

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 juli 2025

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de invoering van teletreinwerken

(ingediend door de heer Julien Matagne en
mevrouw Aurore Tourneur)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 juillet 2025

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à l'introduction du téléTRAINvail

(déposée par M. Julien Matagne et
Mme Aurore Tourneur)

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
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-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,

Een heruitgevonden werkomgeving voor het digitale tijdperk

In het digitale tijdperk en met de opkomst van nieuwe technologieën ondergaat de werkorganisatie tal van veranderingen. Vandaag is het mogelijk om ook buiten de vaste werkvloer efficiënt te werken: thuis, in een coworkingspace en ja, ook onderweg.

De opkomst van telewerk, het wijdverspreide gebruik van digitale connectie en de toenemende flexibiliteit die werknemers verwachten, zorgen voor een radicale verandering van de manier waarop veel beroepen worden uitgevoerd. Die evolutie bevordert de balans tussen werk en privé en biedt tegelijk meer autonomie bij het beheer van werkgerelateerde taken.

De gezondheids crisis die de covidpandemie teweegbracht, was daarbij een aanjager. Telewerk, deeltijds of voltijds, werd onvermijdelijk de nieuwe norm bij de overheid en in veel bedrijven. Die organisatievorm was ooit een randverschijnsel maar wordt nu beschouwd als een strategische hefboom voor prestaties, aantrekkelijkheid en duurzaamheid. In haar rapport stelt de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) dat naar schatting 38,5 % van de banen in loondienst binnen de EU geschikt is voor telewerk.

Tegen die achtergrond gaan de werkpraktijken in de richting van meer mobiliteit, connectiviteit en flexibiliteit en worden de contouren zelf van de werkomgeving hertekend. De grens tussen werktijd en reistijd wordt steeds vager. Op het vlak van mobiliteit zijn nieuwe gewoonten ontstaan. Zo willen veel pendelaars hun tijd op de trein optimaal benutten voor werk. Onderweg van het ene naar het andere station klappen ze hun laptop open om werkgerelateerde taken uit te voeren (een rist e-mails afhandelen, rapporten lezen en schrijven, een presentatie voorbereiden enzovoort). Bijna 10 % van de werknemers gaat met de trein naar het werk. Een op de vier pendelaars zegt te werken op de trein. Met andere woorden: ongeveer 100.000 mensen doen nu al aan teletreinwerken.

Werken op de trein gebeurt almaar vaker en is al goed ingeburgerd bij de beroepsbevolking. Het ontbreekt evenwel nog aan een wettelijk raamwerk. Door teletreinwerken te erkennen en tegelijk in te zetten op

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Réinventer l'environnement de travail à l'air du numérique

À l'ère du numérique et face à l'essor des nouvelles technologies, les modes d'organisation du travail connaissent une mutation. Il est désormais possible de travailler efficacement en dehors du cadre traditionnel du lieu de travail, que ce soit depuis son domicile, un espace de *coworking* ou même en déplacement.

L'expansion du télétravail, la généralisation des outils connectés et la flexibilité croissante attendue par les employés transforment radicalement la manière dont de nombreuses professions sont exercées. Cette évolution favorise une meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie privée, tout en permettant une plus grande autonomie dans la gestion des tâches liées au travail.

La crise sanitaire liée à la pandémie de COVID-19 a joué un rôle d'accélérateur. Le télétravail, qu'il soit partiel ou à temps plein, s'est imposé comme une nouvelle norme au sein de la fonction publique et dans un grand nombre d'entreprises. Ce mode d'organisation, autrefois marginal, est aujourd'hui considéré comme un levier stratégique de performance, d'attractivité et de durabilité. Dans son rapport, l'Organisation internationale du travail (OIT) affirme que selon les estimations, 38,5 % des emplois salariés dans l'UE seraient compatibles avec le télétravail.

Dans ce contexte, les pratiques de travail évoluent vers plus de mobilité, de connectivité et de souplesse, redéfinissant les contours mêmes de l'environnement professionnel. La frontière entre temps de travail et temps de déplacement tend à s'estomper. De nouvelles habitudes de mobilité sont apparues. En effet, nombreux sont les navetteurs qui cherchent à optimiser leur trajet en train à des fins professionnelles. Ils ouvrent leur ordinateur portable entre deux gares afin d'effectuer des tâches liées à leur travail (réponse à une salve de courriels, lecture et rédaction de rapports, préparation d'une présentation...). Près de 10 % des travailleurs effectuent le trajet domicile-travail en train. Par ailleurs, un navetteur sur quatre affirme qu'il travaille lorsqu'il voyage en train. Cela représente approximativement 100.000 personnes qui téléTRAINvaillent déjà.

Travailler dans le train constitue une pratique croissante et déjà bien ancrée au sein de la population active. Elle n'est toutefois pas encore reconnue sur le plan juridique. Une telle reconnaissance, combinée à d'autres leviers,

andere hefboomen zoals beter toegeruste treinen, een performanter mobielnetwerkbereik en ook sensibilisering van werkgevers, zou teletreinwerken in al zijn mogelijkheden worden benut en zou ook de maatschappij er maximaal profijt van trekken.

In overeenstemming met het regeerakkoord wordt voorgesteld om voor pendelaars de mogelijkheid van teletreinwerken te bestuderen. Onder teletreinwerken verstaan we een nagelnieuwe, flexibele werkorganisatievorm waarmee werknemers de werktijd die ze op weg naar en van het werk op de trein presteren kunnen valoriseren. Voorwaarde zou zijn dat het treintraject minstens 30 minuten duurt.

In eerste instantie wordt opgeroepen tot een enquête bij de federale overheidsdiensten om de nu al bestaande werkpraktijken tijdens openbaarvervoerritten te objectiveren, het potentieel van teletreinwerken te evalueren, de ermee verenigbare functies op te lijsten en de vinger te leggen op de mogelijke belemmeringen, de succesfactoren en de voorwaarden voor een succesvolle uitrol.

Vervolgens zal op basis van de bevindingen van die enquête een proefproject voor teletreinwerken worden gelanceerd, na een projectoproep aan de federale overheidsdiensten. Dat proefproject zal ten slotte worden geëvalueerd om de beste praktijken voor het voetlicht te brengen en in het licht van de bevindingen de voorwaarden waar nodig bij te sturen met het oog op een veralgemeende toepassing van teletreinwerken.

Het federaal openbaar ambt is bij uitstek geschikt voor een proefproject voor teletreinwerken. Een groot aantal functies in de federale overheid leent zich immers al voor telewerk. De federale overheid legt zich bovendien al jaren toe op een modernisering van haar administratie op basis van methoden uit de privésector, waarbij een cultuur van responsabilisering, vertrouwen en resultaat- en prestatiegericht management wordt bevorderd. Een dergelijk managementkader effent het pad voor meer autonomie in de werkorganisatie, een onmisbare voorwaarde om te kunnen experimenteren met innovatieve flexibiliteitsvormen, zoals teletreinwerken. Met een dergelijk proefproject zet de overheid bovendien haar voorbeeldrol in de kijker: ze werpt zich aldus op als een van de drijvende krachten van een modernisering van de werkmethoden, wat niet alleen de ambtenaren en de kwaliteit van de dienstverlening ten goede zou komen, maar ook de brug zou slaan naar duurzamere, modernere werkpraktijken die beantwoorden aan de huidige uitdagingen.

comme l'amélioration des équipements dans les trains et de la couverture de réseau mobile ou encore la sensibilisation des employeurs, permettrait au téléTRAINvail d'atteindre son plein potentiel et que la société puisse en tirer les meilleurs bénéfices.

C'est pourquoi, comme l'accord de gouvernement le prévoit, nous proposons d'étudier la possibilité pour les navetteurs d'effectuer du téléTRAINvail. Nous entendons par téléTRAINvail une forme innovante d'organisation du travail flexible permettant aux salariés de valoriser le temps de travail presté lors des trajets en train depuis ou en direction du lieu de travail, pour autant que ce trajet soit d'une durée minimale de 30 minutes.

Il est proposé, dans un premier temps, de mener une enquête auprès des différents services publics de l'administration fédérale afin d'objectiver les pratiques existantes en matière de travail effectué durant les déplacements en transport, d'évaluer le potentiel du téléTRAINvail, de recenser les fonctions compatibles avec ce mode de travail ainsi que d'identifier les obstacles éventuels, les facteurs de réussite et les conditions favorables à sa mise en œuvre.

Ensuite, sur la base des résultats de cette enquête, un projet pilote de téléTRAINvail sera lancé à la suite d'un appel à projets adressé aux services publics fédéraux. Ce projet pilote fera l'objet d'une évaluation en vue d'identifier les bonnes pratiques et d'ajuster les conditions de généralisation du téléTRAINvail en fonction des résultats observés.

La fonction publique fédérale constitue un cadre pertinent pour lancer un projet pilote de téléTRAINvail. En effet, de nombreuses fonctions dans l'administration fédérale sont déjà compatibles avec le télétravail. Par ailleurs, l'administration fédérale s'inscrit depuis plusieurs années dans une dynamique de modernisation de l'administration publique basée sur les méthodes du secteur privé, en promouvant une culture fondée sur la responsabilisation des agents, la confiance et une gestion axée sur les résultats et la performance. Ce cadre managérial encourage une plus grande autonomie dans l'organisation du travail, condition essentielle pour expérimenter des formes de flexibilité innovantes telles que le téléTRAINvail. En menant ce projet pilote, la fonction publique envoie également un signal d'exemplarité: elle prend position comme un acteur moteur dans la modernisation des méthodes de travail au bénéfice des agents, de la qualité du service public, et de la transition vers des pratiques professionnelles plus durables, modernes et adaptées aux enjeux actuels.

Teletreinwerken: van maatschappelijk verschijnsel tot wettelijke norm

Om teletreinwerken mogelijk te maken, moet in het bijzonder worden gelet op de vigerende wetgeving inzake organisatie van de arbeidstijd. Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, die in het Belgisch recht werd omgezet, maakt een strikt en exclusief onderscheid tussen arbeidstijd en rusttijd. In artikel 2.1 van die richtlijn wordt de arbeidstijd gedefinieerd als “de tijd waarin de werknemer werkzaam is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn werkzaamheden of functie uitoefent, overeenkomstig de nationale wetten en/of gebruiken”. Ingevolge artikel 15 van de richtlijn kunnen lidstaten bovendien bepalingen aannemen die gunstiger zijn voor werknemers:

“Deze richtlijn staat er niet aan in de weg dat de lidstaten wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen toepassen of invoeren die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers, dan wel de toepassing bevorderen of mogelijk maken van collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers.”

Het Europese kader vormt dus geen belemmering voor de invoering van teletreinwerken.

Teletreinwerken zal er alleen kunnen komen met sociaal overleg. De sociale partners zouden dus nauw bij de voorbereiding worden betrokken. In dat opzicht zou het een goede zaak zijn mochten de sectoren zich kunnen organiseren naargelang van hun eigen kenmerken, zoals eerder voor het recht op deconnectie en voor telewerk. Een dergelijke aanpak zou niet alleen de regelingen meer maatschappelijke legitimiteit verlenen, maar er ook voor zorgen dat ze doelmatiger zijn en sneller aanpasbaar aan de dagelijkse realiteit, voor zowel werknemers als werkgevers.

Een flexibelere werkorganisatie via een beter benutte reistijd

In een sterk evoluerende werkwereld dient teletreinwerken zich aan als een innovatief initiatief dat beantwoordt aan de nieuwe verwachtingen van de werknemers. Sinds de covidpandemie is de vraag naar flexibiliteit in de werkorganisatie alleen maar groter geworden. Telewerk is de norm geworden, digitale tools zijn alom toegankelijk en de werktijden zijn flexibeler geworden. Teletreinwerken

Le téléTRAINvail: du fait social à la norme juridique

Afin de permettre l'instauration du téléTRAINvail, il convient de prêter une attention particulière au cadre juridique en vigueur concernant l'aménagement du temps de travail. La directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, qui a été transposée en droit belge, établit une distinction stricte et exclusive entre le temps de travail et le temps de repos. Cette directive définit, en son article 2, 1, le temps de travail comme: “toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales;”. Par ailleurs, l'article 15 de la directive ouvre la porte à des dispositions nationales plus favorables aux travailleurs:

“La présente directive ne porte pas atteinte à la faculté des États membres d'appliquer ou d'introduire des dispositions législatives, réglementaires ou administratives plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs ou de favoriser ou de permettre l'application de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs”.

Le cadre européen ne constitue, dès lors, pas un obstacle au déploiement du téléTRAINvail.

Il apparaît indispensable de s'appuyer sur la concertation sociale, en associant étroitement les partenaires sociaux à la réflexion. À cet égard, il pourrait être pertinent de laisser aux différents secteurs la possibilité de s'organiser en fonction de leurs spécificités, à l'image de ce qui a été fait pour le droit à la déconnexion et le télétravail. Une telle démarche favoriserait à la fois la légitimité sociale, l'effectivité des dispositifs mis en place et leur adaptabilité aux réalités du terrain, aussi bien pour les travailleurs que pour les employeurs.

Flexibiliser l'organisation du travail en rentabilisant le temps de trajet

Dans un monde du travail en pleine transformation, le téléTRAINvail s'impose comme une initiative innovante répondant aux nouvelles attentes des travailleurs. Depuis la pandémie de COVID-19, la demande de flexibilité dans l'organisation du travail n'a cessé de croître. Le télétravail s'est généralisé, les outils numériques se sont démocratisés et les horaires se sont assouplis. Dès

sluit naadloos bij die dynamiek aan doordat pendeltijd wordt omgezet in productieve werktijd.

Veel pendelaars brengen elke dag uren op de trein door op weg van en naar het werk. Die uren worden vaak als “verloren” beschouwd maar zouden voortaan beter kunnen worden ingevuld dankzij teletreinwerken. Werken op de trein biedt de mogelijkheid die tijd optimaal te benutten door onderweg naar de bestemming alvast te werken.

Met die flexibiliteit zouden werknemers hun vertrektijden kunnen aanpassen aan hun behoeften: ‘s ochtends later of ‘s avonds vroeger vertrekken om overvolle piekurentreinen te vermijden. Het is een concrete oplossing om de stress die met reizen tijdens de piekuren gepaard gaat te verminderen, terwijl men zich ten volle op zijn werk kan blijven toeleggen. Die gelijkmatigere spreiding van de vertrektijden zou ook helpen de drukste treinen te ontlasten, wat het comfort voor alle reizigers zou verbeteren.

Teletreinwerken zou bijdragen tot een beter evenwicht tussen werk en privé. Dankzij de tijd die met teletreinwerken wordt uitgespaard, zouden pendelaars in hun dagelijks leven voortaan nagenoeg dezelfde voordelen hebben als wie vlak bij zijn werk woont: voor of na de werkdag een administratieve of medische afspraak afhandelen, op een redelijker tijdstip vertrekken of thuiskomen – en aldus meer tijd doorbrengen met het gezin of bewuster bezig zijn met de opvoeding en begeleiding van de kinderen –, zich voor de gemeenschap inzetten via het verenigingsleven of tijd kunnen vrijmaken voor sport, cultuur en sociale activiteiten. Teletreinwerken zou aldus bijdragen aan het verbeteren van hun welzijn en gezondheid (minder roofoverval op de nachtrust, minder stress enzovoort).

Weer vaker naar kantoor

Sinds de covidpandemie is telewerken een wijdverspreide en ingeburgerde manier van werken geworden. Het koninklijk besluit van 22 november 2006 betreffende het telewerk en het satellietwerk in het federaal administratief openbaar ambt bepaalt: “Telewerk mag, over een periode van een jaar, niet meer dan drie vijfden van de arbeidsregeling die op de telewerker van toepassing is beslaan.” Een medewerker kan echter een afwijking van de telewerkbeperkingen aanvragen, mits hij daarvoor redenen aangeeft en zijn leidinggevende ermee instemt. Zo kunnen bepaalde ambtenaren wegens behoeften in verband met een redelijke aanpassing of met ziekte of handicap in aanmerking komen voor een afwijking,

lors, le téléTRAINvail s’inscrit pleinement dans cette dynamique, en permettant de transformer le temps de trajet en temps de travail productif.

De nombreux navetteurs passent plusieurs heures par jour dans le train pour effectuer le trajet domicile-travail. Ces heures, souvent perçues comme du temps “perdu”, pourraient être valorisées grâce au téléTRAINvail. Travailler dans le train permet d’optimiser ce temps en réalisant des tâches professionnelles tout en se rapprochant de sa destination.

Cette flexibilité permettrait aux travailleurs de moduler leurs horaires de départ selon leurs besoins: partir plus tard le matin ou plus tôt le soir, éviter les trains de grande affluence aux heures de pointe. Il s’agit d’une manière concrète de réduire le stress lié aux heures de pointe, tout en restant pleinement engagé dans son activité professionnelle. Cette répartition plus étalée des départs contribuerait également à désengorger les trains les plus fréquentés, améliorant ainsi le confort de l’ensemble des voyageurs.

Le téléTRAINvail contribuerait à mieux concilier vie privée et vie professionnelle. Le temps gagné grâce au téléTRAINvail permettrait aux navetteurs de se rapprocher d’un mode de vie similaire à celui de personnes résidant juste à côté de leur lieu de travail: pouvoir effectuer des démarches administratives ou médicales avant ou après sa journée de travail, quitter la maison ou y revenir à une heure plus raisonnable, et ainsi pouvoir partager plus de temps avec la famille ou mieux s’investir dans l’éducation et l’accompagnement des enfants, s’investir pour la collectivité au travers de projets associatifs ou encore être en mesure de pratiquer des activités sportives, culturelles ou sociales. Le téléTRAINvail contribuerait aussi à l’amélioration de leur bien-être et de leur santé (respect des heures de sommeil recommandées; réduction du stress...).

Vers un retour au travail en présentiel

Depuis la pandémie de COVID-19, le télétravail s’est largement généralisé, devenant une modalité d’organisation du travail désormais bien ancrée. L’arrêté royal du 22 novembre 2006 relatif au télétravail et au travail en bureau satellite dans la fonction publique fédérale administrative mentionne que “le télétravail ne peut pas occuper, sur une période d’un an, plus de trois cinquièmes du régime de travail qui est applicable au télétravailleur”. Un collaborateur peut, toutefois, solliciter une dérogation aux limites du télétravail, motivant sa demande et avec l’accord de sa hiérarchie. Ainsi, certains fonctionnaires, en raison de besoins liés à un aménagement raisonnable, à une maladie ou à un handicap, peuvent bénéficier d’une

waardoor ze vier of zelfs vijf dagen per week kunnen telewerken.

In 2021 heeft de federale regering aan de hand van een *spending review* het effect van telewerken op de organisatie en de kosten van de overheid geëvalueerd. Daaruit blijkt dat af en toe telewerken de efficiëntie verbetert, terwijl te veel telewerken nadelig is voor de sociale interactie en de prestaties. De conclusie was dat gemiddeld twee dagen telewerken per week voor elke ambtenaar een realistisch scenario was.

In dat verband lijkt de mogelijkheid van teletreinwerken een interessant alternatief. Daardoor zouden werknemers vaker naar kantoor kunnen komen maar tegelijk hun werktijd flexibeler kunnen invullen. Teletreinwerken zou dan dienstdoen als hefboom om werknemers weer vaker op kantoor te krijgen en meer zijn dan een aanhangsel van telewerk. Het zou met andere woorden kunnen worden ingebed in het pakket aan flexibele regelingen van elke federale overheidsdienst. In haar beleidsverklaring gaf de minister van Ambtenarenzaken overigens aan te willen inzetten op “flexibele werkvormen, zonder in te boeten op verbondenheid en samenwerking”.

Een hefboom als antwoord op de hedendaagse klimaatuitdagingen

Gezien de urgentie van de klimaatcrisis en de grote problemen die het fileprobleem meebrengt, is het essentieel anders tegen mobiliteit te gaan aankijken, en wel vanuit duurzaamheidsperspectief. Er moet dus worden ingezet op milieuvriendelijkere, efficiëntere en alom toegankelijke vervoerwijzen. In dat opzicht is teletreinwerken een innovatieve en stimulerende oplossing om de modal shift naar de trein te bevorderen en tegelijkertijd actief bij te dragen aan de strijd tegen de klimaatverandering.

Het biedt niet alleen het voordeel dat de werktijd flexibeler kan worden ingericht, het zou ook een echte hefboom kunnen zijn met het oog op duurzamere mobiliteit, doordat werknemers worden aangemoedigd de auto te laten staan en de trein te nemen. Door de reistijd productief te maken, zou een van de belangrijkste belemmeringen voor het gebruik van het openbaar vervoer worden weggenomen, namelijk het gevoel van tijdverlies. Dat zou de modal shift stimuleren die nodig is om het verkeer te ontlasten en de druk op de weginfrastructuur tijdens piekuren te verminderen.

De trein is een van de minst vervuillende vervoerwijzen. De trein is de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem. Door via teletreinwerken de trein te promoten zou rechtstreeks worden bijgedragen aan de vermindering

dérogation leur permettant d'effectuer jusqu'à quatre, voire cinq jours de télétravail par semaine.

En 2021, le gouvernement fédéral a évalué, à l'aide d'un *spending review*, l'effet du télétravail sur l'organisation et les coûts de l'État. Il apparaît qu'un télétravail modéré améliore l'efficacité, tandis qu'un excès nuit aux interactions sociales et à la performance. Il en ressortait qu'une moyenne de deux jours de télétravail par semaine pour chaque fonctionnaire était un scénario réaliste.

Dans ce contexte, la possibilité d'effectuer du téléTRAINvail apparaît comme une alternative intéressante. Elle permettrait aux travailleurs de se rendre plus fréquemment au bureau tout en bénéficiant d'une organisation du temps de travail plus flexible. Le téléTRAINvail constituerait, dès lors, un levier pour favoriser un retour au travail en présentiel, et non comme un simple complément au télétravail. Il pourrait ainsi être intégré dans le “package flexibilité” propre à chaque service public fédéral. Dans son exposé d'orientation politique, la ministre de la Fonction publique entend d'ailleurs “privilégier les méthodes de travail flexibles, sans compromettre la solidarité et la coopération”.

Un levier pour répondre aux défis climatiques contemporains

Face à l'urgence climatique et aux enjeux majeurs liés à la congestion automobile, il est essentiel de repenser notre mobilité dans une optique de durabilité, en favorisant des modes de déplacement plus écologiques, efficaces et accessibles à tous. À cet égard, le téléTRAINvail s'inscrit comme une solution innovante et incitative pour encourager le shift modal vers le train, tout en contribuant activement à la lutte contre le changement climatique.

Outre les avantages de flexibilité dans l'organisation du temps de travail, le téléTRAINvail constituerait un véritable levier de transition vers une mobilité plus durable, en incitant les travailleurs à délaisser la voiture au profit du train. En rendant le temps de trajet productif, cette mesure supprimerait un des freins majeurs à l'utilisation des transports publics: la perte de temps perçue. Cela favoriserait un report modal nécessaire pour désengorger nos routes et réduire la pression sur les infrastructures routières aux heures de pointe.

Le train est l'un des moyens de transport les moins polluants. Il représente l'épine dorsale de notre système de mobilité. En recommandant son utilisation grâce au téléTRAINvail, nous contribuerions directement à

van de uitstoot van broeikasgassen. Voor bedrijven en overheidsdiensten zou het een middel kunnen zijn om hun medewerkers te doen overstappen naar de trein, en zo hun koolstofvoetafdruk te verkleinen.

De maatregel zou deel uitmaken van een algemeen koolstofneutraal mobiliteitsbeleid, waarbij wordt ingezet op de versterking van de spoorweginfrastructuur, met name voor personenvervoer. Teletreinwerken is niet enkel bedoeld om de levenskwaliteit op het werk te verbeteren, maar moet ook helpen het doel van 30 % meer treinreizigers tegen 2030 te bereiken.

De klimaatverandering is een wereldwijde uitdaging die concrete maatregelen vereist in alle geledingen: bij burgers, bedrijven én overheid. Elke zet telt. Via aansprekende beleidsinitiatieven zoals teletreinwerken komt men dicht bij een duurzamere, efficiëntere en veerkrachtigere samenleving.

Voor teletreinwerken aangepaste rijtuigen

Voordat teletreinwerken kan worden ingevoerd, zijn aanpassingen noodzakelijk. Om op de trein optimaal te kunnen werken, dienen de rijtuigen immers passend toegerust te zijn (opklapbare laptoptafeltjes, stopcontacten, wifi of 4G-bereik over het hele spoornet). De NMBS investeert dagelijks in de aankoop en modernisering van haar rollend materieel. Op termijn zal elke pendelaar op de langere trajecten in eerste én tweede klasse kunnen beschikken over een stopcontact en het nodige comfort.

De nieuwe M7-rijtuigen, die sinds januari 2020 gaandeweg in gebruik worden genomen, zijn veel beter aan de huidige reizigersbehoeften aangepast. In 2024 werd de NMBS-vloot met 160 dubbeldekse M7-rijtuigen uitgebreid, zodat die er nu meer dan 500 telt. Het M7-model is nu het meest gebruikte rijtuigmodel op het Belgische spoornet. Alle M7-rijtuigen zullen tegen eind 2026 zijn geleverd. De M6-rijtuigen, die momenteel worden gerenoveerd, zullen gaandeweg worden uitgerust met nieuwe stoelen en met per rij de nodige stopcontacten, onmisbaar voor wie comfortabel wil werken.

Wat de connectiviteit aan boord van de treinen betreft, heeft de NMBS voor een oplossing gekozen waarmee reizigers het internet op kunnen via 4G of 5G. Concreet wordt de coating van de ruiten aangepast (*decoating*), zodat het mobiele signaal beter doordringt tot in de rijtuigen. De nieuwe coating komt er in alle nieuwe M7-dubbeldeksrijtuigen en ook in de M6-rijtuigen bij hun

la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agirait aussi d'un moyen pour les entreprises et l'administration publique de réduire leur empreinte carbone en encourageant leurs collaborateurs à opter pour le train lors des trajets domicile-travail.

Cette mesure s'intégrerait dans une politique globale de mobilité neutre en carbone, qui mise sur le renforcement de l'infrastructure ferroviaire, notamment pour le transport de passagers. En soutenant le téléTRAINvail, nous entendrions non seulement améliorer la qualité de vie au travail, mais aussi atteindre l'objectif d'augmenter de 30 % le nombre d'utilisateurs du rail d'ici 2030.

Le changement climatique est un défi mondial qui exige des actions concrètes à tous les niveaux: citoyens, entreprises et pouvoirs publics. Chaque geste compte. En adoptant des politiques incitatives comme le téléTRAINvail, nous faisons un pas de plus vers une société plus durable, plus efficace et plus résiliente.

Matériel roulant propice au travail dans le train

L'introduction du téléTRAINvail est conditionnée à certains aménagements. En effet, il est nécessaire que le matériel roulant soit suffisamment équipé (tablettes de siège, prises de courant, wifi ou couverture 4G sur l'ensemble du réseau ferroviaire) afin que les conditions de travail dans le train soient optimales. La SNCB investit quotidiennement dans l'acquisition et la modernisation de son matériel roulant. À terme, cela permettra à chaque navetteur, en première comme en seconde classe, de disposer facilement d'une prise électrique et du confort nécessaire pour les trajets les plus longs.

Actuellement, les nouvelles voitures M7 progressivement mises en service depuis janvier 2020 sont nettement plus adaptées aux besoins actuels des voyageurs. En 2024, 160 voitures M7 à double étage ont rejoint la flotte de la SNCB, qui en compte aujourd'hui plus de 500. Le modèle M7 est désormais le train le plus répandu sur le réseau ferroviaire belge. La totalité des voitures M7 seront livrées d'ici fin 2026. En ce qui concerne les voitures M6, en cours de rénovation, elles seront progressivement équipées de nouveaux sièges ainsi que de prises électriques à chaque rangée de sièges, un équipement nécessaire pour qui veut travailler en toute sérénité.

En ce qui concerne la connectivité à bord des trains, la SNCB a décidé d'opter pour une mesure permettant aux passagers de surfer via la 4G ou la 5G. Concrètement, le revêtement des vitres des trains est modifié à cette fin (opération de "*decoating*"), de sorte que le signal mobile pénètre mieux dans les wagons. Un déploiement de ce vitrage est prévu dans toutes les nouvelles voitures M7

modernisering. Het is de bedoeling op zoveel mogelijk lijnen de best mogelijke internetverbinding, met zo min mogelijk onderbrekingen, aan te bieden en aldus meer comfort voor werken op de trein te waarborgen. Bovendien biedt de NMBS momenteel in de ongeveer dertig grootste stations gratis wifi aan, zodat reizigers voor of na hun rit online kunnen gaan.

Tot slot zijn er sinds 2023 steeds meer stiltezones in de M6- en M7-rijtuigen bijgekomen. Ze creëren de wenselijke omstandigheden om tot rust te komen, te ontspannen en gefocust te kunnen werken. In die rijtuigen wordt de reiziger ertoe aangemoedigd elke bron van geluidsoverlast tot een minimum te beperken, zodat er in optimale omstandigheden kan worden gewerkt. Volgens de eerste feedback zijn 9 op de 10 reizigers die van een stiltezone gebruik hebben gemaakt, tevreden en zegt meer dan de helft dat het hen aanmoedigt de trein te nemen. Op basis van die positieve respons heeft de NMBS besloten dat initiatief te bestendigen en uit te breiden. Het is de bedoeling dat 65 % van de IC-reizigers tegen de zomer van 2025 van stiltezones gebruik kan maken.

Teletreinwerken, een vaste waarde in andere landen

In Zweden is werken in de trein niet louter een kwestie van informele afspraak, maar gaandeweg almaar sterker ingebed in de regelgeving. Sommige ondernemingen hebben teletreinwerken al in hun collectieve arbeidsovereenkomsten of bedrijfsbeleid opgenomen, in die zin dat werktijd in de trein officieel wordt beschouwd als effectieve werktijd. Ter flankering van die dynamiek investeert Zweden fors in zijn spoorweginfrastructuur. Zo werden de X2000-treinen die Stockholm, Malmö en Kopenhagen met elkaar verbinden, onlangs gerenoveerd. Die moderne treinen zijn uitgerust met comfortabele stoelen, een betrouwbare wifiverbinding, stopcontacten, USB-poorten en stiltezones die speciaal zijn ontworpen opdat reizigers in optimale omstandigheden kunnen werken. Bovendien werkt de Zweedse overheid nauw met de telecomoperatoren samen aan het geleidelijk wegwerken van “grijze zones” en aan een stabiele en ononderbroken internetdekking op het hele spoornet, een vereiste voor efficiënt telewerken onderweg.

In Zwitserland kunnen federale ambtenaren sinds 1 januari 2020 de tijd van hun treintraject tussen woonplaats en werk als werktijd doen meetellen. Met deze innovatie komt de federale overheid tegemoet aan de vraag van veel werknemers naar meer flexibiliteit in hun werkregeling. Wie voor de Zwitserse Bondsstaat werkt,

à double étage ainsi que dans le processus de modernisation des voitures M6. L'objectif est d'offrir, sur le plus grand nombre de lignes, une meilleure connexion internet avec le moins d'interruptions possibles et de garantir ainsi plus de confort pour travailler à bord. De plus, la SNCB offre actuellement un accès wifi gratuit dans la trentaine des gares les plus fréquentées de Belgique, permettant ainsi aux voyageurs de se connecter avant ou après leur trajet en train.

Enfin, depuis 2023, les zones de silence se sont multipliées dans les rames M6 et M7. Elles offrent un environnement propice au repos, à la détente et à la concentration nécessaire pour travailler. À bord de ces voitures, les passagers sont encouragés à minimiser toute source de perturbation sonore, permettant aux navetteurs de travailler dans des conditions optimales. Selon les premiers retours, 9 passagers sur 10 ayant utilisé une zone de silence se disent satisfaits du concept, et plus de la moitié déclarent que cela les incite à prendre le train. Forte de cet engouement, la SNCB a décidé de pérenniser et d'étendre cette initiative. L'objectif affiché est que 65 % des voyageurs IC puissent en bénéficier d'ici l'été 2025.

Le téléTRAINvail, une mesure appliquée à l'étranger

En Suède, la reconnaissance du travail effectué durant les trajets en train ne relève pas d'une simple pratique informelle, mais s'inscrit progressivement dans un cadre régularisé. Certaines entreprises ont, d'ores et déjà, intégré cette modalité dans leurs accords collectifs ou politiques internes, en considérant officiellement le temps productif passé dans le train comme du temps de travail effectif. Afin d'accompagner efficacement cette dynamique, la Suède investit massivement dans ses infrastructures ferroviaires, avec notamment la rénovation récente des trains X2000 reliant Stockholm, Malmö et Copenhague. Ces trains modernes sont équipés de sièges confortables, d'une connexion wifi fiable, de prises électriques, de ports USB, ainsi que de zones de silence, spécialement aménagées pour permettre aux passagers de travailler dans les meilleures conditions possibles. Par ailleurs, les autorités suédoises collaborent étroitement avec les opérateurs télécoms pour éliminer progressivement les “zones grises” et garantir une couverture internet stable et continue sur tout le réseau ferroviaire, essentielle au télétravail mobile efficace.

En Suisse, les fonctionnaires fédéraux ont la possibilité de comptabiliser le temps passé dans le train durant le trajet domicile-travail comme temps de travail depuis le 1^{er} janvier 2020. Grâce à l'innovation, le gouvernement fédéral répond à une revendication d'un grand nombre de travailleurs: disposer d'une plus grande flexibilité dans

moet echter van zijn leidinggevende de toestemming krijgen om de trajecttijd te doen aanrekenen als werktijd.

In een notendop: dit voorstel van resolutie strekt ertoe teletreinwerken te promoten als een erkende, met regels geflankeerde werkorganisatievorm, waarbij de treintrajecttijd onder bepaalde voorwaarden in rekening kan worden gebracht als effectieve werktijd. Deze regeling heeft een tweeledige insteek: digitale transitie en duurzame mobiliteit. Zij spoort derhalve aan tot een modal shift naar het spoor, ondersteunt de modernisering van de treinstellen om passende werkomstandigheden aan boord te garanderen en zet sterk op sociaal overleg in voor de juridische verankering ervan in de verschillende sectoren.

les formes de travail. Pour pouvoir comptabiliser leurs heures de trajet comme heures de travail, les employés de la Confédération helvétique devront toutefois obtenir l'aval de leurs supérieurs hiérarchiques.

En résumé, la présente proposition de résolution vise à promouvoir le téléTRAINvail comme une forme reconnue et encadrée d'organisation du travail, permettant de valoriser le temps de déplacement en train comme temps de travail effectif, sous conditions. Ce dispositif s'inscrit dans une double logique de transition numérique et de mobilité durable, en incitant au report modal vers le rail, en soutenant la modernisation du matériel roulant pour garantir des conditions de travail adéquates à bord et en renforçant la concertation sociale autour de son encadrement juridique sectoriel.

Julien Matagne (Les Engagés)
Aurore Tourneur (Les Engagés)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat de ontwikkeling van digitale technologieën veel werknemers in de mogelijkheid stelt bepaalde werktaken buiten de vaste werkplek te verrichten;

B. gezien de toenemende vraag bij werknemers naar meer flexibiliteit in de organisatie van hun werktijd;

C. gezien de in de beleidsverklaring van de minister van Ambtenarenzaken uitgesproken ambitie om in te zetten op flexibele werkmethodes;

D. gezien de doelstelling om een geleidelijke terugkeer naar de werkplek te bevorderen, waarbij teletreinwerken wordt voorgesteld als alternatief voor telewerk en pendeltijd hand in hand doet gaan met productiviteit;

E. overwegende dat de in de trein doorgebrachte tijd moet worden opgewaardeerd als nuttig en productief, tegen de gangbare opvatting in dat treintijd vooral verloren tijd is;

F. overwegende dat de trein een centrale rol speelt in de transitie naar duurzame mobiliteit en de ruggengraat vormt van een doeltreffend, toegankelijk en milieuvriendelijk vervoersnet;

G. gezien de strijd tegen het fileprobleem en het stimuleren van een modal shift van de auto naar de trein;

H. gezien de doelstelling van 30 % meer treinreizigers tegen 2030;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. bij de federale overheidsdiensten een enquête te houden om de nu al bestaande werkpraktijken tijdens openbaarvervoerritten te objectiveren, het potentieel van teletreinwerken te evalueren, de ermee verenigbare functies op te lijsten en de vinger te leggen op de mogelijke belemmeringen, de succesfactoren en de voorwaarden voor een succesvolle uitrol;

2. teletreinwerken uit te testen middels een proefproject, na een projectoproep aan de federale overheidsdiensten op basis van de bevindingen van de enquête;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que le développement des technologies numériques permet à de nombreux travailleurs d'exercer certaines tâches liées à leurs activités professionnelles en dehors du lieu de travail traditionnel;

B. considérant une demande croissante des employés pour une plus grande flexibilité dans l'organisation de leur temps de travail;

C. considérant l'objectif, inscrit dans l'exposé d'orientation politique de la ministre de la Fonction publique, de privilégier les méthodes de travail flexibles;

D. considérant l'objectif de favoriser un retour progressif au travail en présentiel, en proposant le téléTRAINvail comme une alternative au télétravail, conciliant déplacement professionnel et productivité;

E. considérant que le temps passé dans le train doit être valorisé en devenant un temps utile et productif, rompant ainsi avec la perception traditionnelle selon laquelle ces trajets représentaient du temps perdu;

F. considérant que le transport ferroviaire joue un rôle central dans la transition vers une mobilité durable et constitue l'épine dorsale essentielle d'un réseau de transport efficace, accessible et respectueux de l'environnement;

G. considérant la lutte contre la congestion automobile et la promotion du shift modal de la voiture vers le train;

H. considérant l'objectif d'augmentation du nombre d'usagers du train de 30 % d'ici 2030;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de mener une enquête au sein des différents services publics de l'administration fédérale afin d'objectiver les pratiques actuelles en matière de travail dans les transports, d'évaluer le potentiel du téléTRAINvail, de recenser les fonctions compatibles avec ce concept, d'identifier les obstacles, les facteurs de succès et les conditions de réussite;

2. d'expérimenter le téléTRAINvail par un projet pilote, à lancer à la suite d'un appel à projets adressé auprès des services publics de l'administration fédérale sur la base des résultats de l'enquête;

3. het proefproject rond teletreinwerken te evalueren om de beste praktijken voor het voetlicht te brengen en in het licht van de bevindingen de voorwaarden waar nodig bij te sturen met het oog op een veralgemeende toepassing;

4. de NMBS te gelasten in haar vloot nog meer M7-rijtuigen op te nemen, die beter geschikt zijn om in te werken;

5. de NMBS te gelasten de rijtuigen voort te gaan met de decoating van de rijtuigen, met het oog op een betere mobiele ontvangst aan boord;

6. de telecomoperatoren te gelasten de witte en grijze vlekken weg te werken, zodat de pendelaars hun hele traject lang zeker zijn van een stabiele en betrouwbare internetverbinding; voor zones waar dat niet rendabel is, kan staatssteun worden overwogen.

7 juli 2025

3. d'évaluer le projet pilote de téléTRAINvail afin d'identifier les bonnes pratiques et d'ajuster les conditions de mise en œuvre du téléTRAINvail en fonction des résultats obtenus;

4. de charger la SNCB de poursuivre le renouvellement de sa flotte vers des voitures M7, plus adaptées pour travailler;

5. de charger la SNCB de poursuivre le déploiement du "decoating" afin d'améliorer la réception des signaux mobiles à bord des trains;

6. de charger les opérateurs de télécommunications d'éliminer les zones blanches et grises afin que les navetteurs disposent d'une connexion internet continue et fiable tout au long des trajets; dans les zones non rentables, le recours aux aides d'État pouvant être envisagé.

7 juillet 2025

Julien Matagne (Les Engagés)
Aurore Tourneur (Les Engagés)