

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

10 januari 2025

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 23 juli 1926
betreffende de NMBS en het personeel
van de Belgische Spoorwegen,
teneinde ongelijkheden inzake gegarandeerde
dienstverlening bij stakingen weg te werken**

(ingediend door de heer Gilles Foret c.s.)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

10 janvier 2025

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 23 juillet 1926
relative à la SNCB et au personnel
des Chemins de fer belges,
visant à supprimer des inégalités
en matière de service garanti en cas de grève**

(déposée par M. Gilles Foret et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe verduidelijkingen aan te brengen in de wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking. Aldus zou ongelijke behandeling in de gegarandeerde dienstverlening bij stakingen worden voorkomen.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à préciser la législation relative à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève, afin d'éviter des inégalités de traitement concernant les services garantis en cas de grève.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De voorbije jaren zijn er heel wat spoorstakingen geweest, die de reizigers zwaar hebben getroffen. Nog al te vaak worden zij erdoor gegijzeld. Werkende mensen, talloze burgers, ze bleven te pas en te onpas in de kou staan.

Nochtans werd inmiddels de wet van 29 november 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking¹, die de wet van 23 juli 1926 heeft gewijzigd², in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt. Het artikel 153/1 dat aldus werd ingevoegd in de wet van 23 juli 1926, beschrijft en bepaalt de voorwaarden om bij stakingen een aangepaste dienstverlening te kunnen waarborgen.

Die continuïteit van de openbare dienstverlening werd voor het eerst geactiveerd tijdens de opeenvolgende stakingen in de periode 2019-2024. Toen is gebleken dat ze bijzonder nuttig en noodzakelijk is voor miljoenen Belgische werknemers. Overigens stoelt artikel 153/1 op het algemene rechtsbeginsel van de continuïteit van de openbare dienstverlening, zonder te raken aan het stakingsrecht.

De wet vermeldt de volgende beginselen³:

— de staking moet acht dagen op voorhand worden aangekondigd door de vakbonden die oproepen tot deelname; die verplichte stakingsaanzegging van acht dagen was voorheen opgenomen in het intern reglement van de NMBS en is nu wettelijk verankerd;

— werknemers die een operationele functie vervullen in verband met het treinverkeer (bestuurders, treinbegeleiders, stationspersoneel, seingevers enzovoort) moeten drie dagen voor het begin van de staking aankondigen of ze er al dan niet aan zullen deelnemen;

— die verplichte verklaring is gekoppeld aan tuchtsancties; werknemers die bijvoorbeeld staken zonder dat te hebben aangekondigd (of die niet staken hoewel ze dat hebben aangekondigd) stellen zich bloot aan een tuchtsanctie; dankzij de openbaarmaking van die

¹ https://etaamb.openjustice.be/nl/wet-van-29-november-2017_n2017040982

² Wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen.

³ *La Cour constitutionnelle donne son feu vert au "service minimum" dans les chemins de fer*, Jean-François Neven, 3 september 2020, <https://www.justice-en-ligne.be/La-Cour-constitutionnelle-donneGrondwettelijkHof>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Ces dernières années, les grèves constatées sur le rail ont été nombreuses; elles ont impacté de manière conséquente les usagers, trop souvent pris en otage. De nombreux travailleurs et de nombreux citoyens ont été, souvent, totalement bloqués.

Pourtant, la loi du 29 novembre 2017 "relative à la continuité du service du transport ferroviaire de personnes en cas de grève"¹, qui a modifié la loi du 23 juillet 1926², a été publiée au *Moniteur belge*. L'article 153/1 qu'elle a inséré dans la loi du 23 juillet 1926 décrit et impose des conditions pour pouvoir assurer un service adapté en cas de grève.

Cette continuité du service public est devenue effective lors des grèves successives durant les années 2019-2024, où l'on a pu constater son utilité et qu'elle répondait à une réelle nécessité pour des millions de travailleurs belges. Rappelons également que cet article 153/1 se fonde sur le principe général de droit dit de la continuité du service public sans qu'il ne soit porté atteinte au droit de grève.

La loi énonce les principes suivants³:

— la grève doit être annoncée huit jours à l'avance par les organisations syndicales qui appellent à y participer; l'obligation de respecter un préavis de grève de huit jours figurait précédemment dans des règlements internes à la SNCB; elle est maintenant inscrite dans la loi;

— les travailleurs qui occupent une fonction opérationnelle en lien avec le trafic ferroviaire (conducteurs, accompagnateurs, personnel de gare, signaleurs...) doivent annoncer, trois jours avant le début de la grève, s'ils ont l'intention d'y participer (ou non);

— cette obligation de déclaration est assortie de sanctions disciplinaires; ainsi, le travailleur qui fait grève sans l'avoir annoncé (ou qui ne fait pas grève alors qu'il l'avait annoncé) est passible d'une sanction disciplinaire; cette dernière déclaration est rendue publique de manière à

¹ https://etaamb.openjustice.be/fr/loi-du-29-novembre-2017_n2017040982.html#:~:text=r%C3%A9dig%C3%A9%20comme%20suit%3A%20%22-,Art.,%22

² Loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges.

³ *"La Cour constitutionnelle donne son feu vert au "service minimum" dans les chemins de fer"*, Jean-François Neven, (3/09/20) [site en ligne] <https://www.justice-en-ligne.be/La-Cour-constitutionnelle-donne>

verklaring weten de reizigers precies welke treinen tijdens de staking zullen rijden;

— naargelang van het aantal werknemers dat verklaard heeft niet te zullen deelnemen aan de staking organiseren de NMBS en INFRABEL een “aangepast vervoersaanbod”, dat openbaar wordt gemaakt zodat de reizigers precies weten welke treinen tijdens de staking zullen rijden;

— wanneer een staking verscheidene dagen duurt, kunnen de werknemers hun initiële verklaring wijzigen mits ze dat 48 uur op voorhand melden;

— tot slot verbiedt de wet stakingsposten die het goede verloop van de aangepaste dienstregeling kunnen belemmeren.

Voorts is artikel 153/1 gebaseerd op het beginsel dat een openbare dienst continu, regelmatig en zonder onderbreking moet kunnen worden georganiseerd, zonder dat evenwel het stakingsrecht wordt aangetast. De uitoefening van het stakingsrecht door de betrokken personeelsleden wordt dus niet afhankelijk gemaakt van enige voorafgaande toestemming. De uitoefening van het individuele stakingsrecht blijft vrij en zonder beperking. Werkwilligen, zijnde werknemers die vrijwillig niet deelnemen aan de aangekondigde staking, staan in voor de dienstverlening. In geen geval voorziet de wet in een opvolging van het personeel.

Dat is overigens ook zo in Frankrijk sinds wet nr. 2007-1224 van 21 augustus 2007 “*sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs*”, die de reizigers een dienstgarantie biedt. Die wet verankert een soepele regeling gebaseerd op de mobilisatie van de werknemers die tijdens een spoorstaking willen werken.

Daarenboven heeft het Grondwettelijk Hof in een arrest van mei 2020 bevestigd dat de wet van 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking wel degelijk de Grondwet in acht neemt. De wet werd voor het Grondwettelijk Hof aangevochten door de vakorganisaties. Bij arrest nr. 67/2020 van 14 mei 2020 heeft het Hof dat beroep grotendeels verworpen.

Het Grondwettelijk Hof achtte alleen het aangevoerde middel betreffende de verplichting tot voorafgaande verklaring gegrond (zie met name punt A.6.1, blz. 4, en het eerste streepje van de beslissing, blz. 62, van het arrest).

Zo heeft de rechtsleer erop gewezen dat het Grondwettelijk Hof het ongerechtvaardigd achtte dat de

ce que les voyageurs puissent savoir exactement quels trains circuleront pendant la grève;

— en fonction du nombre de travailleurs ayant déclaré ne pas avoir l'intention de participer à la grève, la SNCB et INFRABEL organisent une “offre de transport adaptée”; cette dernière est rendue publique de manière à ce que les voyageurs puissent savoir exactement quels trains circuleront pendant la grève;

— lorsque la grève dure plusieurs jours, les travailleurs peuvent modifier leur déclaration initiale moyennant toutefois un avertissement donné 48 heures à l'avance;

— enfin, la loi interdit les piquets de grève qui pourraient contrarier le bon déroulement du service adapté.

Cet article 153/1 part du principe qu'un service public doit pouvoir être assuré de manière continue, régulière et sans interruption, sans toutefois qu'il ne soit porté atteinte au droit de grève. L'exercice du droit de grève par les membres du personnel concernés n'est donc rendu dépendant d'aucune autorisation préalable. L'exercice du droit de grève individuel reste libre et ne rencontre aucun obstacle. Le service est assuré par des volontaires, c'est-à-dire par des personnes qui ont volontairement choisi de ne pas participer à la grève annoncée. La loi ne prévoit aucune possibilité de réquisitionner le personnel.

C'est par ailleurs également le cas en France, depuis la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 “*sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs*”, qui permet aux voyageurs de bénéficier d'une garantie de service. Cette loi consacre un dispositif souple fondé sur la mobilisation des salariés qui souhaitent travailler durant une grève sur le rail.

Rappelons également que la Cour constitutionnelle a confirmé, dans un arrêt rendu en mai 2020, que la loi précitée de 2017 relative à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève respecte bien la Constitution. La loi avait été contestée devant la Cour constitutionnelle par les organisations syndicales. Par son arrêt n° 67/2020 du 14 mai 2020, la Cour a rejeté, pour l'essentiel, le recours.

La Cour constitutionnelle a seulement fait droit à la demande concernant l'obligation de déclaration préalable (voir notamment, dans l'arrêt précité, le point A.6.1., page 4 et le premier tiret de la décision, p. 62).

La doctrine a ainsi commenté que la Cour a estimé “qu'il n'est pas justifié que les travailleurs qui ne souhaitent

werknemers die niet willen staken een intentieverklaring moeten meedelen. Op grond van dat punt, en louter op grond daarvan, heeft het Grondwettelijk Hof de wet vernietigd, zodat alleen de werknemers die wensen te staken dat moeten meedelen.⁴

De indieners van dit wetsvoorstel zijn echter van oordeel dat het ingevoerde mechanisme van de gegarandeerde dienstverlening ontoereikend is en derhalve een vorm van onrechtvaardigheid inhoudt voor de pendelaars. Sommige burgers hebben immers toegang tot een weliswaar beperkt maar aangepast vervoersaanbod, terwijl er voor andere helemaal geen aanbod is.

Het blijkt dus dat de gegarandeerde dienstverlening in sommige stations werkt, maar in andere eenvoudigweg niet bestaat. Zo verliep het ook tijdens de meest recente stakingen, in 2023-2024, toen er bijvoorbeeld geen treinen reden in de provincies Namen en Luxemburg, terwijl gemiddeld een op de vier treinen reed in de andere provincies.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe artikel 153/1 van voormelde wet van 23 juli 1926, ingevoegd bij de wet van 29 november 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking, te verduidelijken, met name inzake de gegarandeerde dienstverlening in de actieve stations van het land.⁵

Dit wetsvoorstel beoogt artikel 153/1 aan te vullen door te bepalen dat de actieve stations van het land een gegarandeerde en daadwerkelijke dienstverlening moeten bieden.

Dit wetsvoorstel beoogt ervoor te zorgen dat de vervoersplannen metterdaad worden toegepast door middel van een gegarandeerde dienstverlening in de vele actieve stations van het land. Dat moet leiden tot een daadwerkelijke gegarandeerde dienstverlening op nationaal niveau.

pas faire grève soient tenus de faire une déclaration d'intentions. Sur ce point, et sur ce point seulement, la Cour a annulé la loi de manière à ce que seuls les travailleurs qui souhaitent faire grève soient tenus de le faire savoir.”⁴

Les auteurs de la présente proposition de loi considèrent néanmoins que le mécanisme de service garanti qui est mis en place est insuffisant et est donc une source d'injustice pour les navetteurs; en effet, certains citoyens peuvent bénéficier d'une offre de transport, certes réduite mais adaptée, alors que d'autres ne disposent d'aucune offre.

Nous devons donc constater que le service garanti fonctionne dans certaines gares alors qu'il est inexistant dans d'autres. C'était le cas lors des dernières grèves, durant les années 2023-2024, où aucun train ne circulait, par exemple, dans la Province de Namur et du Luxembourg alors que, en moyenne, un train sur quatre roulait dans les autres Provinces.

La présente proposition de loi vise à préciser l'article 153/1 de la loi du 23 juillet 1926 précitée, inséré par la loi du 29 novembre 2017 “relative à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève” en ce qui concerne le service garanti dans les gares actives du pays.⁵

Cette proposition de loi complète l'article 153/1 précité, en permettant la mise en place d'un service garanti et effectif dans les gares actives du pays.

La présente proposition de loi vise à appliquer réellement les plans de transport en privilégiant un service garanti pour les nombreuses gares actives du pays et, ainsi, à assurer l'effectivité d'un service garanti à l'échelle nationale.

Gilles Foret (MR)
Vincent Scourneau (MR)
Benoît Piedboeuf (MR)

⁴ *Idem.*

⁵ De 553 stations in België zijn de actieve stations, namelijk de stations met reizigerstellingen (Cijfers opgestapte reizigers (tellingen oktober 2023) – NMBS) <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/enterprise/publications/travellers-counts>

⁴ *Idem.*

⁵ Les 553 gares en Belgique sont les gares actives, à savoir les gares avec comptages de voyageurs (Chiffres voyageurs montés (comptages octobre 2023) – SNCB) <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/enterprise/publications/travellers-counts>

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 153/1 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, ingevoegd bij de wet van 29 november 2017, wordt paragraaf 2, derde lid, aangevuld met de volgende zin:

“Rekening houdend met de beschikbare personele middelen waarborgen die vervoersplannen dat de actieve stations van het land worden aangedaan en verzekeren ze aldus de toepassing van het beginsel van de continuïteit van de openbare dienstverlening over het volledige grondgebied van het land.”

11 december 2024

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 153/1 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, inséré par la loi du 29 novembre 2017, le paragraphe 2, alinéa 3, est complété par la phrase suivante:

“Ces plans de transport doivent, dans la mesure des moyens humains disponibles, prévoir une desserte garantie dans les gares actives du pays afin d'assurer l'application du principe de continuité du service public à l'échelle du territoire national.”

11 décembre 2024

Gilles Foret (MR)
Vincent Scourneau (MR)
Benoît Piedboeuf (MR)