst en slechts in een tweede fase een mechanisme moeten uitwerken – waarom niet naar Frans voorbeeld? De Raad van State meent dat de aantasting van de collectieve actie buiten verhouding staat. Het wetsontwerp zorgt voor te weinig duidelijkheid en voorspelbaarheid. De regering slaat deze beschouwing in de wind en volhardt.

Op basis van de opmerkingen van de Raad van State zullen de begrippen "aangepast vervoersplan" en "essentiële beroepscategorieën" daarentegen worden gepreciseerd in overleg met het Sturingscomité van de Spoorwegen. Hoe ziet de minister dat? Zal hij tevreden

dénonce le Conseil d'État. Comment les règles fondamentales du droit du travail seront-elles concrètement respectées?

En bref, le projet de loi à l'examen est dirigé contre ceux qui travaillent et contre le dialogue social, et il ne tient pas compte des remarques fondamentales du Conseil d'État.

Chacun, même le ministre, souhaiterait pouvoir se passer des grèves. Mais le projet de loi renforcera le phénomène des grèves sans préavis – il ne faut pas sous-estimer cet effet pervers – car l'exercice du droit de grève dans les meilleures circonstances possibles est désormais entravé.

Le projet de loi vise un service minimum conçu, en définitive, au sens très large. Rien ne précise quelles catégories professionnelles devront nécessairement assurer le service. Dans les discussions en cours, une vision large prédomine. Même le personnel d'entretien figurent sur la liste. Pourquoi?

La mise en place de piquets de grève, même pacifique, est interdite, ce qui va à l'encontre du droit existant. Ici aussi, le Conseil d'État émet des réserves. Il renvoie aux conventions internationales signées par la Belgique dans le cadre de l'OIT. L'adaptation sémantique de l'avant-projet n'y modifie rien. Les grévistes ne peuvent plus convaincre leurs collègues de rejoindre le mouvement. Et quand bien même ils pourraient le faire, les travailleurs sont de toute manière liés par leur déclaration individuelle à l'intention qu'ils ont préalablement exprimée. Il est craint à juste titre que la restriction du droit de grève aille au delà du strict nécessaire. On ne peut se départir de l'impression que le projet de loi instaure un service minimum qui, selon les termes du Conseil d'État, "procède (...) à rebours de la logique qui doit prévaloir à l'instauration d'un tel service" (Avis du Conseil d'État 61.570/4 du 14 juin 2017, DOC 54 2650/001, p. 47). Le gouvernement aurait dû tout d'abord définir les contours du service minimum et, dans une deuxième phase seulement, élaborer un mécanisme – pourquoi pas en suivant l'exemple français? Le Conseil d'État estime que l'atteinte portée à l'action collective est disproportionnée. Le projet de loi manque de clarté et de prévisibilité. Le gouvernement fait fi de ces considérations, persiste et signe.

Sur la base des observations du Conseil d'État, les notions de "plan de transport adapté" et de "catégories professionnelles essentielles", en revanche, seront précisées, en concertation avec le Comité de pilotage des Chemins de fer. Comment le ministre compte-t-il

zijn met een advies? In dat geval kan men bezwaarlijk over overleg spreken.

Wat de vertrouwelijkheid van de intentieverklaring betreft, is het de vraag hoe de minister daar concreet voor zal zorgen. Ook in het licht van de druk op de werknemers is deze kwestie relevant. Het Franse recht is op dat vlak veel duidelijker.

De heer Gilles Foret (MR) drukt zijn tevredenheid uit over het wetsontwerp, dat een continue dienstverlening garandeert – zeer belangrijk voor de burgers, want mobiliteit is cruciaal. Het zorgt helemaal niet voor een rookgordijn, maar integendeel voor een nieuw beheer. De minister levert trouwens grote inspanningen om het treinaanbod te vergroten: in december vijf procent meer, een primeur in twintig jaar. Hij heeft, globaal genomen, oog voor het algemeen belang en hij laat ruimte voor sociaal overleg. Op een bepaald ogenblik moet de knoop worden doorgehakt en de minister neemt wondergoed zijn verantwoordelijkheid. De fractie van de spreker zegt dus haar steun toe.

Het is een evenwichtig wetsontwerp, omdat het rekening houdt met de vrijheid om zich te verplaatsen en zich naar zijn werk te begeven enerzijds, en met het stakingsrecht anderzijds. Aan de opmerkingen van de Raad van State wordt tegemoet getreden, want werknemers kunnen uiteindelijk wel van hun intentieverklaring terugkomen.

Het lid heeft vier vragen.

1. Men verwijst naar het Franse systeem, maar welk recht is stakingsvriendelijker? Een systeem waarbij een werknemer vooraf de toestemming moet krijgen om te staken of een waarbij hij een intentieverklaring moet afleggen?

2. Men vreest dat de veiligheid in het gedrang komt. Kan men de minister onverschilligheid verwijten, hij die als voormalig commissielid getoond heeft hoezeer de veiligheid hem na aan het hart is?

3. De beschikbaarheid van het personeel werd berekend, maar ook de stakingen in het verleden leveren cijferinformatie op, met regionale verschillen. Kan de minister bevestigen dat de mobiliteit homogeen over het hele grondgebied zal worden verzekerd?

4. Hoe zal de minister verhinderen dat wilde stakingsposten de mobiliteit in het gedrang brengen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderstreept dat het onderwerp dat thans wordt behandeld al jaren het

procéder? Se contentera-t-il d'un avis? Dans ce cas, on peut difficilement parler de concertation.

En ce qui concerne la confidentialité de la déclaration d'intention, on peut se demander comment le ministre s'y prendra concrètement. Et cette question se pose tout autant au regard de la pression exercée sur les travailleurs. Le droit français est beaucoup plus clair en la matière.

M. Gilles Foret (MR) exprime sa satisfaction au sujet du projet de loi, qui garantit la continuité du service – un élément très important pour les citoyens, car la mobilité est cruciale. Il ne crée en aucun cas un écran de fumée, mais engendre au contraire une gestion nouvelle. Le ministre fournit d'ailleurs des efforts importants pour accroître l'offre ferroviaire: cinq pour cent de plus en décembre, une première en vingt ans. Il veille globalement à l'intérêt général et laisse suffisamment de marge pour la concertation sociale. À un certain moment, il faut savoir trancher et le ministre assume brillamment ses responsabilités. Le groupe de l'intervenant lui accorde donc son soutien.

C'est un projet de loi équilibré, car il tient compte, d'une part, de la liberté de se déplacer et de se rendre sur son lieu de travail et, d'autre part, du droit de grève. Il tient compte des observations du Conseil d'État, puisque les travailleurs pourront finalement bien revenir sur leur déclaration d'intention.

Le membre pose quatre questions.

1. Il est renvoyé au système français, mais quel droit est le plus favorable aux grévistes? Un système dans lequel un travailleur doit demander préalablement la permission pour faire grève ou un système dans lequel il doit faire une déclaration d'intention?

2. D'aucuns craignent que la sécurité soit menacée. Peut-on taxer le ministre de laxisme, lui qui a autrefois démontré, en tant que membre de la commission, à quel point la sécurité lui tenait à cœur?

3. La disponibilité du personnel a été chiffrée, mais les grèves du passé ont, elles aussi, fait l'objet de statistiques, avec des différences régionales. Le ministre peut-il confirmer que la mobilité sera garantie de manière homogène sur l'ensemble du territoire?

4. Comment le ministre empêchera-t-il que des piquets de grève sauvages mettent en péril la mobilité?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que cela fait des années que la question examinée dans le cadre de

voorwerp van discussie uitmaakt. Dat nu eindelijk een tekst voorligt, is een goede zaak. Opmerkelijk is hoezeer de visies uiteenlopen. De enen laken de schending van het stakingsrecht en voorspellen chaos, de anderen geven een voorstelling alsof reizigers nu helemaal geen last meer zullen ondervinden en de vakbonden onder de knoet worden gehouden. Beide visies zijn verkeerd. Het wetsontwerp biedt een pragmatische aanpak om het aanbod te organiseren in geval van staking. Voor een openbare dienst is het niet teveel gevraagd dat personeelsleden laten weten of zij komen werken. Het essentiële punt is dat vooraf het aanbod kan worden bepaald en dat reizigers hierover informatie krijgen. Bij de staking van 2016 was in het Vlaamse Gewest nauwelijks stakingsbereidheid, maar toch waren de reizigers niet op de hoogte. Dit gaf minder treinreizigers, ondanks het ruime aanbod.

Ofschoon het voorliggende wetsontwerp een handig instrument kan zijn om aan het hiervoor geschetste probleem te verhelpen, maakt het lid ook duidelijk dat hij geen voorstander is van een minimumdienst – wel van een maximumdienst. Het sociaal overleg moet steeds proberen een staking uit de weg te gaan.

Collega's verwijzen naar de systemen in Frankrijk en Duitsland, maar geen enkel is perfect. Frankrijk kampt met heel wat incidenten en Duitsland heeft recent een van de langstlopende treinstakingen in Europa gekend.

De spreker brengt in herinnering dat het protocolakkoord bijna tien jaar oud is, waarbij zowel bedrijven als vakbonden engagementen hebben genomen. Het voorziet in een procedure om acties te vermijden, die de dienstverlening aantasten. Dat het protocol steeds meer wordt afgedwongen, is een gunstige ontwikkeling, want het draagt bij tot de sociale vrede. Zolang de afspraak wordt nageleefd, is een wettelijke verankering van de tekst niet nodig.

Het voorliggende wetsontwerp voorziet eveneens in een overlegprocedure, die ertoe kan bijdragen dat stakingen worden vermeden. Komt de staking er toch, dan zorgt het wetsontwerp voor een treinaanbod en communicatie met de reizigers. Dit staat verder sociaal overleg in de Sturingscomités – met bedrijven en vakbonden – niet in de weg, onder meer inzake beroepscategorieën en intentieverklaringen. Gelukkig maar, want overleg met alle partners is de beste manier om tot oplossingen te komen en stakingen te vermijden. Het lid betreurt wel dat de minister niet of onvoldoende antwoordt op een schrijven van een vakbond die zijn verantwoordelijkheid neemt. Hij roept de minister op om

la discussion actuelle fait débat. L'intervenant se réjouit qu'un texte ait enfin été déposé en la matière. Il est surprenant de constater à quel point les visions diffèrent. D'aucuns condamnent la violation du droit de grève et prévoient le chaos, tandis que d'autres soutiennent que grâce à ce texte, les voyageurs ne subiront plus aucun inconvénient et les syndicats seront bridés. Ces deux visions sont erronées. Le projet de loi à l'examen propose une solution pragmatique pour l'organisation de l'offre en cas de grève. Il est tout de même normal que les membres du personnel d'un service public fassent savoir s'ils ont l'intention de venir travailler. L'essentiel est que l'offre puisse être définie au préalable et que les voyageurs soient mis au courant. Ainsi, la grève de 2016 a été peu suivie en Région flamande, mais les voyageurs n'en avaient pas été informés. Certains d'entre eux ont donc renoncé à prendre le train, malgré l'offre importante.

Bien que le projet de loi à l'examen puisse être un outil précieux pour remédier à ce problème, le membre souligne qu'il ne préconise pas pour sa part un service minimum – mais bien un service maximum. Il faut toujours tenter d'éviter une grève en ayant recours à la concertation sociale.

Certains intervenants ont fait référence aux systèmes existant en France et en Allemagne. L'intervenant constate que ceux-ci ne sont pas non plus parfaits. La France est confrontée à de nombreux incidents et l'Allemagne a connu récemment l'une des plus longues grèves des chemins de fer d'Europe.

L'intervenant rappelle que le protocole d'accord par lequel les entreprises et les syndicats ont contracté des engagements date d'il y a presque dix ans. Ce protocole prévoit une procédure visant à éviter les actions qui portent atteinte à l'efficacité du service. L'intervenant se félicite qu'il soit de plus en plus souvent invoqué, car cela contribue à garantir la paix sociale. Tant que ce texte sera respecté, il ne sera pas nécessaire de l'ancrer dans une loi.

Le projet de loi à l'examen prévoit également une procédure de concertation qui peut contribuer à éviter les grèves. Si la grève a quand même lieu, il garantit une offre ferroviaire et la communication avec les voyageurs. Tout cela ne fait pas obstacle à la poursuite de la concertation sociale au sein des comités de pilotage – dans lesquels siègent les entreprises et les syndicats –, notamment en ce qui concerne les catégories professionnelles et les déclarations d'intention. La concertation entre les différents partenaires est en effet la meilleure façon de parvenir à une solution et d'éviter les grèves. Le membre déplore que le ministre n'ait pas répondu (de façon entièrement satisfaisante)

de constructieve sfeer niet te ondergraven. Hoe zal de minister daartoe bijdragen?

Heeft het wetsontwerp, tot slot, een impact op het goederenvervoer?

Ook mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) is tevreden dat het wetsontwerp op de agenda staat. De onbalans tussen het recht op staken en het recht op werken wordt weggewerkt. Het thema staat reeds tien jaar ter discussie. De liberale fractie verdedigt reeds zolang minimumdienst bij autonome overheidsbedrijven. Uiteindelijk is het regeerakkoord uitgegaan van het sociaal overleg. Het lid staat stil bij de activiteiten van uw commissie tijdens de afgelopen jaren en bespreekt vier krachtlijnen.

1. Aan de vrijheid om te staken wordt niet geraakt, maar daartegenover staat wel de vrijheid om te werken. Het ene mag het andere niet in de weg staan, en toch stelt men vast dat mensen worden verhinderd. De vrijheid om te werken is ten minste even belangrijk, en het wetsontwerp zal daar nu wat aan doen.

2. Het wetsontwerp biedt geen minimumdienst, maar een maximaal aanbod met het werkwillige personeel (cf. het opschrift).

3. Centraal staat de reiziger, die de zekerheid moet hebben dat hij 's avonds over een rit terug naar huis beschikt, wanneer hij 's morgens vertrekt. De bestaande onzekerheid moet verdwijnen.

4. Het vergt verantwoordelijkheid van de minister en van de leiding van Infrabel en van de NMBS om het werkwillige personeel optimaal in te zetten, en materieel met grote capaciteit te gebruiken (dubbeldekkers).

Het lid gaat over tot haar opmerkingen.

Bij de nationale staking van 15 december 2014 bleek dat slechts 27 procent van het personeel heeft gestaakt, 73 procent niet. Toch is toen geen enkele trein uitgereden. Dit wetsontwerp richt zich op deze meerderheid en voorziet in een procedure om een aangepast aanbod uit te werken.

Vermoed kan worden dat de stakingsbereidheid zal verschillen al naargelang de regio's. Het is daarom belangrijk om het aanbod te baseren op het aantal

à un courrier d'un syndicat qui prend ses responsabilités. Il demande au ministre de veiller à ne pas miner l'ambiance, qui est constructive. Comment le ministre compte-t-il apporter sa contribution en la matière?

L'intervenant demande enfin si le projet de loi à l'examen a une incidence sur le transport de marchandises.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open-Vld) se réjouit, elle aussi, que ce projet de loi soit à l'agenda. Il est mis fin au déséquilibre existant entre le droit de grève et le droit de travailler. Cela fait déjà dix ans que cette question fait débat et que le groupe libéral défend le service minimum au sein des entreprises publiques autonomes. C'est finalement la concertation sociale qui a été privilégiée dans l'accord de gouvernement. L'intervenante revient sur les travaux consacrés à la question par cette commission au cours de ces dernières années. Elle examine quatre lignes de force.

1. Il n'est pas porté atteinte à la liberté de faire la grève, mais il faut aussi tenir compte de la liberté de travailler, l'une ne pouvant faire obstacle à l'autre. Or, force est de constater que certaines personnes sont empêchées de travailler. La liberté de travailler est au moins aussi importante et le projet de loi a l'ambition de la prendre également en compte.

2. Le projet de loi à l'examen ne propose pas un service minimum, mais une offre maximale assurée par les membres du personnel qui souhaitent travailler (cf. l'intitulé).

3. Le voyageur occupe une place centrale. Quand il part le matin, il doit avoir la garantie qu'il disposera également le soir d'un train pour le ramener chez lui. Il faut mettre fin à l'incertitude qui règne à l'heure actuelle.

4. Il incombe au ministre et à la direction d'Infrabel et de la SNCB de veiller à affecter de façon optimale les membres du personnel qui souhaitent travailler et d'avoir recours à du matériel doté d'une capacité importante (voitures à double étage).

La membre formule ensuite plusieurs observations.

Lors de la grève nationale du 15 décembre 2014, seuls 27 % des membres personnel ont fait la grève. Bien que 73 % ne l'aient pas suivie, aucun train n'a circulé ce jour-là. Le projet de loi à l'examen s'adresse à cette majorité de personnes et prévoit une procédure visant à développer une offre adaptée.

On peut supposer que la propension à la grève différera selon les régions. Il est dès lors important de baser l'offre sur le nombre de personnes disposées à

werkwilligen per lijn, of per gewest, en de zaak niet in een nationaal perspectief te beschouwen. Bij een staking in het voorjaar van 2016 bleek de wanverhouding tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest zodanig dat de NMBS zelf heeft beslist om het vervoersaanbod aan te passen.

Het nieuwe artikel 153*bis*, § 5, dat in de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen wordt ingevoegd, stelt dat personeelsleden van de NMBS en van Infrabel geen maatregelen mogen treffen die het aangepaste vervoersaanbod belemmeren. Dit artikel bevestigt de gangbare praktijk; sinds 2014 treden de NMBS en Infrabel consequent op tegen personeelsleden die sporen of seinhuizen bezetten, waardoor de impact van enkele stakers enorm wordt ingeperkt.

Er dient op toegezien te worden dat de bonden het aangepast vervoersaanbod niet op creatieve wijze tegenwerken.

Sommigen voorspellen een toename van het aantal wilde stakingen. Het lid wijst op de pertinentie van het wetsontwerp dat zij heeft ingediend tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven met betrekking tot de beëindiging van ongepaste en niet aangezegde werkonderbrekingen en tot waarborging van de continuïteit van de dienstverlening in het raam van opdrachten van openbare dienst en taken van algemeen belang (DOC 54 1905/001) en wenst dat het spoedig wordt besproken. Het wetsvoorstel wil een achterpoortje sluiten.

Het wetsontwerp geeft uitvoering aan het regeerakkoord en zorgt dat reizigers vierentwintig uur vooraf worden geïnformeerd in geval van staking. Dit stelt een einde aan de chaos en het neemt ook de frustraties en het ongenoegen van de reizigers weg, die nu zullen weten waar zij aan toe zijn. Het valoriseert voorts nog de werkwillige personeelsleden. De meeste personeelsleden van de NMBS komen ook werken op stakingsdagen, zo blijkt. Aan de gijzeling door een minderheid wordt een einde gesteld. Het welslagen van het wetsontwerp zal afhangen van de directiecomités van NMBS en Infrabel om de middelen te gebruiken waarover ze zullen beschikken. De uitwerking van het aanbod en de communicatie met de reizigers zal een grote uitdaging betekenen.

In een woord, het wetsontwerp zorgt voor een gegarandeerd vervoersaanbod met het werkwillige personeel.

travailler par ligne ou par région et de ne pas appréhender la question dans une perspective nationale. Il s'est avéré, lors d'une grève organisée au printemps 2016, que le déséquilibre entre la Région flamande et la Région wallonne était tel que la SNCB avait décidé elle-même d'adapter l'offre de transport.

Le nouvel article 153*bis*, § 5, inséré dans la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, prévoit que les membres du personnel de la SNCB et d'Infrabel s'abstiennent de prendre des mesures visant à contrarier la fourniture de l'offre de transport adaptée. Cet article confirme la pratique courante; depuis 2014, la SNCB et Infrabel prennent systématiquement des dispositions contre les membres du personnel qui occupent les voies ou les cabines de signalisation, ce qui permet de limiter considérablement l'impact que peut avoir une poignée de grévistes sur le trafic ferroviaire.

Il faut veiller à ce que les syndicats ne trouvent pas des façons créatives d'entraver l'offre de transport adaptée.

Certains prédisent une augmentation du nombre de grèves sauvages. L'intervenante renvoie à cet égard à la proposition de loi modifiant en ce qui concerne la cessation des arrêts de travail intempestifs et non préavisés et la garantie de la continuité du service dans le cadre des missions de service public et des missions d'intérêt général la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (DOC 54 1905/001), qu'elle a déposée et qu'elle souhaite voir examiner dans les meilleurs délais. Cette proposition de loi vise à empêcher ce type de comportements.

Le projet de loi exécute l'accord de gouvernement et fait en sorte que les voyageurs soient informés 24 heures au préalable en cas de grève. Il met fin au chaos, ainsi qu'aux frustrations et au mécontentement qu'éprouvent les voyageurs qui sauront désormais ce qui les attend. Le projet de loi valorise en outre les membres du personnel de la SNCB qui souhaitent travailler. On a d'ailleurs constaté que la plupart d'entre eux venaient travailler les jours de grève. Le projet de loi met un terme à la prise d'otages exercée par une minorité. Sa réussite dépendra des comités de direction de la SNCB et d'Infrabel et dans leur capacité à tirer parti des moyens dont ils disposent. L'élaboration de l'offre et la communication aux voyageurs constituent des défis majeurs.

En bref, le projet de loi assure une offre de transport garanti grâce au personnel disposé à travailler.

De heer David Geerts (sp.a) wijst erop dat uw commissie ten tweede male een fundamenteel debat voert over de NMBS.

De eerste keer ging het om 3 miljard besparingen. De impact op de dienstverlening, het onderhoud en het personeel zijn zichtbaar. Loketten worden gesloten terwijl de mobiliteitsvraag toeneemt.

Nu gaat het om de dienstverlening, maar niemand weet precies waarover het gaat. Er heerst terminologische verwarring. Minimumdienst? Gegarandeerde dienst? Zelfs de memorie van toelichting is onduidelijk: "Het wetsontwerp beoogt evenmin de continuïteit te garanderen." (DOC 54 2650/001, p. 11). Het opschrift lijkt het tegendeel te beogen: "wetsontwerp betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor in geval van staking".

Het lid betreurt dat de commissie geen fundamenteel debat voert over mobiliteit. Wat is de visie over de NMBS, welke uitgaven is men bereid te doen? Mobiliteit heeft een impact op het milieu en de gezondheid.

De bespreking van het wetsontwerp lijkt sterk ideologisch: een rechtse regering doet een aanval op het stakingsrecht en laat het sociaal overleg terzijde, ongetwijfeld de droom van de rechtse coalitiepartners. De houding van de christendemocratische fractie is nieuw. Links is tegen, omdat het wetsontwerp de belangen van gewone werklieden aantast. Perfide is de manier waarop personeelsleden tegen elkaar worden opgezet, en tegenover de reizigers. Het stakingsrecht, dat internationaal verankerd is, wordt beetje bij beetje ondergraven, tot het niets meer voorstelt.

De regering heeft beslist om de gewone werkmensen in de luren te leggen. Dat blijkt telkens opnieuw.

Het wetsontwerp berust op fopperij, omdat het doet geloven dat de dienst bij een staking gegarandeerd zal zijn. Maar de scepsis is voldoende bekend. Zo verklaarde Michel Bovy "*Als de minimale dienstverlening er komt, zal men die hooguit één keer toepassen.*" ("Dit is gegarandeerde chaos", *De Standaard*, 1 juli 2017. Zie: http://www.standaard.be/cnt/dmf20170630_02950481).

Bedoeling van het wetsontwerp is ermee te pronken in het uitstalraam van de Vlaamse nationalistische regeringspartij.

Beweerd werd dat het stakingsrecht niet wordt aangetast. Maar dat staat haaks op de visie van het

M. David Geerts (sp.a) fait observer que la commission de l'intervenant mène pour la deuxième fois un débat fondamental sur la SNCB.

Le premier portait sur les 3 milliards d'économies dont on peut voir les effets sur le service fourni, la maintenance et le personnel. Les guichets ferment, alors que la demande de mobilité augmente.

Aujourd'hui, c'est le service qui est visé. Mais personne ne sait exactement de quoi il s'agit. Il y a une confusion d'ordre terminologique. Service minimum? Service garanti? Même l'exposé des motifs reste flou: "Le projet de loi ne vise pas non plus à garantir la continuité..." (DOC 54 2650/001, p. 11), alors que l'intitulé semble poursuivre l'objectif inverse puisqu'il énonce: "projet de loi relatif à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève".

Le membre déplore que la commission ne mène pas de débat de fond sur la mobilité. Quelle est la vision de la SNCB, quel est le montant des dépenses que l'on est prêt à consentir? La mobilité a des répercussions sur l'environnement et la santé.

L'examen du projet de loi semble fortement idéologique: un gouvernement de droite s'en prend au droit de grève, laissant de côté la concertation sociale, assurément le rêve des partenaires de droite de la coalition. L'attitude du groupe des chrétiens-démocrates est nouvelle. La gauche est contre, parce que le projet de loi porte atteinte aux intérêts de l'ouvrier lambda. Il est également perfide en ce qu'il oppose les membres du personnel et dresse également les voyageurs contre eux. Le droit de grève, qui est un principe ancré dans le droit international, est lentement mais sûrement vidé de sa substance, jusqu'à ce qu'il n'en reste plus rien.

Le gouvernement a décidé, une nouvelle fois, de duper les travailleurs.

Le projet de loi est un attrape-nigaud, car il fait croire que le service sera garanti en cas de grève. Mais le scepticisme prévaut. Comme le soulignait Michel Bovy dans le *Standaard*: à supposer que l'on atteigne cet objectif de service minimum, on ne pourra l'appliquer qu'une seule et unique fois ("*Dit is gegarandeerde chaos*", *De Standaard*, 1^{er} juillet 2017. Voir: http://www.standaard.be/cnt/dmf20170630_02950481).

L'objectif du projet de loi est d'en faire un trophée à exposer dans la vitrine du parti nationaliste flamand du gouvernement.

D'aucuns ont prétendu qu'il n'était pas porté atteinte au droit de grève. Ce n'est pourtant pas la vision du

Committee on Freedom of Association van de IAO. Wanneer een beslissing eenzijdig kan worden opgelegd, is er immers wel sprake van een aantasting. Eigenlijk torpedeert het wetsontwerp zelfs het sociaal overleg. Men ziet dat Infrabel uit het overleg met betrekking tot de stakingsaanzegging betreffende de staking van 10 oktober 2017 stapt en naar de rechtbank trekt, ten einde eenzijdig een beslissing op te leggen.

Niemand is gediend met dit wetsontwerp, dat voor chaos, onveiligheid en meer stakingen zal zorgen (cf. de situatie in Frankrijk, Duitsland en elders). Het circa miljoen reizigers dat dagelijks de trein neemt, zal uiteindelijk de dupe zijn van deze opsmukoperatie. Vraag is wie het wetsontwerp heeft geschreven.

Het lid vervolgt met een aantal bijkomende vragen en opmerkingen.

Welke zijn de essentiële beroepscategorieën? Voor Infrabel blijktbaar iedereen, want er wordt verwezen naar de “bedienden van het ijzer”.

Op wie zal de wet van toepassing zijn?

Het recht op mobiliteit wordt ten onrechte ingeroepen en in allerlei sausjes gedipt (“het Europeesrechtelijke vrije verkeer van vervoer van personen en goederen”, “continuïteit van de dienst”, “art. 23, § 4, van de Grondwet”,...). Misschien is het raadzaam om de definitie erop na te slaan, die het *Committee on Freedom of Association* van de IAO geeft aan het begrip *essential services*.

Hoe verhouden de essentiële beroepscategorieën zich tot het gelijkheidsbeginsel? Wie moet een intentieverklaring afleggen?

In welke mate wordt participatie aan de besluitvorming binnen het Sturingscomité gelijkgesteld met het geven van een niet-bindend advies?

Welke gevolgen heeft deelname aan een staking voor de verdere loopbaan? Infrabel houdt nu al lijstjes bij van diegenen die staken in de seinhuisjes. Het komt zelfs in aanmerking voor de berekening van de prestaties, en het loon gedurende de verdere loopbaan. In welke mate is deze sanctie rechtmatig?

Hoe worden de reserveploegen opgeroepen? Wordt er met twee ploegen gewerkt? Wanneer wordt dat beslist? Welke rechten hebben de personeelsleden?

Committee on Freedom of Association de l’OIT. Dès l’instant où une décision peut être imposée unilatéralement, il y a bel et bien atteinte au droit de grève. En réalité, le projet de loi torpille même la concertation sociale. On voit qu’Infrabel sort de la concertation relative au préavis de grève afférent à la grève du 10 octobre 2017 et se tourne vers les tribunaux afin d’imposer une décision unilatéralement.

Le projet de loi à l’examen ne profite à personne: il crée le chaos, accroît l’insécurité et multipliera les grèves (à l’instar de ce qui passe en France, en Allemagne et ailleurs). Les voyageurs, qui aujourd’hui sont près d’un million à prendre le train chaque jour, seront les vrais perdants de cette opération cosmétique. C’est à se demander qui a rédigé ce projet de loi.

Le membre formule ensuite plusieurs questions et observations.

Quelles sont les métiers essentiels? Tous apparemment, selon Infrabel, qui évoque les “employés du fer”.

À qui s’appliquera la loi?

Le droit à la mobilité est invoqué à tort, et mis à toutes les sauces (“la libre circulation des personnes et des marchandises garantie par le droit européen”, la “continuité du service”, “l’article 23, § 4, de la Constitution”,...). Peut-être serait-il judicieux de consulter la définition que donne le *Committee on Freedom of Association* de l’OIT à la notion d’*essential services*.

Où se situent les métiers essentiels par rapport au principe d’égalité? Qui est tenu de déposer une déclaration d’intention?

Dans quelle mesure la participation au processus décisionnel au sein du Comité de pilotage est-elle assimilée à la fourniture d’un avis non contraignant?

Quelles sont les conséquences d’une participation à la grève pour la suite de la carrière? Infrabel tient aujourd’hui déjà des listes des grévistes au niveau des cabines de signalisation. Cet élément intervient même dans le calcul des prestations et du salaire pour la suite de la carrière. Dans quelle mesure cette sanction est-elle licite?

Comment les équipes de réserve sont-elles rappelées? A-t-on recours à deux équipes? Quand la décision est-elle prise? Quels sont les droits des membres du personnel?

Zullen personeelsleden van het ene landsgedeelte massaal worden ingezet in het andere? De stakingsbereidheid zou in het Waalse Gewest veel groter zijn dan in het Vlaamse, wordt beweerd. Hoe gaat men Oostendenaren werk in Luik opleggen? Hoe zit het met personeelsleden die met vakantie zijn?

Hoe zal de communicatie verlopen?

Wie zal de tuchtstraffen uitspreken? Aan de hand van welke criteria?

Absurd is dat een vakbondsleider aansprakelijk kan worden gesteld voor een daad van een individuele werknemer, die ook op basis van artikel 406 Sw. kan worden vervolgd.

Hoe zal het probleem van de overvolle treinen worden aangepakt? Zal de treinbegeleider de situatie aankunnen? Kunnen de regels ten aanzien van de treinbestuurder worden nageleefd?

Merkwaardig is tot slot dat de pleitbezorgers voor meer dienstverlening tijdens stakingen ook hebben gestemd voor een reductie van de middelen voor het spoor.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) beschouwt het wetsontwerp als een tekst die er wel goed uitziet, maar het niet is. Bedoeling van de meerderheid is te tonen dat de stakingsproblematiek wordt aangepakt. Het lid wil de zaak echter bekijken vanuit het perspectief van de pendelaars en van de mobiliteit. De NMBS vormt een strategische schakel in een nieuw en duurzaam mobiliteitsbeleid. De regering, echter, ondersteunt via fiscale maatregelen de personenwagens, die elke dag opnieuw voor files veroorzaken. De zekerheid voor pendelaars op de trein is niettemin essentieel en het wetsontwerp wordt voorgesteld als de definitieve oplossing. Het lid drukt twijfels uit over de doeltreffendheid ervan.

Hoe zal de minimumdienst concreet worden verzorgd?

De eigenheid van het Belgische spoornet vereist de aanwezigheid van veel personeel (tot 85 procent in de seinhuizen), in die mate dat deze aanwezigheid onverenigbaar is met het idee van een minimumdienst. Zelfs voormalig minister van Overheidsbedrijven en Ambtenarenzaken Inge Vervotte stelde dat 65 procent van het personeel van de NMBS aanwezig moet zijn voor een minimumdienst.

Hoe zal de veiligheid van de reizigers en hun comfort worden gewaarborgd? Bestaat er geen risico op overvolle treinen? De NMBS worstelt bijvoorbeeld met

Va-t-on affecter massivement des membres du personnel d'une partie du pays dans l'autre? On prétend que la propension à faire grève serait nettement plus forte en Wallonie qu'en Flandre. Comment va-t-on imposer à des Ostendais de travailler à Liège? *Quid* du personnel en vacances?

Comment s'opérera la communication?

Qui prononcera les sanctions disciplinaires? Sur la base de quels critères?

Il est absurde qu'un dirigeant syndical puisse être tenu responsable d'un acte commis par un travailleur individuel qui peut être poursuivi sur la base de l'article 406 du Code pénal.

Comment s'attaquera-t-on au problème des trains bondés? L'accompagnateur de train sera-t-il en mesure de faire face à la situation? Les règles à l'égard du conducteur de train peuvent-elles être respectées?

Enfin, il est curieux que les chantres d'un service accru durant les grèves aient également voté en faveur d'une réduction des moyens alloués au rail.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) considère que le projet de loi est une fausse bonne nouvelle. Le but de la majorité est de montrer que l'on s'attaque à la problématique de la grève. Le membre veut toutefois examiner cette question dans l'optique des navetteurs et de la mobilité. La SNCB constitue un maillon stratégique dans une nouvelle politique de mobilité durable. Cependant, le gouvernement soutient, par le biais de mesures fiscales, les voitures particulières qui engendrent des files jour après jour. La sécurité des navetteurs du rail est néanmoins essentielle et le projet de loi est présenté comme la solution définitive. Le membre exprime des doutes quant à son efficacité.

Comment le service minimum sera-t-il fourni concrètement?

En raison de sa particularité, le réseau ferroviaire belge requiert que le personnel soit présent en nombre (jusqu'à 85 % dans les cabines de signalisation), à tel point que cette présence est incompatible avec l'idée d'un service minimum. Même Mme Inge Vervotte, l'ancienne ministre de la Fonction Publique et des Entreprises publiques, a affirmé que 65 % du personnel de la SNCB doit être présent pour assurer un service minimum.

Comment la sécurité des voyageurs ainsi que leur confort seront-ils garantis? Les trains ne risquent-ils pas d'être bondés? Par exemple, la SNCB est aux

enorme problemen door de bijzonder grote toevloed van reizigers wanneer aan de kust mooi weer wordt verwacht. Ook de treinen zelf en de bovenleidingen kunnen het laten afweten wegens technische omstandigheden. Het wetsontwerp lijkt deze factoren op het eerste gezicht niet in aanmerking te nemen.

Hoe zit het met de veiligheid van het personeel in een extreme situatie? Sommige personeelsleden zullen meer werken en zullen soms taken moeten uitvoeren waarvoor ze niet werden opgeleid. Ook dat heeft een impact op de veiligheid van de reizigers. Het wetsontwerp lijkt slechts rekening te houden met een staking van één dag. Wanneer de staking langer loopt, zal men improviseren.

Is een reiziger zeker dat hij 's avonds weer huiswaarts kan keren als hij 's morgens de trein neemt?

Het wetsontwerp laat de spontane staking buiten beschouwing; misschien zal het wetsontwerp zelfs meer spontane stakingen teweegbrengen?

Wat stelt de minister voor wilde stakingen voor?

Hoe worden sancties opgelegd voor deelname aan stakingen? Internationaalrechtelijk worden geen andere sancties aanvaard dan het inhouden van loon.

In antwoord op het advies van de Raad van State werd de uitdrukking "het gebruik van de werkmiddelen en de infrastructuur beperken" vervangen door de uitdrukking "het gebruik van de werkmiddelen en de infrastructuur verhinderen" (DOC 54 2650/001, p. 20). In welke mate is dit verenigbaar met andere stakingsvormen, zoals de betaalstaking?

Het wetsontwerp telt 4 artikelen, waarvan de uitwerking aan HR Rail wordt overgelaten. Hoe wordt het personeel opgeroepen, dat met vakantie is? Hoe wordt de intentieverklaring meegedeeld?

Hoe zit het met het protocolakkoord van 2013, dat blijkbaar niet altijd wordt toegepast?

De rol van het nationaal paritair comité en de overlegorganen kunnen worden verbeterd.

Iedereen wenst een scherp concurrerende NMBS, die over voldoende middelen beschikt. De spoorwegmaatschappij moet het echter met 3 miljard euro minder stellen – niet alleen aan de huidige regering toe te schrijven. Men moet in het spoor investeren en geloven.

prises avec d'énormes difficultés causées par l'afflux particulièrement massif de voyageurs lorsque les prévisions météorologiques sont bonnes à la côte. Les trains eux-mêmes et les caténaires peuvent également tomber en panne pour raisons techniques. À première vue, le projet de loi ne semble pas prendre ces facteurs en considération.

Qu'en est-il de la sécurité du personnel en cas de situation extrême? Certains membres du personnel travailleront plus et devront parfois exécuter des tâches pour lesquelles ils n'ont pas été formés, ce qui aura aussi un impact sur la sécurité des voyageurs. Le projet de loi ne semble tenir compte que de la grève d'un jour. L'improvisation sera totale en cas de grève plus longue.

Un voyageur est-il certain de pouvoir retourner chez lui le soir lorsqu'il prend le train le matin?

Le projet de loi ne prend pas la grève spontanée en considération; il se peut qu'il provoquera même plus de grèves spontanées.

Que propose le ministre concernant les grèves sauvages?

Comment sanctionnera-t-on ceux qui participent à des grèves? Selon le droit international, la retenue du salaire est la seule sanction acceptée.

En réponse à l'avis du Conseil d'État, l'expression "restreindre l'utilisation des outils de travail et infrastructures" a été remplacée par l'expression "empêcher l'utilisation des outils de travail et infrastructures" (DOC 54 2650/001, p. 20). Dans quelle mesure cela est-il compatible avec d'autres formes de grève, telles que la grève "tarif zéro"?

Le projet de loi compte 4 articles dont la mise en œuvre est laissée à HR Rail. Comment le personnel qui est en vacances sera-t-il rappelé? Comment la déclaration d'intention sera-t-elle communiquée?

Qu'en est-il du protocole d'accord de 2013 qui n'est manifestement pas toujours appliqué?

Le rôle de la commission paritaire nationale et celui des organes de concertation peuvent être améliorés.

Tout le monde appelle de ses vœux une SNCB très compétitive disposant de moyens suffisants. La SNCB doit toutefois se passer de 3 milliards d'euros, ce qui n'est pas uniquement imputable au gouvernement actuel. Il faut investir et croire dans le rail.

Het sociaal overleg mag niet over het hoofd worden gezien. Het wetsontwerp voorziet geenszins in een modernisering van het overleg, wat nochtans prioritair is. Het blijkt dat de overheid eigenlijk bijzonder weinig middelen uittrekt om bemiddeling aan te moedigen, in het bijzonder bij de NMBS, wat jammer is, omdat die er nood aan heeft. Wanneer een werkgeversorganisatie niet opdaagt voor overleg met een vertegenwoordiging van een representatieve vakbond is er eenvoudig geen overleg.

Om af te ronden, kondigt het lid aan dat hij tegen het voorliggende wetsontwerp zal stemmen. Hij dient evenwel een amendement in om de vakbonden toe te staan een andere stakingswijze te organiseren, zodat de reiziger niet meer te lijden heeft onder een sociaal conflict, en wel door middel van de betaalstaking. Bedoeling is een wettelijke erkenning te verkrijgen. De reizigers zouden een gratis vervoersbewijs ontvangen, dat hen tegen beboeting beschermt en dat hen ook verzekert.

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) acht het recht om te staken als fundamenteel en verwijst naar het Europees Sociaal Handvest (ESH). Dit recht is niet absoluut, want zoals steeds moet een evenwicht worden gevonden tussen het stakingsrecht en de rechten van derden: om naar school te gaan, of naar het werk, of om zich te verplaatsen.

De spreekster staat achter de minimumdienst, maar met eerbied voor het ESH en de afspraken in het kader van de IAO. Een minimumdienst is haalbaar, als hij op een akkoord berust en dus op voorwaarde dat er goede wil bestaat bij alle betrokkenen.

Ziekenhuizen en 11 andere sectoren kennen een minimumdienst. Het is dus mogelijk om een minimumdienst te verzorgen op basis van een akkoord, op voorwaarde dat alle betrokken partijen van goede wil zijn.

Wat het spoor betreft, konden de sociale partners geen akkoord bereiken. De cdH betreurt dat het sociaal overleg vooraf aan het wetsontwerp niet heeft gewerkt. Dit is zonder twijfel de grootste zwakte van de regering, maar verwonderlijk is dat niet na de provocerende verklaringen van de regering ten aanzien van de vakbonden en de wil van een partij om de NMBS te privatiseren. Overigens is het de taak van de regering om het dagelijkse lot van de pendelaars, dat moeilijk blijft, te verbeteren (onvoldoende stiptheid en treinen die worden afgeschaft); de regering heeft veel besparingen doorgevoerd wat het spoor betreft (-2,1 miljard euro tussen 2014 en 2019).

La concertation sociale ne peut pas être négligée. Le projet de loi ne prévoit nullement une modernisation de la concertation, ce qui est pourtant prioritaire. Il apparaît que l'État prévoit en réalité très peu de moyens pour encourager la médiation, en particulier à la SNCB, ce qui est dommage parce qu'elle en a besoin. Dès lors qu'une organisation patronale ne se présente pas à une concertation avec une représentation d'un syndicat représentatif, celle-ci est tout simplement inexistante.

Pour conclure, le membre annonce qu'il votera contre le projet de loi à l'examen. Il présente toutefois un amendement tendant à autoriser les syndicats à organiser un autre mode de grève, de manière à ce que le voyageur ne doive plus pâtir d'un conflit social, et ce, en recourant à la grève du paiement. Le but est d'obtenir une reconnaissance légale. Dans l'éventualité d'une grève du paiement, les voyageurs recevront un titre de transport gratuit qui les protégera contre les amendes et qui les assurera également.

Mme Catherine Fonck (cdH) estime que le droit de grève est fondamental et renvoie à la Charte sociale européenne (CSE). Ce droit n'est pas absolu car, comme toujours, il faut trouver un équilibre entre le droit de grève et les droits des tiers de se rendre à l'école, au travail ou de se déplacer.

L'intervenante adhère au service minimum mais dans le respect de la CSE et des accords dans le cadre de l'OIT. Il est possible de mettre en place un service minimum s'il est fondé sur un accord et donc à condition que toutes les parties concernées soient de bonne volonté.

Les hôpitaux et 11 autres secteurs organisent un service minimum. Il est donc possible de mettre en place un service minimum fondé sur un accord à condition que toutes les parties concernées soient de bonne volonté.

Pour ce qui est du rail, les partenaires sociaux n'ont pas pu parvenir à un accord. Le cdH regrette que la concertation sociale n'ait pas fonctionné en amont de ce projet de loi. C'est certainement le principal point faible du gouvernement, mais cela n'est pas étonnant après les déclarations provocatrices du gouvernement à l'égard des syndicats et de la volonté d'un parti de privatiser la SNCB. Par ailleurs, alors que le gouvernement a réalisé de nombreuses économies (-2,1 milliards d'euros entre 2014 et 2019) dans le rail, le gouvernement a le devoir d'améliorer le quotidien des navetteurs qui reste difficile (ponctualité insuffisante en heures de pointe et trains supprimés).

Het lid kondigt de indiening van een reeks amendementen aan. Een eerste strekt ertoe alles in het werk te stellen om overleg aan te moedigen zodat een staking kan worden vermeden. De NMBS doet nooit of bijna nooit een beroep op een sociale bemiddelaar. In de Scandinavische landen werkt dat systeem nochtans heel goed. In meer dan 70 % van de gevallen wordt met een sociale bemiddelaar een consensuele oplossing gevonden. De Belgische wetgever zou dat voorbeeld kunnen volgen. Dit is werkelijk van het allergrootste belang. Voor meer uitleg verwijst het lid naar de verantwoording bij haar *amendement nr. 1* (DOC 54 2650/002).

Het wetsontwerp mag niet louter voor de schijn worden ingediend. Het moet in de praktijk omgezet kunnen worden en dat valt buiten de invloed van de volksvertegenwoordigers. De minister echter kan hiertoe wel zijn steentje bijdragen. Het wetsontwerp roept niettemin heel wat vragen op operationeel vlak op. Zullen bij stakingen extra voertuigen worden toegevoegd? Hoe zullen de reizigers worden opgevangen, als men weet dat in normale omstandigheden soms treinen worden geschrapt? Zal een doeltreffende dienstverlening worden gegarandeerd? Hoe zal de toegang tot de treinen worden geregeld, wanneer duidelijk teveel reizigers willen instappen? De veiligheid mag niet in het gedrang komen. Kan de minister tegenover het parlement engagementen nemen? Het gaat immers niet op om de reizigers te beloven dat de dienstverlening wordt gewaarborgd, totdat bij de eerste staking blijkt dat men de situatie niet de baas kan. Dit is de verantwoordelijkheid van de minister.

Men moet ook vermijden dat een pendelaar negatieve gevolgen ondergaat omdat hij bij een staking niet op het werk raakt, wanneer de NMBS officieel een bepaalde dienstverlening vooropzet en een specifieke lijn de capaciteit toch niet aankan. Heeft de minister deze kwestie met de minister van Werk onderzocht?

Het lid plaatst ook bij de sanctieregeling vraagtekens. Zo loopt iemand die in zijn intentieverklaring zijn deelname aan de staking bevestigt en vervolgens toch komt werken een negatieve sanctie op (loon), terwijl men een beloning zou verwachten. Daarnaast lopen ze ook nog eens een tuchtsanctie op. Te begrijpen valt nog dat iemand die verklaart te komen werken en uiteindelijk staakt een sanctie oploopt, maar dit? Zij die willen werken, moeten toch een sterk signaal ontvangen? De tuchtsanctie, die als tweede sanctie bovenop de inhouding van loon komt, is contraproductief en overbodig.

Le membre annonce le dépôt d'une série d'amendements. Le premier tend à mettre tout en œuvre pour encourager la concertation dans le but d'éviter une grève. La SNCB ne fait jamais ou pratiquement jamais appel à un conciliateur social. Dans les pays scandinaves, ce système fonctionne pourtant très bien. Une solution consensuelle est trouvée dans 70 % des situations dans lesquelles un conciliateur social intervient. Le législateur belge pourrait suivre cet exemple. C'est vraiment de la plus haute importance. Pour plus de précisions, le membre renvoie à la justification de son *amendement n° 1* (DOC 54 2650/002).

Le projet de loi à l'examen ne peut pas être qu'un simple artifice. Il doit pouvoir être mis en œuvre dans la pratique, un paramètre sur lequel les députés ne peuvent influencer. Toutefois, le ministre peut apporter sa pierre à l'édifice à cet effet. Il n'en demeure pas moins que le projet de loi soulève de nombreuses questions sur le plan opérationnel. En cas de grève, des voitures supplémentaires seront-elles ajoutées? Dans quelles conditions les voyageurs seront-ils pris en charge, lorsque l'on sait qu'en temps normal, des trains sont parfois supprimés? Un service efficace sera-t-il garanti? Comment l'accès aux trains sera-t-il réglé lorsqu'il apparaîtra que trop de voyageurs souhaitent embarquer? La sécurité ne peut être compromise. Le ministre peut-il prendre des engagements devant le parlement? En effet, il ne faut pas faire croire aux voyageurs que le service sera garanti et qu'à la première grève, on se rend compte que la situation est impossible à maîtriser. Cela relève de la responsabilité du ministre.

Il faut également éviter que les navetteurs subissent des conséquences négatives s'ils ne sont pas parvenus à rejoindre leur lieu de travail en raison d'une grève, alors que la SNCB avait officiellement assuré garantir une partie de son service, mais que la capacité d'une ligne spécifique était insuffisante par rapport au nombre de navetteurs. Le ministre a-t-il examiné cette question avec le ministre de l'Emploi?

Le membre s'interroge également sur le régime de sanctions. Par exemple, les personnes qui confirment leur participation à la grève dans leur déclaration d'intention, mais qui décident finalement de travailler sont passibles d'une sanction (d'ordre salarial), alors qu'elles devraient au contraire être récompensées. Par ailleurs, elles risquent également une sanction disciplinaire. On peut comprendre que les personnes qui déclarent ne pas faire grève mais qui, au final, font grève risquent une sanction, mais pas l'inverse. Ne faut-il pas envoyer un signal fort à ceux qui veulent travailler? La sanction disciplinaire, qui vient s'ajouter à la retenue sur salaire, est contreproductive et superflue.

De regering houdt geen rekening met het feit dat een stakingsaanzegging kan worden ingetrokken. Uiteraard kan geen enkele sanctie worden opgelegd wanneer de staking niet plaatsvindt. Als dat voor de minister vanzelfsprekend is, dient het ook expliciet in het wetsontwerp te staan. Dit is het oogmerk van *amendement nr. 3* (DOC 54 2650/002).

Tot slot dringt het lid nog aan op een grotere stiptheid bij de NMBS.

De heer Raoul Hedebouw (PTB-GO!) stelt van meet af aan dat voorliggend wetsontwerp onder mom van gegarandeerde dienstverlening een verregaande schending van het door internationale verdragen gegarandeerde stakingsrecht is. Het is ideologisch gekleurd. Het wil de macht van de vakbonden, zoals die tot uitdrukking komt bij collectieve acties, breken. Berichten in de pers over de zogeheten “vakbondsterroristen” spreken voor zich. Het stakingsrecht is een individueel recht tot collectieve actie. Voorliggend wetsontwerp zorgt ervoor dat dit recht totaal wordt uitgehold. De stakingsaanzegging moet acht dagen op voorhand gebeuren. De intentieverklaring – of men al dan niet beschikbaar zal zijn – moet drie dagen op voorhand plaatshebben en kan, ongeacht nieuwe omstandigheden, alleen worden gewijzigd in de zin van een werkhervatting. Tot slot wordt het opzetten van stakingspiketten via een omweg – de toegang tot gereedschappen en werkplaatsen – onmogelijk gemaakt. Werknemers worden onder mom van het verdedigen van het recht op werk opgezet tegen andere werknemers. Recent heeft Infrabel zelfs ervoor gekozen een vakbondsafgevaardigde voor de rechtbank te dagen en hem individueel aansprakelijk te stellen via gigantische dwangsommen voor een actie die van nature collectief is. De spoorwegarbeiders worden ook opgezet tegen de gewone burger die recht heeft op maximale dienstverlening in een sociaal gezonde omgeving. De titel van het wetsontwerp garandeert zogezegd de continuïteit, maar hoe kan men zich daarvoor op voorhand reeds sterk maken? Door stringente, onevenredige voorwaarden op te leggen aan het stakingsrecht hoopt men dat het aantal stakers zal slinken. Vooral de contractuele werknemer is zeer kwetsbaar, maar ook de statutaire werknemer zal, ingeval van promotie, de gevolgen moeten dragen van het uitoefenen van zijn stakingsrecht. Dit recht is in de internationale rechtsorde verankerd. De regering haalt zelf artikel G van het Herzien Europees Sociaal Handvest, artikel 11 van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden, alsook artikel 8, lid 1, d van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten aan. De inperking van het stakingsrecht is slechts mogelijk wanneer wordt voldaan aan drie voorwaarden: ze moet vastgelegd worden in een wet, de bescherming van

Le gouvernement ne tient pas compte du fait qu'un préavis de grève peut être levé. Il est évident qu'aucune sanction ne peut être infligée si la grève n'a pas lieu. Si le ministre estime que cela va de soi, il faut également l'inscrire explicitement dans le projet de loi à l'examen. C'est là l'objectif de l'*amendement n° 3* (DOC 54 2650/002).

Enfin, le membre demande une amélioration de la ponctualité de la SNCB.

M. Raoul Hedebouw (PTB-GO!) constate d'entrée de jeu que le projet de loi constitue, sous prétexte de service garanti, une atteinte profonde au droit de grève garanti par les traités internationaux. Il est marqué sur le plan idéologique. Il tend à briser le pouvoir des syndicats, tel qu'il s'exprime lors d'actions collectives. Les publications dans la presse qui évoquent les “terroristes syndicaux” sont éloquentes. Le droit de grève est un droit individuel à l'action collective. Le projet de loi à l'examen vide complètement ce droit de sa substance. Le préavis de grève doit être déposé huit jours à l'avance. La déclaration d'intention – que l'on soit disponible ou pas – doit être faite trois jours auparavant et ne peut être modifiée, quelles que soient les nouvelles circonstances, que dans le sens d'une reprise du travail. Enfin, l'organisation de piquets de grève est, de manière détournée, rendue impossible – l'accès aux outils et aux lieux de travail ne pouvant être bloqué. Au nom de la défense du droit au travail, les travailleurs sont dressés les uns contre les autres. Récemment, Infrabel a même décidé de citer un délégué syndical devant le tribunal et de le rendre individuellement responsable, par le biais d'astreintes gigantesques, d'une action de nature collective. Les cheminots sont en outre dressés contre le citoyen ordinaire qui a droit au service maximal dans un environnement socialement sain. L'intitulé du projet de loi prétend garantir la continuité, mais comment peut-on déjà s'en assurer à l'avance? En imposant des conditions strictes et déséquilibrées au droit de grève, on espère voir le nombre de grévistes diminuer. Ce sont les travailleurs contractuels qui sont les plus vulnérables, mais en cas de promotion, le travailleur statutaire devra, lui aussi, subir les conséquences de l'exercice de son droit de grève. Ce droit est ancré dans l'ordre juridique international. Le gouvernement cite même l'article G de la Charte sociale européenne, l'article 11 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ainsi que l'article 8, alinéa 1^{er}, d, du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels. La limitation du droit de grève n'est possible que lorsque les trois conditions suivantes sont réunies: elle doit être fixée dans une loi, viser la protection de l'ordre public, de la santé publique et des droits et libertés d'autrui et être nécessaire dans une société démocratique. En

de openbare orde, de volksgezondheid en de rechten en vrijheden van anderen tot doel hebben en noodzakelijk zijn in een democratische maatschappij. Is hier sprake van de bescherming van de openbare orde en de volksgezondheid? Het antwoord is ondubbelzinnig nee. Ook is de inperking niet in verhouding tot de rechten en vrijheden van anderen, want transport valt hier niet onder. De wet van 19 augustus 1948 voorziet in een aantal uitzonderingen die noodzakelijk zijn in een democratische samenleving – in ziekenhuizen, bijvoorbeeld, bij nooddiensten, enzovoort – maar al deze uitzonderingen zijn tot stand gekomen na intens sociaal overleg. In casu heeft de Nationale Paritaire Commissie een negatief advies uitgebracht. Conclusie? Het wetsontwerp verankert een willekeurige inperking van het stakingsrecht. Vervolgens is er de praktische uitwerking. Wie gaat beslissen wie op de trein mag en wie niet? Zal men een wachtrij met tickets instellen of een lottrekking of zal het de sterkste zijn die een plek kan veroveren? Hoe zal de terugkeer van de pendelaar worden gegarandeerd? Bovendien zullen zij die geen intentieverklaring hebben ingediend beboet worden, dit terwijl de enige sanctie luidens het internationaal recht de niet-betaling van het loon mag zijn. De sociale partners zijn niet van dit wetsontwerp gediend. Van de minister kon worden verwacht dat hij een bemiddelende rol zou spelen, maar hiervan is in huidige bespreking niets te merken. Uiteindelijk zal het wetsontwerp ertoe bijdragen stakingen te breken die net tot doel hebben de dienstverlening te verbeteren.

De heer Laurent Devin (PS) is het eens met de stelling van de minister dat stakingen zoveel mogelijk moeten worden vermeden. De kwaliteitsvolle dienstverlening willen garanderen wanneer men tegelijkertijd drie miljard euro besparingen oplegt aan de spoorwegondernemingen is echter niet geloofwaardig. De volgende jaren zullen bovendien om en bij twaalfduizend spoorwegarbeiders afvloeien zonder te worden vervangen. Hoe kan de spoorwegmaatschappij in deze omstandigheden, zelfs bij uitblijven van stakingen, een goede dienstverlening verzorgen? Zal men na 2019 verder het pad opgaan van de liberalisering en de openbare dienstverlening tot een minimum herleiden? Buitenlandse voorbeelden worden aangehaald om te bewijzen dat ook daar een soortgelijk mechanisme bestaat, maar net die voorbeelden tonen aan dat dat mechanisme niet meer is dan een hersenspinsel en in de praktijk niet alleen onwerkbaar is maar ook meer stakingen tot gevolg heeft.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) betreurt dat de regering zich vastbijt in een symbooldossier die de dienstverlening op het terrein allerminst ten goede zal komen. De gegarandeerde dienstverlening wordt voorgesteld als een wondermiddel, maar zoals vaak het geval is met wondermiddelen zal het niet werken en

l'occurrence, est-il question de protéger l'ordre et la santé publics? La réponse est indiscutablement non. Qui plus est, la restriction n'est pas proportionnelle aux droits et aux libertés d'autrui, dans la mesure où le transport de relève pas de ceux-ci. Si la loi du 19 août 1948 prévoit un certain nombre d'exceptions, nécessaires dans une société démocratique – par exemple, dans les hôpitaux, les services d'urgence, etc. –, toutes celles-ci sont le résultat d'une concertation sociale intense. En l'espèce, la Commission paritaire nationale a émis un avis négatif. Conclusion? Le projet de loi consacre une limitation arbitraire du droit de grève. Il restera ensuite à la mettre en œuvre dans la pratique. Qui décidera qui peut et qui ne peut pas monter dans le train? Mettra-t-on en place une file d'attente avec des tickets, procédera-t-on à un tirage au sort ou est-ce le plus fort qui pourra s'arroger une place? Comment le retour du navetteur sera-t-il garanti? De plus, ceux qui n'auront pas introduit une déclaration d'intention recevront une amende, alors que la seule sanction autorisée par le droit international est le non-paiement du salaire. Le projet de loi à l'examen ne sert pas les partenaires sociaux. On pouvait s'attendre de la part du ministre à ce qu'il joue un rôle de médiation, mais rien de tel ne ressort de la discussion actuelle. En définitive, le projet de loi contribuera à casser les grèves qui visent précisément à améliorer le service.

M. Laurent Devin (PS) rejoint le ministre sur le principe qu'il faut essayer d'éviter les grèves autant que possible. Toutefois, il n'est pas crédible de vouloir garantir un service de qualité tout en imposant trois milliards d'économies aux entreprises ferroviaires. De plus, dans les années à venir, quelque 12 000 cheminots partiront à la retraite sans être remplacés. Comment, dans ces conditions, la SNCB peut-elle assurer un bon service, même sans grèves? Après 2019, poursuivra-t-on sur la voie de la libéralisation et réduira-t-on le service public à la portion congrue? Le gouvernement cite des exemples à l'étranger pour montrer qu'il existe également, dans les pays concernés, un mécanisme similaire, mais ces exemples montrent précisément que ce mécanisme n'est rien d'autre qu'une vue de l'esprit et qu'il est non seulement irréalisable dans la pratique, mais qu'il a en outre pour effet de générer davantage de grèves.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) regrette que le gouvernement se cramponne à un dossier symbolique qui n'aura certainement pas d'effet bénéfique sur la qualité du service sur le terrain. Le service minimum est présenté comme un remède miracle, mais comme c'est souvent le cas des remèdes miracles, il ne fonctionnera

dat is jammer. Vooral de reiziger zal het gelag betalen. Gesteld dat een pendelaar in het station constateert dat hij de trein kan nemen, welke garantie heeft hij dat hij ook opnieuw thuis geraakt? Het overdragen van gekwalificeerde taken aan personeelsleden die routinematig andere taken vervullen is problematisch. Een treinbestuurder, vertrouwd met lijn x, is het niet noodzakelijk met lijn y. De dienstverlening zal niet op alle lijnen gegarandeerd zijn, waardoor vele reizigers in de kou zullen komen te staan. Op de thans reeds verzadigde hoofdasen tijdens de spits dreigt chaos wanneer het aanbod van zeven treinen per uur plots wordt gehalveerd. Dit zal voor veel onzekerheid en frustratie zorgen bij de reiziger. De intentieverklaring heeft tot gevolg dat werknemers, zowel contractuele als statutaire, zullen aarzelen aan de staking deel te nemen, zelfs wanneer zij het eens zijn met de doelstellingen ervan. De vertrouwelijkheid hiervan is absoluut niet gegarandeerd. Dit legt een druk van bovenaf op alle werknemers. Een alternatieve actie zou een betaalstaking kunnen zijn om ervoor te zorgen dat de reizigers niet het slachtoffer zijn van de syndicale acties. Een dergelijk alternatief moet uiteraard juridisch sluitend zijn. In de impactanalyse staat dat, benevens de verplichte raadpleging van de Raad van State en de Nationale Paritaire Commissie, de gewestregeringen, de inspectie van financiën en de minister van Begroting kunnen worden geraadpleegd. Is dit gebeurd? Wat was in dat geval hun advies?

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) onderstreept nogmaals dat voorliggend wetsontwerp niet de minimale maar wel de gegarandeerde dienstverlening tot doel heeft. De reiziger zal een dag op voorhand weten waaraan hij zich kan verwachten terwijl hij zich thans in volledige onwetendheid al dan niet naar het station begeeft. Wat voorligt, is een duidelijk kader dat operationeel moet worden ingevuld. Zo bijvoorbeeld moeten de essentiële beroepscategorieën door middel van sociaal overleg in de schoot van het Sturingscomité worden gedefinieerd. Deze regeling kan zelfs een allergunstigst effect hebben op de sociale dialoog. De communicatie over zowel de doelstelling van de wet als de operationele invulling vervult een cruciale rol. Jammer genoeg komt de wet te laat voor de op 10 oktober eerstkomend aangekondigde staking.

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) herinnert eraan dat overal ter wereld op een andere manier wordt gestaakt. In Japan bijvoorbeeld toont een armband dat de werknemer staakt terwijl de dienstverlening doorgaat. De NMBS is een succesverhaal. Het aantal reizigers groeit gestadig (een slordige 225 miljoen per

pas et c'est dommage. Ce sont surtout les voyageurs qui en feront les frais. Si, en arrivant à la gare, un navetier constate qu'il peut prendre le train, quelle garantie aura-t-il qu'il pourra rentrer chez lui? Par ailleurs, le fait de confier des tâches qualifiées à des membres du personnel qui en accomplissent habituellement d'autres pose problème. De même, un conducteur habitué à rouler sur la ligne x n'est pas nécessairement familiarisé avec la ligne y. De plus, le service ne sera pas assuré sur toutes les lignes, si bien que de nombreux voyageurs seront laissés pour compte. Sur les grands axes, déjà saturés actuellement aux heures de pointe, on risque de connaître le chaos si l'offre habituelle de sept trains à l'heure est tout à coup réduite de moitié. Pour l'usager, cette situation générera beaucoup d'incertitude et de frustration. La déclaration d'intention aura pour effet que les travailleurs, tant contractuels que statutaires, hésiteront à participer à la grève, même s'ils souscrivent à ses objectifs. La confidentialité de cette déclaration n'est par ailleurs absolument pas garantie. Ce dispositif mettra tous les travailleurs sous une pression venant d'en haut. Une autre possibilité d'action serait d'organiser une grève "tarif zéro", ce qui permettrait d'éviter que les voyageurs ne soient victimes des actions syndicales. Il faudrait alors évidemment veiller à ce qu'une telle alternative soit totalement sûre sur le plan juridique. Dans l'analyse d'impact, il est indiqué qu'outre la consultation obligatoire du Conseil d'État et de la Commission paritaire nationale, les gouvernements régionaux, l'Inspection des finances et le ministre du Budget peuvent également être consultés. Cela a-t-il été fait? Si oui, quel est leur avis sur la question?

Mme Nele Lijnen (Open Vld) rappelle que le projet de loi à l'examen ne vise pas à instaurer le service minimal mais bien le service garanti. Le voyageur saura un jour à l'avance à quoi il peut s'attendre, alors qu'à l'heure actuelle, c'est dans l'ignorance totale qu'il se rend ou pas à la gare. Le projet à l'examen prévoit un cadre clair qui doit être mis en œuvre sur le plan opérationnel. C'est ainsi, par exemple, que les catégories professionnelles essentielles doivent être définies par le biais de la concertation sociale au sein du Comité de pilotage. Cette réglementation peut même avoir un effet très positif sur le dialogue social. La communication concernant tant l'objectif de la loi en projet que sa mise en œuvre opérationnelle joue un rôle crucial. Malheureusement, la loi vient trop tard pour la grève annoncée du 10 octobre prochain.

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) rappelle que le droit de grève s'exerce de manière différente partout dans le monde. Au Japon, par exemple, le travailleur indique par un brassard qu'il fait grève, alors que le service continue. La SNCB rencontre un énorme succès. Le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter (quelque 225 millions

jaar), ondanks de besparingen die door efficiëntiewinsten werden gecompenseerd. De mobiliteit in België is sowieso catastrofaal. Het openbaar vervoer stimuleren is een absolute must. Wanneer de dienstverlening wordt onderbroken, jaagt dit mensen weg. Ook de Franstalige christendemocratische minister werkt in Wallonië aan een soortgelijke regeling voor de openbare busmaatschappij TEC. Het Parlement moet de burgers oplossingen bieden en niet steeds spijkers op laag water zoeken en denken dat een regeling als deze niet zal werken. Men onderschat de wil van een individuele werknemer om de keuze te maken tussen staken en werken. De minister zal de tenuitvoerlegging overigens evalueren en bijsturen waar nodig.

B. Antwoorden van de minister

Minimale/gegarandeerde dienstverlening

Het is nooit de bedoeling geweest een “minimale” dienstverlening te verzekeren, alleen een “gegarandeerde” dienstverlening met het personeel dat zich bereid heeft verklaard te komen werken.

Continuïteit

Uiteraard is de continuïteit slechts gegarandeerd wanneer voldoende werkwilgig personeel aanwezig is.

Mobiliteitsvisie

Op bladzijde 41 van de memorie van toelichting staat duidelijk dat het openbaar vervoer – waaronder uiteraard het spoorvervoer – een essentieel bestanddeel is van de algehele mobiliteit.

Miljardenbesparing

Tijdens deze regeerperiode moet niet 3 maar 1,2 miljard euro worden bespaard, verdeeld over de NMBS en Infrabel.

Verdediging werknemers

Blijkbaar hebben alleen de spoorwegarbeiders het recht verdedigd te worden en niet de werknemers én studenten die vaak geen ander alternatief hebben dan de trein om zich naar hun werk of hun educatieve instelling te begeven.

Auteur wetsontwerp

Het kabinet van de minister, HR Rail – dat twee jaar lang de mogelijke scenario's heeft geanalyseerd – en

de personnes par an), malgré les économies qui ont été compensées par des gains d'efficacité. La mobilité est de toute façon catastrophique en Belgique. Stimuler les transports en commun est un must absolu. Lorsque le service est interrompu, la clientèle se détourne du rail. Le ministre démocrate-chrétien francophone travaille également à une réglementation similaire en Wallonie pour la société publique de bus, la TEC. Le Parlement doit offrir des solutions aux citoyens et ne doit pas toujours tergiverser et penser qu'une réglementation comme celle qui est à l'examen ne fonctionnera pas. On sous-estime la volonté du travailleur individuel de choisir entre travailler et faire grève. Par ailleurs, le ministre évaluera la mise en œuvre de la loi et apportera des corrections là où c'est nécessaire.

B. Réponses du ministre

Service minimal/garanti

Il n'a jamais été question de garantir un service “minimal”, mais uniquement de fournir un service “garanti” avec le personnel qui s'est déclaré prêt à venir travailler.

Continuité

Il va de soi que la continuité n'est garantie qu'en présence de personnel non gréviste en nombre suffisant.

Vision de la mobilité

L'exposé des motifs indique clairement (p. 41) que le transport public – dont bien entendu le transport ferroviaire – constitue un élément essentiel de la mobilité dans son ensemble.

Économie de plusieurs milliards

Les économies à réaliser au cours de la présente législature ne s'élèvent pas à 3 milliards, mais 1,2 milliard d'euros, à répartir entre la SNCB et Infrabel.

Défense des travailleurs

Apparemment, seuls les cheminots ont le droit d'être défendus, à l'inverse des travailleurs et des étudiants qui n'ont souvent pas d'alternative pour se rendre à leur travail ou leur établissement d'enseignement.

Auteur du projet de loi

Le texte du projet de loi à l'examen a été rédigé conjointement par le cabinet du ministre, HR Rail – qui

het advocatenkantoor dat de belangen van HR Rail behartigt, zijn mede-auteurs van de tekst van voorliggend wetsontwerp.

Behoud stakingsrecht

Het stakingsrecht wordt niet aangetast, wel aangepast aan de noden van de reizigers. Er is nooit sprake van enige opvoeding. De werknemers die willen staken, mogen staken. Men wordt alleen gevraagd, wanneer zij tot een van de essentiële beroepscategorieën behoren, hun intentie duidelijk te maken.

Verloop stakingsdag

De acht dagen die moeten verlopen tussen de aanzegging van een staking en de staking zelf waren reeds vastgelegd in een Protocol en worden nu wettelijk verankerd. Het probleem vandaag is dat zelfs wanneer slechts 20 % van het personeel staakt, reizigers absoluut niet weten welke treinen rijden en welke niet. Dit wordt thans verholpen. De staking kan steeds worden opgeschort.

Rol Sturingscomité

Binnen dit comité, waar de sociale partners in zeten, worden de operationele criteria vastgelegd om de dienstverlening te kunnen garanderen.

Afwezigheid verklaring

Het statuut van het spoorwegpersoneel stelt dat tuchtmaatregelen steeds proportioneel moeten zijn. In voorkomend geval, indien daar gegronde redenen toe zijn, zal geen tuchtmaatregel worden opgelegd.

Vertrouwelijkheid verklaring

Vandaag is de lijst van stakers – die die dag geen loon ontvangen – reeds bekend. De lijst onthullen houdt echter een schending van de privacywet in.

Overdracht taken

De veiligheid zal nooit in gevaar komen daar de Spoorcodex strikt zal worden toegepast. Er zijn veel taken denkbaar die kunnen worden opgedragen aan personeelsleden die naargelang van hun bevoegdheden en geschiktheden reeds soortgelijke taken uitvoeren en daartoe de nodige kwalificatie bezitten.

a analysé les scénarios possibles pendant deux ans – et le cabinet d'avocats qui défend les intérêts de HR Rail.

Maintien du droit de grève

Il n'est pas porté atteinte au droit de grève, mais celui-ci est adapté aux besoins des passagers. Il n'est jamais question d'aucune forme de réquisition. Les travailleurs qui veulent faire grève peuvent suivre le mouvement. S'ils appartiennent à l'une des catégories professionnelles essentielles, il leur est uniquement demandé de faire connaître leur intention.

Déroulement jour de grève

Les huit jours devant s'écouler entre le préavis de grève et la grève proprement dite étaient déjà fixés dans un Protocole et sont à présent inscrits dans la loi. Le problème est qu'aujourd'hui, même lorsque 20 % seulement du personnel part en grève, les voyageurs ne savent absolument pas quels trains circulent ou ne circulent pas. Une solution est à présent apportée. La grève peut toujours être suspendue.

Rôle du Comité de pilotage

Ce comité, au sein duquel siègent les partenaires sociaux, fixe les critères opérationnels en vue de garantir le service.

Absence de déclaration

Le statut du personnel ferroviaire prévoit que les mesures disciplinaires doivent toujours être proportionnelles. En l'occurrence, s'il existe des motifs justifiés, aucune mesure disciplinaire ne sera infligée.

Confidentialité de la déclaration

Aujourd'hui, la liste des grévistes – qui ne perçoivent pas de salaire ce jour-là – est déjà connue. La divulgation de cette liste est cependant contraire à la loi sur le respect de la vie privée.

Transfert de tâches

La sécurité ne sera jamais mise en péril dès lors que le Code ferroviaire sera appliqué de manière stricte. Il existe de nombreuses tâches pouvant être confiées à des membres du personnel qui, selon leurs compétences et leurs aptitudes, exécutent déjà des tâches similaires et possèdent les qualifications requises à cet effet.

Wilde stakingen

De wilde stakingen worden thans volgens een Protocol gesanctioneerd.

Stakingspiketten

De basisregel blijft dat niemand belet mag worden te werken indien hij dat wenst.

Contractuelen/statutairen

De wet zal op beide categorieën werknemers van toepassing zijn. Op bladzijde 15, twee paragraaf, van de memorie van toelichting staat duidelijk dat de wettelijke verplichtingen geen afbreuk mogen doen aan hun arbeidsvoorwaarden.

Goederenvervoer

Wat voor het reizigersvervoer geldt, geldt ook voor het goederenvervoer: indien van een bepaalde categorie – inzonderheid de seinhuizen – niet genoeg personeel aanwezig is, dan moet het treinverkeer om veiligheidsredenen worden gestaakt.

Stiptheidscijfers

Op dit ogenblik schommelen de stiptheidscijfers tussen 85 en 92 procent.

Recht tot inkeer

Een half uur voor de staking kan nog worden beslist dat de staking niet doorgaat. Het sociaal overleg wordt nooit opgeschort.

Frans voorbeeld

Het Franse mechanisme vereist een aanzeggingstermijn van achtenveertig uur. Alleen het zogeheten noodzakelijk personeel moet zich melden.

Sociaal overleg

Artikel 123 van de wet van 23 juli 1926 bepaalt dat in het Sturingscomité – dat een essentiële rol vervult in de architectuur van de gegarandeerde dienstverlening – zowel de directie van de spoorwegondernemingen als de syndicale afgevaardigden zetelen. Het sociaal overleg stopt nooit, ook niet na een stakingsaanzegging. Al vijftien maanden is er trouwens geen enkele stakingsdag geweest. Dit vereist de inzet van iedereen.

Grèves sauvages

Pour l'heure, les grèves sauvages sont sanctionnées conformément à un Protocole.

Piquets de grève

La règle de base demeure: on ne peut empêcher de travailler ceux qui le souhaitent.

Contractuels/statutaires

La loi s'appliquera aux deux catégories de travailleurs. À la page 15, paragraphe 2, de l'exposé des motifs, il est clairement précisé que les obligations légales ne porteront pas atteinte à leurs conditions de travail.

Transport des marchandises

Ce qui vaut pour le transport des voyageurs vaut également pour celui des marchandises: si, dans une certaine catégorie – les cabines de signalisation, en particulier – le personnel présent est insuffisant, le trafic ferroviaire doit être arrêté pour des raisons de sécurité.

Statistiques en matière de ponctualité

À l'heure actuelle, les statistiques en matière de ponctualité oscillent entre 85 et 92 %.

Droit de rétraction

Une demi-heure avant la grève, les grévistes peuvent encore décider que la grève n'aura pas lieu. La concertation sociale n'est jamais suspendue.

Exemple français

Le mécanisme français exige un délai de préavis de quarante-huit heures. Seul le personnel dit indispensable doit se présenter.

Concertation sociale

L'article 123 de la loi du 23 juillet 1926 prévoit que le Comité de pilotage – qui joue un rôle essentiel dans l'architecture du service garanti – réunit tant la direction des entreprises ferroviaires que les délégués syndicaux. La concertation sociale ne s'arrête jamais, même après un préavis de grève. D'ailleurs, il n'y a plus eu un seul jour de grève depuis quinze mois déjà. L'engagement de chacun est indispensable à cet effet.

Treinaanbod per lijn

Het vervoersplan zal per lijn worden opgesteld op basis van het beschikbare personeel.

Sociale bemiddelaars

Sociale bemiddelaars kunnen op ieder ogenblik met een opdracht worden belast wanneer de verschillende partijen dit verlangen.

Betaalstaking

Die is thans onmogelijk omdat de afwezigheid van vervoerbewijs ook met zich brengt dat de reiziger niet verzekerd is.

Privatisering

De minister van Mobiliteit alsook de eerste minister hebben iedere wil tot privatisering met klem ontkend. De spoorwegen lijden jaarlijks 600 miljoen verlies. Activa van dochterondernemingen die niets vandoen hebben met de kerntaken van een spoorwegonderneming kunnen wel in beperkte mate worden verkocht.

Adviezen

De Raad van State – ingevolge een wettelijke verplichting – en de inspectie van financiën werden geraadpleegd, maar niet de Gewesten.

C. Replieken

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) herhaalt dat het stakingsrecht wordt geschonden. Dit is weliswaar een individueel recht maar de collectieve actie in het raam waarvan dat recht wordt uitgeoefend, wordt onmogelijk gemaakt. De spreekster heeft nooit het Franse voorbeeld als na te volgen voorbeeld voorgesteld, al was het maar omdat het Franse en het Belgische spoorwegnet totaal anders zijn georganiseerd. Vergeten we niet dat omwille van het Belgische stervormige netwerk voor sommige beroepscategorieën 85 tot 100 procent van het personeel werkwilleg moet zijn. De Raad van State dringt erop aan dat eerst zou worden gedefinieerd wat noodzakelijk is en in functie daarvan het beschikbare personeel ter beschikking zou worden gesteld in het raam van een aangepast vervoersplan. De minister draait die logica om: eerst wordt gekeken naar welk personeel beschikbaar is en pas daarna wordt het vervoersplan hieraan aangepast. De minister houdt geen rekening met het feit dat werknemers onder druk van de werkgever komen te staan doordat ze, zelfs indien

Offre ferroviaire par ligne

Le plan de transport sera élaboré par ligne en fonction du personnel disponible.

Médiateurs sociaux

Des médiateurs sociaux peuvent être mandatés à tout moment lorsque les différentes parties le désirent.

Grève du paiement du titre de transport

Ce type de grève est actuellement impossible, étant donné que l'absence de titre de transport implique également que le voyageur n'est pas assuré.

Privatisation

Le ministre de la Mobilité comme le Premier ministre ont tous deux réfuté catégoriquement toute volonté de privatisation. Les chemins de fer accusent une perte annuelle de 600 millions d'euros. Les actifs de filiales qui n'ont aucun rapport avec les missions stratégiques d'une entreprise ferroviaire peuvent cependant être vendus dans une mesure restreinte.

Avis

Le Conseil d'État – comme l'impose la loi – et l'Inspection des Finances ont été consultés, mais pas les Régions.

C. Répliques

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) répète que le droit de grève est mis à mal. Il s'agit certes d'un droit individuel, mais l'action collective, dans le cadre de laquelle ce droit est exercé, est rendue impossible. L'intervenante n'a jamais cité l'exemple français comme un modèle à suivre, ne fût-ce que parce que le réseau ferroviaire français est organisé totalement différemment du réseau belge. N'oublions pas qu'en raison de sa forme étoilée, le réseau belge exige que, pour certaines catégories professionnelles, jusqu'à 85 à 100 % du personnel soit prêt à travailler. Le Conseil d'État souligne qu'il faudrait d'abord définir ce qui est indispensable et, en fonction de cela, organiser la mise à disposition du personnel disponible, dans le cadre d'un plan de transport adapté. Le ministre inverse cette logique en examinant d'abord quel est le personnel disponible et en adaptant seulement ensuite le plan de transport en conséquence. Le ministre ne tient aucun compte du fait que les travailleurs sont mis sous pression de l'employeur, dès lors que même si le service se déroule dans des conditions

de dienstverlening chaotisch verloopt, geen excuus meer hebben om niet tijdig op hun werk te geraken, gesteld dat ze ook terug naar huis kunnen. De minister minimaliseert ook de druk op het spoorwegpersoneel, inzonderheid de contractuelen, om niet tge staken. De vertrouwelijkheid van de intentieverklaringen is allerminst gegarandeerd en later kunnen statistieken opduiken, opgedeeld per geslacht en per regio. Tot slot geldt het recht op inkeer – eerst verklaren te zullen staken en dan uiteindelijk toch werken – alleen in één richting in niet gedefinieerde “uitzonderlijke gevallen”. Dit is een bron van rechtsonzekerheid. Hoeveel heeft het advocatenkantoor aangerekend voor het opstellen van het wetsontwerp?

De heer David Geerts (sp.a) verdedigt een totaal andere visie op mobiliteit. HR Rail zou geholpen hebben bij de redactie van het wetsontwerp. Nochtans was de ex-topman van HR Rail, de heer Michel Bovy, heel duidelijk in zijn kritiek erop: het zal één keer worden toegepast, daarna nooit meer. In Frankrijk – waar een soortgelijk mechanisme bestaat – is tijdens de afgelopen vijftien maanden niet minder dan 59 dagen gestaakt. Dit is een symbooldossier dat niemand – de spoorwegarbeiders noch de treinreizigers – enig perspectief op verbetering biedt.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) is het oneens met de voorgestelde beleidslijn. Dit wetsontwerp is een slag in het water waar niemand beter van wordt.

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) betreurt dat de minister, vooral waar het de verplichting betreft om sociale bemiddelaars in te schakelen, geen ruimte voor discussie laat. De minister stelt zich tevreden met de bestaande mogelijkheid zonder van die mogelijkheid een verplichting te maken wanneer het sociaal overleg in het slop zit.

*
* *

De minister herhaalt dat er nooit sprake is geweest van een “minimale” dienstverlening en dus ook de logica die hij heeft gehanteerd een pragmatische is: eerst wordt gekeken welke beroepscategorieën essentieel zijn en welk percentage van iedere beroepscategorie werkwilrig moet zijn om de continuïteit van het spoorvervoer in alle veiligheid te garanderen en pas daarna wordt een aangepast vervoersplan opgesteld dat aan het publiek een dag op voorhand wordt bekendgemaakt.

chaotiques, ils n’ont plus aucune excuse s’ils n’arrivent pas à temps au travail, à supposer qu’ils sont également capables de rentrer chez eux. Le ministre minimise également la pression exercée sur le personnel ferroviaire, notamment les contractuels, pour ne pas faire grève. La confidentialité des déclarations d’intention n’est pas du tout garantie et des statistiques peuvent apparaître ultérieurement, ventilées par sexe et par région. Enfin, le droit de rétraction – qui consiste à d’abord déclarer vouloir faire grève pour aller finalement travailler – ne vaut que dans un sens dans des “cas exceptionnels” non définis. C’est là une source d’insécurité juridique. Quel est le montant facturé par le cabinet d’avocat pour rédiger le projet de loi?

M. David Geerts (sp.a) défend une vision totalement différente de la mobilité. HR Rail aurait participé à la rédaction du projet de loi à l’examen. Cependant, M. Michel Bovy, ancien dirigeant de HR Rail, a été très clair dans sa critique: le mécanisme proposé ne sera appliqué qu’une seule fois, et il ne le sera plus jamais ensuite. En France, où un mécanisme similaire existe, il y a eu pas moins de 59 jours de grève ces quinze derniers mois. Ce dossier est un dossier symbolique qui n’offre pas de perspectives d’amélioration, ni aux cheminots ni aux voyageurs ferroviaires.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) ne souscrit pas à la politique proposée. Le projet de loi est un coup d’épée dans l’eau qui ne profitera à personne.

Mme Catherine Fonck (cdH) déplore que le ministre ne laisse pas de place à la discussion, surtout en ce qui concerne l’obligation de faire appel à des médiateurs sociaux. Le ministre se contente de la possibilité existante mais ne la rend pas obligatoire lorsque la concertation sociale est bloquée.

*
* *

Le ministre répète qu’il n’a jamais été question d’un service “minimum” et que, par conséquent, la logique qu’il a suivie est également pragmatique: tout d’abord, on détermine les catégories professionnelles essentielles et, pour chacune d’elles, le pourcentage de travailleurs nécessaires afin de pouvoir garantir la continuité du service de transport ferroviaire en toute sécurité, puis on établit ensuite un plan de transport adapté qui doit être communiqué aux passagers un jour à l’avance.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Art. 1

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 2

Amendement nr. 1 van mevrouw Fonck (2650/2, blz. x) strekt ertoe in de wet de verplichting in te schrijven een sociale bemiddelaar aan te stellen.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 3

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 11 tegen 4 stemmen.

Art. 4

Amendement nr. 2 van mevrouw Fonck (DOC 54 2650/002, blz. x) strekt ertoe ingeval van geldig motief bij afwezigheid van het indienen van een intentieverklaring elke sanctie te ontfopen.

Amendement nr. 3 van mevrouw Fonck (DOC 54 2650/002, blz. x) strekt ertoe geen sanctie op te leggen wanneer de staking in de periode van 72 uur voorafgaand aan de staking zoals ze werd aangezegd, wordt opgeschort.

Amendement nr. 4 van mevrouw Fonck (DOC 54 2650/002, blz. x) strekt ertoe te preciseren dat alleen de personeelsleden die tot de essentiële beroepscategorieën behoren geassimileerd kunnen worden met de stakers, niet de andere personeelsleden.

Amendement nr. 5 van de heer Cheron c.s. (DOC 54 2650/002, blz. x) strekt ertoe het verbod de toegang tot werkplaatsen en infrastructuur te belemmeren uit het wetsontwerp te schrappen daar dit iedere collectieve actie onmogelijk maakt. *De facto* worden door dit verbod ook alternatieve acties – zoals een betaalstaking – onmogelijk gemaakt.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté sans modification par 10 voix contre 5.

Art. 2

L'amendement n° 1 de Mme Fonck (2650/2, p. x) tend à inscrire, dans la loi, l'obligation de désigner un conciliateur social.

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article est adopté sans modification par 10 voix contre 4 et une abstention.

Art. 3

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté sans modification par 11 voix contre 4.

Art. 4

L'amendement n° 2 de Mme Fonck (DOC 54 2650/002, p. x) tend à éviter toute sanction, en cas de motif valable, en l'absence de dépôt d'une déclaration d'intention.

L'amendement n° 3 de Mme Fonck (DOC 54 2650/002, p. x) tend à éviter toute sanction si le préavis de grève est levé dans les 72 heures précédant la grève telle qu'elle avait été annoncée.

L'amendement n° 4 de Mme Fonck (DOC 54 2650/002, p. x) tend à préciser que seuls les membres du personnel appartenant aux catégories professionnelles essentielles peuvent être assimilés aux grévistes.

L'amendement n° 5 de M. Cheron et consorts (DOC 54 2650/002, p. x) tend à supprimer l'interdiction de bloquer l'accès aux lieux de travail et aux infrastructures prévue dans le projet de loi car cette interdiction rendrait toute action collective impossible. Cette interdiction empêcherait *de facto* toute autre action alternative (comme une grève du paiement).

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 1 stem en 4 onthoudingen.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

V. — VERZOEK TOT TWEEDE LEZING

Voor de stemming over het geheel verzoekt mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) om de toepassing van artikel 83 van het kamerreglement, dat stelt:

“1. Na de stemming over de artikelen van het wetsontwerp (...) gaat de commissie, op verzoek van een commissielid, over tot een tweede lezing. (...) De commissie kan niet overgaan tot de tweede lezing dan na verloop van ten minste tien dagen te rekenen vanaf het ogenblik waarop het commissieverslag samen met de door de commissie in eerste lezing aangenomen tekst is rondgedeeld.”

De rapporteur,

Nele LIJNEN

De voorzitter,

Karin LALIEUX

Uitvoeringsbesluiten:

— krachtens artikel 108 van de Grondwet: *nihil*

Bijlage: Advies op het voorontwerp van de Nationale Paritaire Commissie van 28 juni 2017.

L'amendement n° 2 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 3 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre une et 4 abstentions.

L'amendement n° 5 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

L'article est adopté sans modification par 10 voix contre 4 et une abstention.

V. — DEMANDE DE DEUXIÈME LECTURE

Avant le vote sur l'ensemble du projet de loi, Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) demande l'application de l'article 83 du Règlement de la Chambre, énoncé comme suit:

“1. Après le vote sur les articles d'un projet (...) de loi, la commission procède à une deuxième lecture si un de ses membres le demande (...). La commission ne peut procéder à la deuxième lecture qu'au terme d'un délai de dix jours au moins à compter du moment où le rapport de commission et le texte adopté en première lecture ont été distribués.”

Le rapporteur,

Nele LIJNEN

Le président,

Karin LALIEUX

Arrêtés d'exécution:

— en vertu de l'article 108 de la Constitution: *nihil*.

Annexe: Avis sur l'avant-projet de loi de la Commission paritaire nationale du 28 juin 2017.



Brussel, 3 juli 2017

**NATIONALE PARITAIRE COMMISSIE
VAN 28 JUNI 2017**

Advies betreffende het document 275/15 "Voorontwerp van wet tot het garanderen van de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor ingeval van staking", op vraag van de heer BELLOT, Minister van mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS, bij schrijven van 31 mei 2017, voorgelegd in de Nationale Paritaire Commissie van 28 juni 2017.

De heer Voorzitter licht toe dat de voorliggende tekst voor informatie en advies wordt voorgelegd aan de Nationale Paritaire Commissie.

De vertegenwoordigers van de vennootschappen van de Belgische Spoorwegen, hechten een positief advies aan het voorliggend document.

De afvaardigingen van de syndicale organisaties brengen een negatief advies uit.

De motivering van de verschillende standpunten volgt hierna:

* *
* *

De drie vennootschappen van de Belgische Spoorwegen

De directies van de drie vennootschappen steunen de initiatieven van de overheid om, als voortzetting van de onderhandelingen tussen de sociale partners die geen finaal akkoord konden bereiken, de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor bij stakingen te garanderen.

ACOD – Sector "Spoor"

- verwerpt unaniem het ontwerp van wet tot het garanderen van de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor ingeval van staking.
- verklaart dat deze wet een fundamentele aanval is op het stakingsrecht van al het spoorwegpersoneel. Des te meer omdat de laatste paragraaf van de wet stakingspikketen, die medewerkers en leden proberen te overtuigen om deel te nemen aan de staking, verbiedt.
- is van mening dat deze aanval verder reikt dan de continuïteit van de dienstverlening die, volgens de bewering van de minister van mobiliteit "stakingsacties niet in de weg zou staan". Alle middelen zijn voorhanden om de syndicale organisaties te beletten hun medewerkers of leden te overtuigen van de motieven van de door een stakingssactie beoogde objectieven. Een staking, die volgt op een mislukking van de sociale dialoog.

- deelt mee dat, zodra de wet is verschenen, alle mogelijke gerechtelijke stappen zullen ondernomen worden. In dezen wordt ACOD-sector "Spoor" trouwens ondersteund door de federale koepel van ACOD, die beroep zal instellen bij het Grondwettelijk Hof wanneer de wet wordt toegepast. Het Handvest van de Europese grondrechten stipuleert en garandeert dat stakingspiketten een onderdeel vormen van stakingsacties. Het voorstel zou zelfs verder kunnen reiken en omgezet kunnen worden naar de privésector met een verbod om acties te voeren op de openbare weg.
- om deze redenen zal ACOD met alle wettelijke middelen deze wet aanvechten en geeft ze een negatief advies.

ACV-Transcom

- merkt op dat het voorontwerp van wet voorrang geeft aan de continuïteit van de dienstverlening op het recht op collectieve actie en stelt dit in vraag.
- vraagt of de regering zelf 'een recht op arbeid en mobiliteit' garandeert als een recht waaruit individuele rechten kunnen worden ontleend.
- wijst erop dat de toepassing van dit wetsontwerp tot gevaarlijke en onveilige omstandigheden dreigt te leiden, zowel voor werknemers als voor reizigers – overvolle treinen met een minimum aan personeel – en verwijst in dit kader naar het incident van 09 april te Deinze. Zal het personeel dat in een vergelijkbare situatie veiligheidsmaatregelen treft *"het spoorverkeer belemmeren?"*
- beoordeelt de verplichting voor operationele beroepsgroepen om *"ten laatste vier werkdagen vóór het begin van de staking hun definitieve intentie mee te delen om al dan niet aan de staking deel te nemen"* als nefast voor de sociale dialoog omdat daardoor het sociaal overleg voortijdig wordt afgebroken.
- constateert dat de wettekst *"De informatieverplichting is enkel van toepassing op de personeelsleden van voormelde beroepsgroepen waarvan de aanwezigheid op de dag, of op minstens één van de dagen, van de desbetreffende staking gepland is"* niet overeen stemt met de memorie van toelichting waarin staat vermeld: *"Het wetsontwerp voert daartoe een systeem in waarbij elk personeelslid dat deel uitmaakt van een operationele beroepscategorie die als essentieel wordt beschouwd, voorafgaand aan een staking, een intentieverklaring moet afleggen"*. Verder in de alinea staat er: *"Op die manier kan een dienstverlening, rekening houdend met de beschikbare effectieven worden georganiseerd"*. Deze bepalingen doen het vermoeden ontstaan dat diensttabellen vooraf zullen worden aangepast.
- doet opmerken dat in de memorie van toelichting staat: *"In het licht van het voorgaande is het goed om er aan te herinneren dat het systeem van voorafgaandelijke intentieverklaring het stakingsrecht van de personeelsleden niet beperkt..."*. Enkele alinea's verder stelt de wetgever deze zekerheid in vraag, want er staat: *"zelfs indien men in deze verklaring enige inperking van het stakingsrecht zou waarnemen..."*
- stelt vast dat het opleggen van tuchtstraffen bij afwezigheid van een verklaring of het negeren ervan het recht op collectieve actie ondergeschikt maakt aan de continuïteit van de dienstverlening. Bovendien zal het opstellen van stakerslijsten voor een zeer grote groep van personeelsleden, met ondertekende verklaringen, intimiderend werken. De wetgever beperkt het gebruik van deze lijsten niet en opent de weg naar een vervolgsbeleid.

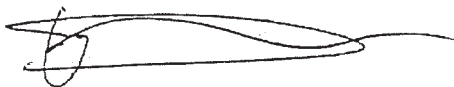
- merkt op dat de bepaling in de §5 *"De personeelsleden onthouden zich van het treffen van maatregelen die het verstrekken van het vervoersaanbod in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel, belemmeren."* elke vorm van collectieve actie verbiedt. Ook de individuele beslissingen van niet-stakers om de veiligheid van het treinverkeer te verzekeren, worden hierdoor gevisieerd. Sommige beslissingen zouden immers beschouwd kunnen worden als *"belemmering van het verkeer"*.
- oordeelt dat dit voorontwerp van wet een beperking is van het collectief overleg en collectieve acties. Het grondrecht op collectieve actie blijft het enige recht dat werknemers toelaat om effectief op te komen tegen werkgever en overheid. Zonder collectieve actie is ook collectief overleg een lege doos. Er zou dus beter een wettelijk initiatief komen om de sociale dialoog te versterken. De vraag naar een sociaal bemiddelaar moet een rustpauze in het beslissingsproces waarborgen om de sociale dialoog nog alle kansen te geven. Men moet blijven investeren in de continuïteit van de sociale dialoog. Dit is niet terug te vinden in dit voorontwerp.
- concludeert dat deze wet gericht is op de continuïteit van de openbare dienst en niet op de continuïteit van een inhoudelijk correct paritair overleg.
- Rekening houdend met onder andere bovenvermelde opmerkingen geeft ACV-Transcom een negatief advies.

VSOA – Groep "Spoor"

- verdedigt het stakingsrecht maar ook het recht op werken. Die optiek houdt ook in dat stakingspiketten de toegang tot een werkzetel niet mogen verbieden.
- verklaart dat het concept de *«continuïteit van de dienstverlening»* op een ideologie berust die toepasbaar is in bepaalde non-profitsectoren (bv. hospitalen), maar niet in de spoorwegsector. In tegenstelling tot hetgeen sommigen beweren, functioneert dit in het buitenland *niet* voor binnenlandse treinverbindingen (behalve dan voor de langeafstandslijnen)
- stipt aan dat volgens de minister minder dan 20 % van het personeel deelneemt aan stakingen. Enerzijds moeten die cijfers bewaarheid worden, maar de minister vergeet vooral rekening te houden met het feit dat er absoluut 6 of 7 personen van verschillende en zeer specifieke beroepscategorieën nodig zijn om een enkele trein in het verkeer te brengen: een bestuurder, een treinbegeleider, verkeersleiders, schouwers, enz. Zelfs met bv. 80 % aanwezig bij het administratief personeel of de commercieel bedienden is het onmogelijk om de treinen te laten rijden. Daarenboven kunnen de treinbestuurders die het ene depot "op overschot" zou hebben, niet zomaar plots inspringen in een ander depot omdat ze in principe niet vertrouwd zijn met de andere lijnen of het rollend materieel.
- voegt eraan toe dat, als de minister de wet er desondanks doordrukt en de continuïteit van de dienstverlening wil toepassen, er enkele treinen zouden moeten kunnen rijden. Wie kan tegenwoordig echter het aantal stakers voorspellen in elke beroepscategorie die NMBS en Infrabel essentieel acht voor het treinverkeer? Het zou de aanhangers van het concept "continuïteit van de dienstverlening" snel kunnen teleurstellen en waarschijnlijk draait het concept al van bij de eerste poging tot toepassing uit op een fiasco. Als Infrabel en NMBS er al zouden in slagen hun krachten te bundelen om de reizigers een zeer beperkt aantal treinen aan te bieden, dan nog zal het finaal de verantwoordelijkheid zijn van de treinbegeleider om een overvolle trein al dan niet te laten vertrekken. Hem valt niets te verwijten over voorrang gegeven te hebben aan de veiligheid van de reizigers, als bv. een van hen tijdens de rit onwel wordt.

- is resoluut gekant tegen het principe van de "*continuïteit van de dienstverlening*". De voorstanders ervan hebben geen enkele kennis van de realiteit van het terrein en de manier waarop het binnenlands verkeer georganiseerd wordt in België, noch in het buitenland trouwens. Men zou de aanhangers van dit concept kunnen laten volharden in hun vergissing en na één of twee pogingen zou het project een stille dood sterven. Het concept voorstellen als een ware vooruitgang in de dienstverlening aan de klanten is hen iets voorspiegelen. Het is zo goed als zeker dat de klanten zullen eisen om dit project simpelweg te laten vallen.
- besluit dat het project gevaarlijk is voor de veiligheid van de reizigers en het treinbegeleidingspersoneel en bovendien zelfs niet nuttig!! De toepassing van het akkoord tussen HR Rail en de erkende organisaties zou volstaan want het voorziet dat wilde, ontijdig of niet-aangekondigde stakingsacties niet legitiem zijn, het type staking dat de reizigers benadeelt en het leven zuur maakt. En dan zou die algemene staking, die zich minder dan één keer per jaar voordoet, geen probleem meer vormen.
- om deze redenen geeft VSOA – Groep "Spoor" een negatief advies.

De secretaris



L. DE WEVER

De Voorzitter van de
Nationale Paritaire Commissie



J-C FONTINOY



Bruxelles, le 3 juillet 2017

**COMMISSION PARITAIRE NATIONALE
DU 28 JUIN 2017**

Avis concernant le document 275/15 « Avant-projet de loi visant à garantir la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève », à la demande de Monsieur BELLOT, Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la SNCB, dans une lettre du 31 mai 2017, soumis à la Commission paritaire nationale du 28 juin 2017.

Monsieur le Président explique que le présent texte est soumis pour information et avis à la Commission paritaire nationale.

Les représentants des sociétés des Chemins de fer belges rendent un avis positif sur le document présenté.

Les représentants des organisations syndicales émettent un avis négatif.

Ci-après, les motivations des différents points de vue :

* *

*

Les trois sociétés des Chemins de fer belges

Les directions des trois sociétés soutiennent les initiatives du gouvernement pour garantir la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève, puisque la suite des négociations entre les partenaires sociaux n'a pas permis d'obtenir un accord final.

CGSP – secteur « Cheminots »

- rejette unanimement le projet de loi visant à garantir la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève.
- déclare que cette loi est une attaque fondamentale au droit de grève pour l'ensemble des cheminots. D'autant plus que le dernier paragraphe de la loi interdit d'installer des piquets de grève pour tenter de convaincre des collaborateurs ou des affiliés de rejoindre la grève
- estime que cette attaque va au-delà de la continuité du service qui, selon les propos du Ministre de la mobilité, « n'entraverait pas les actions de grève ». En effet, tous les moyens sont mis en œuvre pour empêcher les organisations syndicales de convaincre leurs collaborateurs ou affiliés sur la motivation des objectifs poursuivis par l'action de grève. Action de grève qui fait suite à un échec du dialogue social.

- informe que, dès que la loi sera publiée, tous les recours possibles seront intentés. La CGSP – secteur « Cheminots » est d'ailleurs soutenue au niveau de la CGSP fédérale, qui introduira un recours à la Cour Constitutionnelle lorsque la loi sera appliquée. La charte fondamentale des droits européens stipule et garantit que les piquets de grève font partie de l'action de grève. La proposition pourrait même aller plus loin et être transposée dans le secteur privé qui se verrait interdit de mener des actions sur la voie publique.
- pour ces raisons, la CGSP combattra cette loi par tous les recours légaux possibles et donne par conséquent un avis négatif.

CSC-Transcom

- remarque que l'avant-projet de loi donne priorité à la continuité du service sur le droit à l'action collective et remet en question celui-ci.
- demande si le gouvernement lui-même garantit « un droit au travail et à la mobilité » comme un droit par lequel les droits individuels peuvent être extraits.
- signale que l'application de ce projet de loi risque de conduire à des situations dangereuses et téméraires, autant pour les agents que pour les voyageurs – trains bondés avec un minimum de personnel – et se réfère, à cet égard, à l'incident de Deinze du 9 avril dernier. Est-ce que le personnel devant prendre des mesures de sécurité dans une situation similaire « empêchera le trafic ferroviaire »?
- estime que l'obligation pour les catégories professionnelles opérationnelles de « *communiquer, au moins quatre jours ouvrables avant le début de la grève, leur intention définitive de participer ou non à la grève* » est préjudiciable au dialogue social, car la concertation sociale est dès lors prématurément interrompue.
- constate que le texte de loi « *L'obligation d'information ne s'applique qu'aux membres du personnel appartenant aux catégories professionnelles précitées dont la présence est prévue le jour, ou au moins l'un des jours, de la grève envisagée.* » ne correspond pas à l'exposé des motifs dans lequel il est mentionné : « *Le projet de loi instaure un mécanisme de déclaration d'intention préalable aux grèves pour chaque membre du personnel appartenant à une catégorie professionnelle opérationnelle considérée comme essentielle.* ». Plus loin dans ce paragraphe, il est indiqué : « *Ce mécanisme permet d'organiser le service compte tenu des effectifs disponibles.* ». Ces dispositions font naître la présomption que les tableaux de service seront adaptés à l'avance.
- fait remarquer que l'exposé des motifs mentionne : « *Au vu de ce qui précède, il convient de rappeler que le mécanisme de déclaration préalable d'intention mis en place ne restreint pas le droit de grève des membres du personnel...* ». Quelques paragraphes plus loin, le législateur remet en question cette certitude, puisqu'il mentionne : « *Quand bien même une quelconque restriction au droit de grève devrait être identifiée,...* ».
- constate que l'infliction de sanctions disciplinaires en l'absence de déclaration ou d'ignorance de cette dernière, fait subordonner le droit à l'action collective à la continuité du service. De plus, l'élaboration de listes de grévistes pour un très grand groupe d'agents, avec des déclarations signées, sera intimidante. Le législateur ne limite pas l'utilisation de ces listes et ouvre la voie vers une politique de répression.

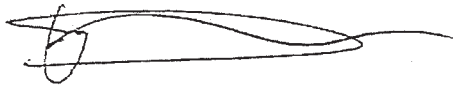
- remarque que la disposition du §5 « *Les membres du personnel s'abstiennent de prendre des mesures visant à contrarier la fourniture de l'offre de transport adaptée conformément aux dispositions du présent article.* » interdit toute forme d'action collective. Les décisions individuelles des non-grévistes pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire sont, par conséquent, également visées. Certaines décisions pourront en effet être considérées comme "entrave à la circulation".
- estime que cet avant-projet de loi est une limitation de la concertation collective et des actions collectives. Le droit fondamental à l'action collective reste le seul droit qui permet aux agents de s'élever contre l'employeur et le gouvernement. Sans action collective, la concertation collective n'existe plus. Par conséquent, il aurait mieux valu une initiative législative pour renforcer le dialogue social. La demande d'un médiateur social doit garantir une pause dans le processus de décision afin de donner toutes les chances au dialogue social. Il faut continuer à investir dans la continuité du dialogue social. Or, cela ne se reflète pas dans ce projet de loi.
- conclut que cette loi vise la continuité du service public et non la continuité d'une concertation paritaire correcte portant sur le contenu.
- en tenant compte des remarques mentionnées ci-dessus, la CSC-Transcom donne un avis négatif.

SLFP – groupe « Cheminots »

- défend le droit de grève, mais aussi le droit au travail. Cette optique signifie aussi que les piquets de grève ne peuvent pas interdire l'accès aux sièges de travail.
- déclare que le concept de « *continuité du service* » repose sur une idéologie applicable dans certains secteurs non-marchand (ex. hôpitaux), mais pas dans le secteur ferroviaire. Contrairement à ce que certains prétendent, cela ne fonctionne pas à l'étranger pour les relations intérieures (hormis pour les Grandes Lignes).
- note que, selon le Ministre, moins de 20% du personnel participe à la grève. D'une part, ces chiffres doivent être confirmés, mais le Ministre oublie de tenir compte du fait qu'il faut impérativement 6 ou 7 personnes de catégories professionnelles différentes et bien spécifiques pour faire circuler un seul train : un conducteur, un accompagnateur, des contrôleurs des circulations, un visiteur de matériel, etc. Même avec par exemple 80% de présence dans le personnel administratif ou les agents commerciaux, c'est impossible de faire rouler les trains. De plus, les conducteurs qui seraient « excédentaires » dans un dépôt ne peuvent être utilisés dans un autre dépôt, parce qu'ils ne connaissent en principe pas les autres lignes ou le matériel roulant.
- ajoute que, si le Ministre devait néanmoins passer en force, et appliquer la continuité du service, quelques trains devraient pouvoir circuler. Qui peut en effet actuellement prédire quel sera le nombre de grévistes dans chaque catégorie professionnelle désignée par la SNCB et Infrabel comme étant nécessaires à la circulation des trains ? Les partisans du concept "continuité du service" pourraient très vite déchanter et il est probable que ce concept se dirigera vers un fiasco dès la première tentative d'application. A supposer que Infrabel et la SNCB soient parvenus à conjuguer leurs efforts pour proposer aux voyageurs un nombre très réduit de trains, et là aussi, l'accompagnateur de train aura la responsabilité finale de donner ou pas le départ à un train qui serait bondé. Rien ne pourrait lui être reproché d'avoir privilégié la sécurité des voyageurs, dans le cas où l'un deux, par exemple, fait un malaise pendant le trajet.

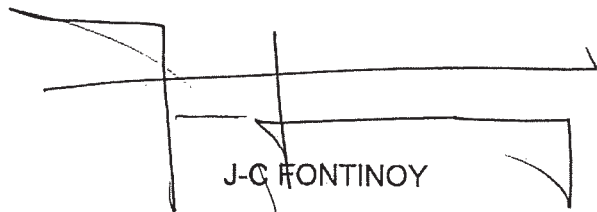
- est résolument contre le principe de "*continuité du service*". Les partisans n'ont aucune connaissance de la réalité du terrain et de la manière dont le trafic intérieur est organisé, aussi bien en Belgique qu'à l'étranger d'ailleurs. On pourrait très bien laisser les partisans de ce concept persister dans leur erreur, et après une ou deux tentatives, le projet pourrait mourir de sa belle mort. Présenter le concept comme une vraie avancée dans le service à la clientèle est un miroir aux alouettes. Il est fort à parier que la clientèle réclamera l'abandon pur et simple de ce projet.
- conclut que ce projet est dangereux pour la sécurité des voyageurs et du personnel d'accompagnement des trains et en plus, il n'est même pas utile !! L'application de l'accord entre HR Rail et les organisations reconnues serait suffisante, car il est prévu que les actions de grèves sauvages, intempestives et non annoncées sont illégitimes. C'est ce type de grève qui pénalise et empoisonne la vie des voyageurs. Et à ce moment-là, le jour de grève générale, qui survient moins d'une fois par an, ne constituerait plus un problème.
- pour ces raisons, le SLFP – Groupe « Cheminots » donne un avis négatif.

La secrétaire,



L. DE WEVER

Le Président de la
Commission paritaire nationale,



J-C FONTINOY