

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 november 2017

WETSONTWERP

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

AMENDEMENTEN

ingediend in plenaire vergadering

Zie:

Doc 54 2650/ (2016/2017):

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 novembre 2017

PROJET DE LOI

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

AMENDEMENTS

déposé en séance plénière

Voir:

Doc 54 2650/ (2016/2017):

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

Nr. 9 VAN MEVROUW PAS c.s.

Art. 4

In de voorgestelde paragraaf 2, het derde lid aanvullen met de volgende zin:

“Deze vervoersplannen worden dermate opgesteld dat het vervoersaanbod in het Vlaamse en Waalse Gewest afgestemd wordt in functie van het beschikbaar aantal werkwillige personeelsleden per taalgroep, zoals vastgesteld overeenkomstig paragraaf 3, eerste en tweede lid”.

VERANTWOORDING

Zoals Vlaams Kamerlid Inez De Coninck tijdens de commissiebespreking terecht stelde, “werd het Vlaamse Gewest tijdens de staking van 2016 ruim bediend, met wel een aanbod van 80 à 90 % van de treinen.” Dit in tegenstelling tot het Waals gewest, waar veel meer werd gestaakt en waar het treinaanbod in verhouding daarmee ook veel kleiner was.

Ook Vlaams Kamerlid David Geerts is dat niet ontgaan en hij stelt zich daar vragen bij wat het huidige wetsontwerp betreft: “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 beweerde. Hoe gaat men Oostendenaren werk in Luik opleggen?”

Vlaams Kamerlid Lahaye-Battheu pikt daarop in en slaagt de nagel op de kop door te stellen: “Vermoed kan worden dat de stakingsbereidheid zal verschillen al naargelang de regio's. Het is daarom belangrijk het aanbod te baseren op het aantal 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.”

Waals Kamerlid Foret ziet deze verschillen inzake stakingsbereidheid en de gevolgen ervan voor de dienstverlening in de gewesten ook, maar heeft een heel andere bekommernis: “De beschikbaarheid van het personeel werd berekend, maar ook de stakingen in het verleden leveren cijferinformatie op,

N° 9 DE MME PAS ET CONSORTS

Art. 4

Dans le paragraphe 2 proposé, compléter l’alinéa 3 par la phrase suivante:

“Ces plans de transport sont élaborés de manière à ce que l’offre de transport en Région flamande et en Région wallonne soit déterminée en fonction du nombre de membres du personnel disposés à travailler dans chaque rôle linguistique, conformément au paragraphe 3, alinéas 1^{er} et 2”.

JUSTIFICATION

Comme l’a indiqué, à juste titre, Mme Inez De Coninck, députée NV-A à la Chambre, au cours du débat en commission, “durant la grève de 2016, la Région flamande a été largement desservie, avec une offre de 80 à 90 % des trains”, contrairement à la Région wallonne, où la grève a été beaucoup plus suivie, et où l’offre de trains a donc été considérablement inférieure.

Cette différence n’a pas non plus échappé à M. David Geerts, député sp.a à la Chambre, qui s’est interrogé à ce sujet au cours de la discussion du projet de loi à l’examen: “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?”

Mme Lahaye-Battheu, députée de l’Open Vld à la Chambre, l’a rejoint et a renchéri en déclarant ce qui suit: “On peut supposer que la propension à la grève différerait selon les régions. Il est dès lors important de baser l’offre sur le nombre de personnes disposées à 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.”

M. Foret perçoit également ces différences en matière de propension à la grève et ses conséquences sur l’offre de services dans les régions, mais sa préoccupation est d’une nature très différente: “La disponibilité du personnel a été chiffrée, mais les grèves du passé ont, elles aussi, fait l’objet

met regionale verschillen. Kan de minister bevestigen dat de mobiliteit homogeen over het hele grondgebied zal worden verzekerd?"

Het klopt ongetwijfeld dat de stakingsbereidheid in Wallonië in de regel veel groter is dan in Vlaanderen. Dat had in het verleden inderdaad tot gevolg dat er in Wallonië bij een treinstaking een veel kleiner of helemaal geen treinaanbod was, terwijl in Vlaanderen toch een redelijk treinaanbod aan de pendelaars werd aangeboden. Dat had er ook mee te maken dat de NMBS zelf een treinaanbod uitwerkte in functie van het beschikbare treinpersoneel per taalgroep/gewest.

Met het huidige wetsontwerp zal dit evenwel drastisch wijzigen. Vermits de NMBS nu bij wet wordt opgelegd dat zij vervoersplannen moet uitwerken om in heel het land een treinaanbod te verzekeren in functie van het beschikbare personeel, zal dit er noodzakelijkerwijs op neerkomen dat zowel in Wallonië als in Vlaanderen slechts een minimaal aanbod aanwezig zal zijn. Hoofdzakelijk Vlaams treinpersoneel zal er met andere woorden voor moeten zorgen dat er ook in Wallonië een treinaanbod zal moeten zijn dat evenwaardig is als dat in Vlaanderen, waardoor er uiteraard veel minder (Vlaams) personeel beschikbaar zal zijn om het treinaanbod in Vlaanderen te verzekeren. Bij stakingen zal, in vergelijking met de huidige situatie, het minimale treinaanbod in Vlaanderen er dus flink op achteruitgaan. Of anders gezegd: werkend Vlaanderen zal stakend Wallonië mobiel houden en de Vlaamse pendelaar zal daar het slachtoffer van zijn.

Het huidige wetsontwerp is dus sterk communautair geladen en is benadeelt de Vlamingen, de Vlaamse pendelaars in het bijzonder, in hoge mate. Nochtans heeft deze regering naar eigen zeggen een communautaire stilstand van vijf jaar in acht genomen. Blijkbaar is die communautaire stilstand alleen maar van toepassing als het om Vlaamse bekommernissen gaat, maar niet als het erom gaat om aan Franstalige verzuchtingen tegemoet te komen.

Dit amendement heeft in alle geval tot doel om de perverse gevolgen van dit wetsontwerp voor de Vlaamse pendelaars ongedaan te maken door in de wet in te schrijven dat het treinaanbod bij stakingen door de NMBS per gewest moet worden afgestemd in functie van het aantal werkwilligen per taalgroep/gewest.

Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)
Jan PENRIS (VB)

de statistiques, avec des différences régionales. Le ministre peut-il confirmer que la mobilité sera garantie de manière homogène sur l'ensemble du territoire?"

Il ne fait aucun doute que la propension à la grève est, en règle générale, beaucoup plus grande en Wallonie qu'en Flandre. Cette différence a en effet eu pour conséquence, par le passé, que l'offre de trains a été beaucoup plus faible, voire inexistante, en Wallonie, à l'occasion d'une grève du rail, tandis qu'elle est restée à un niveau raisonnable en Flandre pour les navetteurs. Cette situation était également due au fait que la SNCB avait elle-même élaboré une offre de trains en fonction du personnel de train disponible par groupe linguistique/région.

Le projet de loi à l'examen va toutefois changer profondément les choses. Dès lors que la loi imposera dorénavant à la SNCB d'élaborer des plans de transport garantissant une offre de trains dans tout le pays en fonction du personnel disponible, il en résultera nécessairement que, comme la Wallonie, la Flandre ne disposera que d'une offre minimale. En d'autres termes, du personnel de train essentiellement flamand devra faire en sorte que la Wallonie dispose également d'une offre de trains équivalente à celle de la Flandre. Dès lors, ce personnel (flamand) sera évidemment beaucoup moins disponible pour garantir l'offre de trains en Flandre. Par conséquent, en cas de grève, l'offre minimale de trains régressera considérablement en Flandre par rapport à la situation actuelle. Autrement dit: la Flandre qui travaille assurera la continuité de la mobilité à la Wallonie en grève et les navetteurs flamands en subiront les conséquences.

Le projet de loi à l'examen est donc très sensible sur le plan communautaire et porte largement préjudice aux Flamands, en particulier aux navetteurs flamands. Or, le gouvernement actuel a décrété une trêve communautaire de cinq ans. Toutefois, cette trêve ne s'applique manifestement qu'aux préoccupations flamandes, mais pas aux aspirations francophones.

Le présent amendement vise en tout état de cause à remédier aux effets pervers du projet de loi à l'examen au préjudice des navetteurs flamands en inscrivant dans la loi qu'en cas de grève, l'offre de trains doit être déterminée par la SNCB, dans chaque région, en fonction du nombre de membres du personnel disposés à travailler par groupe linguistique/Région.

Nr. 10 VAN DE HEREN **CHERON EN VAN HECKE**

Art. 4

In het voorgestelde artikel 153/1, § 5, de woorden “, noch zullen zij het gebruik van de werkmiddelen en de infrastructuur verhinderen” weglaten.

VERANTWOORDING

Dit wetsontwerp doet afbreuk aan het recht op collectieve actie door een minimumdienst in te stellen, zelfs zonder het personeel echt op te vorderen. Volgens Ecolo en Groen kan men alleen met een constructieve sociale dialoog en voldoende investeringen de werking van de NMBS verbeteren, stakingsacties voorkomen en de uitdagingen op het vlak van mobiliteit aangaan.

Door elke impact op de werkmiddelen en de infrastructuur te verbieden, holt § 5 van het ontworpen artikel 153*bis* de collectieve acties uit en sluit deze paragraaf *de facto* alternatieve acties (bijvoorbeeld een betaalstaking) uit.

Dit amendement strekt er dus toe de laatste woorden van het ontworpen artikel 153*bis*, § 5, weg te laten, opdat de vakbonden nog steeds zouden kunnen kiezen voor die vorm van alternatieve actie. Het komt de regering toe de nadere regels inzake de betaalstaking uit te werken en het nodige te doen om dit type actie mogelijk te maken. Deze stakingsvorm moet een facultatieve actie zijn die het stakingsprotocol in acht neemt. De reizigers kunnen gebruik maken van kosteloze treintickets met het opschrift “betaalstaking”, zodat hen geen geldboete voor zwart rijden kan worden opgelegd; deze tickets gelden als officieel vervoerbewijs, waardoor de reiziger dus ook verzekerd is. De treinabonnementen worden opgeschort voor de duur van de staking. De NMBS-werknemers voeren hun taak uit en krijgen hun gebruikelijke bezoldiging, verminderd met het bedrag van de stakingsvergoeding; zij kunnen niet worden gestraft voor hun actie. Tijdens hun werkuren mogen zij tevens de reizigers meedelen waarom er wordt gestaakt

N° 10 DE MM **CHERON ET VAN HECKE**

Art. 4

Dans l'article 153/1 proposé, au § 5, supprimer les mots “ni n'empêchent l'utilisation des outils de travail et infrastructures”.

JUSTIFICATION

Ce projet de loi porte atteinte au droit à l'action collective en restaurant, même sans réelle réquisition du personnel, un service minimum. Pour Ecolo et Groen, seuls un dialogue social constructif et des investissements suffisants peuvent améliorer le fonctionnement de la SNCB, éviter des actions de grève et répondre au défi de la mobilité.

En interdisant tout impact sur les outils de travail ou les infrastructures, le § 5 de l'article 153*bis* vide les actions collectives de leur substances et exclut *de facto* les formes d'actions alternatives telles que la grève du paiement.

Le présent amendement supprime dès lors les derniers mots du § 5 de l'article 153*bis* proposé afin de préserver la possibilité, pour les syndicats, d'opter pour ce type d'alternative. Il revient au gouvernement d'élaborer les modalités de la grève du paiement et de prendre les mesures nécessaires pour sa mise en œuvre. Cette forme de grève doit être facultative tout en respectant le protocole de grève. Les voyageurs peuvent bénéficier de tickets gratuits contenant l'inscription “grève de paiement”, qui les protègent contre tout amende pour voyage sans ticket, et font office de titre de transport officiel, donc d'assurance. Les abonnements de train sont suspendus pour la durée de la grève. Quant aux travailleurs de la SNCB, ils effectuent leur tâche et perçoivent leur salaire diminué du montant de l'indemnité de grève, et ne peuvent être pénalisés pour leur action. Ils sont également autorisés à informer les voyageurs, durant leurs heures de travail, de la motivation de la grève.

Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)

Nr. 11 VAN MEVROUW FONCK

Art. 2

Het ontworpen artikel 114/2 aanvullen met de volgende zin:

“Na de indiening van stakingsaanzeggingen moeten de Maatschappijen onverwijld, via de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail dan wel de gedelegeerd bestuurder van Infrabel of de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, een verzoek tot sociale bemiddeling indienen bij de sociaal bemiddelaars die zijn aangewezen krachtens artikel 12octies van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel.”.

VERANTWOORDING

De “beste stakingen” zijn die welke worden voorkomen. Dit amendement strekt ertoe het overleg tot de finish te verzekeren en het oplossen van het probleem vóór de staking te vergemakkelijken.

Sociale bemiddeling is het proces waarbij in een collectief geschil een onafhankelijke derde de partijen bijstaat om de sociale dialoog te bevorderen om tot een consensus te komen.

Een kwaliteitsvolle sociale dialoog blijft het belangrijkste mechanisme om de sociale vrede te waarborgen en eventuele conflicten te voorkomen, te beheeren en op te lossen. Pas als alle geëigende wegen van de sociale dialoog zijn aangewend en de dialoog ondanks alles vastloopt, kan onafhankelijke bemiddeling nuttig blijken. De indiening van een stakingsaanzegging veronderstelt vooraf een verbreking van de dialoog en rechtvaardigt het invoeren van een sociaal bemiddelaar.

De sociaal bemiddelaars kunnen, als waarnemer, elke vergadering van een orgaan voor sociale dialoog bij de Belgische spoorwegen of bij Infrabel, de NMBS en HR Rail bijwonen; ze worden daartoe uitgenodigd alsof ze leden van die organen zijn. De procedure resulteert meer bepaald in ten minste de opstelling van een schriftelijk document, zowel in geval van bemiddeling als wanneer die niet plaatsheeft.

De verantwoordelijkheid bij een goede sociale dialoog is dubbel. Op de NMBS en Infrabel rust de verplichting

N° 11 DE MME FONCK

Art. 2

Compléter l'article 114/2 proposé par la phrase suivante:

“Sans délai suite au dépôt de préavis de grève, les Sociétés, par le biais du président du conseil d'administration de HR Rail ou de l'administrateur délégué d'Infrabel ou de l'administrateur délégué de la SNCB, doivent introduire une demande de conciliation sociale auprès des conciliateurs sociaux désignés en vertu de l'article 12octies de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités.”.

JUSTIFICATION

Les meilleures grèves sont celles qu'on évite. Cet amendement a pour but d'assurer la concertation au finish et de faciliter le règlement du problème en amont de la grève.

La conciliation sociale est le processus par lequel dans un conflit collectif un tiers indépendant assiste les parties pour faciliter le dialogue social afin qu'un consensus puisse être atteint.

Un dialogue social de qualité demeure le premier mécanisme pour assurer la paix sociale et éviter, gérer et résoudre les conflits éventuels. Ce n'est que lorsque toutes les voies appropriées du dialogue social ont été épuisées et que le dialogue s'enlise malgré tout, qu'une conciliation indépendante peut s'avérer utile. Le dépôt d'un préavis de grève présuppose une rupture du dialogue et justifie de faire appel au conciliateur social.

Les conciliateurs sociaux peuvent assister à chaque réunion d'un organe de dialogue social institué au niveau des Chemins de fer belges ou au sein d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail, en tant qu'observateur, et sont invités à cet effet comme s'ils étaient membres de ces organes. La procédure a notamment pour résultat l'établissement d'au moins un document écrit, aussi bien en cas de conciliation que de non conciliation.

La responsabilité d'un bon dialogue social est double et la SNCB et Infrabel ont l'obligation de susciter la conciliation.

bemiddeling na te streven. Het amendement bepaalt dat het verzoek tot sociale bemiddeling wordt ingediend door de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail dan wel de gedelegeerd bestuurder van Infrabel of de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, aangezien zij gemachtigd zijn tot de indiening van een verzoek tot optreden van een sociaal bemiddelaar krachtens het Algemeen Reglement van het Personeel en de Sociale Diensten (ARPS, bundel 548)¹. Die drie personen zijn er samen verantwoordelijk voor dat na de indiening van een stakingsaanzegging onverwijld om sociale bemiddeling wordt verzocht.

Het verzoek wordt ingediend bij de Algemene Directie van de collectieve arbeidsbetrekkingen van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. De bemiddelaar verifieert vervolgens de goede wil van alle partijen. Hij handelt dus uitgaande van een gemeenschappelijk draagvlak. De vakbonden kunnen derhalve het optreden van de sociaal bemiddelaar weigeren.

Deze bepaling doet geen afbreuk aan de al voorziene mogelijkheid een beroep te doen op een sociaal bemiddelaar vóór de indiening van de stakingsaanzegging.

L'amendement prévoit que l'introduction de la demande de conciliation sociale est faite par le président du conseil d'administration de HR Rail ou l'administrateur délégué d'Infrabel ou l'administrateur délégué de la SNCB puisqu'ils sont habilités pour introduire une demande d'intervention d'un conciliateur social en vertu du Règlement Général du Personnel et des Services Sociaux (RGPS, fascicule 548)¹. Ces trois personnes sont collectivement responsables pour que la demande de conciliation sociale soit faite sans délai suite au dépôt de préavis de grève.

La demande est introduite auprès de la Direction Générale des Relations Collectives de Travail du SPF Emploi. Le conciliateur vérifie ensuite la bonne volonté de toutes les parties. Ils interviennent donc sur une base consensuelle. Les syndicats peuvent donc refuser l'intervention du conciliateur social.

Cette disposition ne porte pas préjudice à la possibilité déjà prévue de faire appel à un conciliateur social avant le dépôt du préavis de grève.

Catherine FONCK (cdH)

¹ De hiernavolgende personen en organen kunnen een aanvraag indienen voor het optreden van een sociaal bemiddelaar bij de Algemene Directie van de collectieve arbeidsbetrekkingen: 1° de Nationale Paritaire Commissie; 2° de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail; 3° de gedelegeerd bestuurder van Infrabel; 4° de gedelegeerd bestuurder van de NMBS; 5° de minister die bevoegd is voor de Belgische Spoorwegen; 6° het HR Coördinatiecomité; 7° de voorzitter of zijn gemandateerde van een erkende syndicale organisatie die overeenkomstig de paragrafen 14 tot 21 van deze bundel in de Nationale Paritaire Commissie zetelt.

¹ Les personnes et organes ci-après peuvent introduire une demande d'intervention d'un conciliateur social auprès de la Direction Générale des relations collectives de travail: 1° La Commission paritaire nationale; 2° le président du conseil d'administration de HR Rail; 3° l'administrateur délégué d'Infrabel; 4° l'administrateur délégué de la SNCB; 5° le ministre ayant les Chemins de fer belges dans ses attributions; 6° le Comité de Coordination RH; 7° le président ou son mandataire d'une organisation syndicale reconnue qui conformément aux paragraphes 14 à 21 du présent fascicule siège à la Commission paritaire nationale.

Nr. 12 VAN MEVROUW **FONCK**

Art. 4

In het voorgestelde artikel 153/1, § 3, zesde lid, vervangen door wat volgt:

“Tenzij er een behoorlijk bewezen geldige reden is, stellen de personeelsleden van één van de voormelde beroepscategorieën die hun intentie hebben medegedeeld om niet aan de stakingsdag deel te nemen, zich bloot aan een tuchtsanctie indien ze die verklaring niet naleven.”.

VERANTWOORDING

Er mag geen dubbele sanctie worden opgelegd aan wie laat weten aan de staking te zullen deelnemen, maar uiteindelijk toch besluit te komen werken. Aangezien zij als gevolg van hun verklaring niet voor een dienstige functie konden worden toegewezen, ontvangen zij voor die dag geen loon; als sanctie moet dat volstaan.

N° 12 DE MME **FONCK**

Art. 4

A l'article 153/1 proposé, remplacer le § 3, alinéa 6, par ce qui suit:

“Les membres du personnel appartenant à l'une des catégories professionnelles précitées qui ont communiqué leur intention de ne pas participer au jour de grève, s'exposent à une sanction disciplinaire s'ils ne respectent pas leur intention déclarée, sauf motif valable dûment établi.”.

JUSTIFICATION

Il ne faut pas imposer de double sanction à ceux qui annoncent participer à la grève et qui décident in fine de venir travailler. La non-rémunération, puisqu'ils n'ont pas pu être assignés à une fonction utile du fait de leur déclaration, suffit dans ce cas.

Catherine FONCK (cdH)

Nr. 13 VAN MEVROUW **FONCK**

Art. 4

In het voorgestelde artikel 153/1, § 3, het vijfde en het zesde lid telkens aanvullen met de volgende zin:

“De voormelde tuchtsancties mogen niet worden toegepast indien de stakingsaanzegging wordt ingetrokken.”.

VERANTWOORDING

De intrekking van de stakingsaanzegging veronderstelt dat een akkoord in onderlinge overeenstemming is uitgewerkt en dat er sprake is van sociale vrede. In die omstandigheden mogen de in uitzicht gestelde sancties niet worden toegepast.

N° 13 DE MME **FONCK**

Art. 4

A l'article 153/1 proposé, compléter le § 3 alinéas 5 et 6 chaque fois par la phrase suivante:

“Les sanctions disciplinaires susvisées ne peuvent être appliquées si le préavis de grève est levé.”.

JUSTIFICATION

La levée du préavis de grève suppose l'obtention d'un accord consensuel et une paix sociale; contexte dans lequel les sanctions prévues ne peuvent être appliquées.

Catherine FONCK (cdH)