

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 september 2026

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 23 juli 1926
betreffende de NMBS en het personeel
van de Belgische spoorwegen, betreffende
de modernisering van het personeelsbeheer
van de Belgische Spoorwegen (II)**

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Britt Huybrechts**

Inhoud

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister.....	3
II. II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	12
C. Replieken	13
III. Stemmingen	15

Zie:

Doc 56 **1601/ (2025/2026)**:
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 septembre 2026

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 23 juillet 1926
relative à la SNCB et au personnel
des Chemins de fer belges, en ce qui concerne
la modernisation de la gestion du personnel
des Chemins de fer belges (II)**

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Britt Huybrechts**

Sommaire

Pages

I. Exposé introductif du ministre	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	12
C. Répliques des membres	13
III. Votes.....	15

Voir:

Doc 56 **16.001/ (2025/2026)**:
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Articles adoptés en première lecture.

04409

**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: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hilgsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

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
Anders.	: Anders.
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)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 14 juli 2026.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Voor de uiteenzetting van *de heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling*, wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsontwerp (DOC 1601/001, blz. 4).

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) meent dat het voorliggende wetsontwerp het juiste antwoord biedt op eerdere kritiek van de Raad van State ter zake van de modernisering van het personeelsbeheer van de Belgische Spoorwegen. Het lid verwijst met name naar het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 betreffende de modernisering van het personeelsbeheer van de Belgische Spoorwegen (I) (DOC 56 1416/001). Het is een goede zaak om de hervorming af te stemmen op de algemene regeling. Dit betekent geenszins een aanval op het spoorpersoneel of de vakbonden, maar dient te worden gezien als een essentiële stap. De fractie van de spreekster bepleit deze hervorming reeds geruime tijd en dit maakt deel uit van het regeerakkoord. De voorbereiding op de liberalisering van de spoormarkt is van cruciaal belang en een marktconform HR-beleid kan ertoe bijdragen om de overlevingskansen van het bedrijf te waarborgen, maar ook om de maatschappelijke kosten onder controle te houden.

Om deze redenen zal de fractie van de spreekster het wetsontwerp steunen.

De heer Frank Troosters (VB) is van oordeel dat het voorliggende wetsontwerp goed aansluit bij het hierboven reeds aangehaalde initiatief. Men kan heel wat bedenkingen maken ten aanzien van de huidige situatie, maar anderzijds heeft de Raad van State ook opmerkingen geformuleerd op de teksten. De spreker staat stil bij de eenzijdige opzeggingsmodus, die eigenlijk een tweezijdige eenzijdige opzeggingsmodus is geworden, wat een eenzijdige opzegbaarheid niet verhindert. Dit roept vragen op.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 14 juillet 2026.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE

Pour l'exposé de *M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable*, il est renvoyé à l'exposé des motifs du projet de loi (DOC 1601/001, page 4).

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) estime que le projet de loi à l'examen apporte la réponse adéquate aux critiques formulées précédemment par le Conseil d'État concernant la modernisation de la gestion du personnel des Chemins de fer belges. La membre renvoie notamment au projet de loi modifiant la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, en ce qui concerne la modernisation de la gestion du personnel des Chemins de fer belges (I) (DOC 56 1416/001). Il est positif d'aligner la réforme sur la réglementation générale. Il ne s'agit nullement d'une attaque contre le personnel ferroviaire ou les syndicats: il faut voir la législation en projet comme une étape essentielle. Le groupe de l'intervenante préconise cette réforme depuis longtemps déjà et elle fait partie de l'accord de gouvernement. La préparation à la libéralisation du marché ferroviaire est cruciale et une politique des ressources humaines conforme aux règles du marché pourra contribuer à garantir les chances de survie de l'entreprise, tout en gardant le contrôle des coûts pour la société.

C'est pourquoi le groupe de l'intervenante soutiendra le projet de loi.

M. Frank Troosters (VB) estime que le projet de loi à l'examen s'inscrit dans le prolongement de l'initiative déjà évoquée ci-dessus. L'on peut émettre de nombreuses réserves quant à la situation actuelle, mais le Conseil d'État a également formulé des observations au sujet des textes. L'intervenant s'arrête sur le mécanisme de dénonciation unilatérale, qui est en réalité devenu un mécanisme de dénonciation unilatérale ouvert aux deux parties, ce qui n'enlève rien à son caractère unilatéral. Ce point suscite des interrogations.

De vakbonden van hun kant zijn niet bepaald tevreden en plaatsen vraagtekens bij de wettigheid van het systeem. De zaak krijgt mogelijk nog een vervolg.

De heer Gilles Foret (MR) is voorstander van de modernisering van het personeelsbeleid bij de Belgische Spoorwegen. Het wetsontwerp biedt de spoorwagondernemingen NMBS en Infrabel een raamwerk dat beter is afgestemd op de uitdagingen van de toekomst, terwijl de verworven rechten van het huidige personeel worden gewaarborgd.

De hervorming gaat de goede richting uit, zonder de sociale dialoog in het gedrang te brengen. Integendeel: ze maakt de sociale dialoog net doeltreffender, door te voorkomen dat een permanente blokkering elke aanpassing van de sociale regeling aan de realiteit van de openbare spoorwegdienst in de weg staat. De voormelde bedrijven moeten zich voorbereiden op concurrentie, met name met het oog op de vergelijkende aanbesteding van contracten voor openbaar personenvervoer tegen 2032. Het is beter om op veranderingen te anticiperen dan ze te ondergaan.

De modernisering berust voorts op een verantwoordelijkheidslogica. HR-Rail blijft de juridische werkgever en de spil van de sociale dialoog, maar de NMBS en Infrabel moeten meer verantwoordelijkheid kunnen nemen voor de selectie, de aanwerving en de opleiding van de profielen die ze als ondernemingen nodig hebben. Doelstellingen: doeltreffendheid, goed beheer en de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers.

De hervorming mag niet worden voorgesteld als een initiatief dat tegen het personeel is gericht. De verworven rechten van de statutaire ambtenaren blijven gevrijwaard. Het doel is de toekomst te organiseren, met name wat de nieuwe aanwervingen betreft, binnen een modern raamwerk dat meer aansluit bij dat van andere overheidsbedrijven.

De MR zal dit wetsontwerp steunen, want het verzoent modernisering, verantwoordelijkheid, duurzaamheid en respect voor de sociale dialoog met elkaar.

De heer Dimitri Legasse (PS) stelt vast dat de minister en de voorgaande spreker op dezelfde golflengte zitten: in plaats van spoedig het GEN tot stand te brengen, willen ze in sneltreinvaart het statuut van het spoorwegpersoneel afbreken.

De Raad van State bracht een kritisch advies uit over het wetsontwerp. Om die reden werd het dan ook opgesplitst.

De leur côté, les syndicats ne sont pas vraiment satisfaits et s'interrogent quant à la légalité du système. L'affaire pourrait encore avoir des suites.

M. Gilles Foret (MR) soutient la modernisation de la gestion du personnel des chemins de fer belges. Le projet de loi offre aux entreprises ferroviaires SNCB et Infrabel un cadre plus adapté aux défis à venir, tout en préservant les droits acquis du personnel en place.

La réforme va dans le bon sens, sans remettre en cause le dialogue social. Il le rend, au contraire, plus efficace, en évitant qu'un blocage permanent empêche toute adaptation du cadre social aux réalités du service public ferroviaire. Les entreprises citées doivent se préparer à un environnement concurrentiel, notamment dans la perspective de la mise en concurrence des contrats de service public voyageurs à l'horizon 2032. Mieux vaut anticiper les évolutions que de les subir.

La modernisation repose également sur une logique de responsabilité. HR Rail reste l'employeur juridique et le pivot du dialogue social, mais il faut que la SNCB et Infrabel puissent davantage assumer la sélection, le recrutement et la formation des profils nécessaires aux entreprises. Il s'agit d'une question d'efficacité, de bonne gestion et de qualité du service rendu aux voyageurs.

La réforme ne doit pas être présentée comme une initiative hostile aux travailleurs. Les droits acquis des agents statutaires sont préservés, l'objectif étant d'organiser l'avenir, notamment quant aux nouveaux engagements dans un cadre moderne et plus proche de celui des autres entreprises publiques.

Le MR soutiendra ce projet de loi, qui concilie modernisation, responsabilité, soutenabilité et respect du dialogue social.

M. Dimitri Legasse (PS) constate que le ministre et le préopinant sont sur la même longueur d'onde: il s'agit d'être plus rapide à détruire le statut des cheminots qu'à faire avancer le RER.

Le projet de loi a fait l'objet d'un avis critique du Conseil d'État et a été scindé en conséquence.

De PS verzet zich uiteraard tegen dergelijke hervormingen, daar ze de kwaliteit van de openbare dienstverlening zouden kunnen schaden. De vakbonden hebben een negatief advies uitgebracht, dat de minister zonder meer van tafel veegt, terwijl hij tegelijkertijd verklaart constructief te zijn en open te staan voor dialoog.

De vorige regering heeft geprobeerd de financiële gezondheid van de spoorwegbedrijven te verbeteren, maar de huidige regering bereidt een weinig rooskleurige toekomst voor: enorme bezuinigingen, een rampzalig sociaal klimaat en een ongeziene uitholling van de personeelsrechten. De minister mag dan wel beweren dat de regering spoorvervoer belangrijk vindt en dat het personeel moet worden gerespecteerd, maar uiteindelijk blijkt uit zijn daden net het tegenovergestelde, want hij ondermijnt rechtstreeks het sociaal overleg en de collectieve arbeidsovereenkomsten. De Raad van State heeft nochtans duidelijk gewezen op artikel 23 van de Grondwet en op het recht op collectieve onderhandelingen, dat de minister miskent.

De keuze van de minister is niet van technische of organisatorische aard, maar ideologisch en politiek, ingegeven door een liberale visie op de openbare dienst, waarin de concurrentiële logica volledig voorrang krijgt op sociale rechten, sociale stabiliteit en het algemeen belang. Een constructieve dialoog kan onmogelijk tot stand komen via forcing of eenzijdige beslissingen vanwege de spoorwegondernemingen.

De PS roept de minister dan ook op tot redelijkheid.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) wijst erop dat de Europese wetgeving de lidstaten niet verplicht tot een liberalisering van het spoor, in tegenstelling tot wat maar al te vaak wordt beweerd. De federale regering kiest echter blindelings voor het toelaten van concurrentie. Het regeerakkoord vermeldt dat voorbereidingen worden getroffen voor het openstellen van het spoor voor concurrentie maar tegelijk ook voor “de verderzetting van de direct award”. Van “direct award” is thans evenwel geen sprake meer.

De treinreizigers, het spoorwegpersoneel en de samenleving dreigen de dupe te worden van de openstelling voor concurrentie, want zulks blijkt vaak gepaard te gaan met prijsstijgingen. Dat is onder andere het geval geweest bij het Franse regionale treinvervoer, waar de prijs van een vervoersbewijs sneller is gestegen dan de inflatie.

De openstelling voor concurrentie dreigt daarenboven nadelig te zijn voor het spoorwegpersoneel, dat als eerste de druk zal ondergaan van de privésector, waar winstgerichtheid ten behoeve van de aandeelhouders

Le PS s’oppose évidemment à ce type de réformes, susceptibles de nuire à la qualité du service public. Les organisations syndicales ont rendu un avis négatif, que le ministre balaye d’un revers de la main tout en déclarant être constructif et favorable au dialogue.

Si le gouvernement précédent a tenté de renforcer la santé des entreprises ferroviaires, celui-ci prépare un bilan peu reluisant: des économies massives, un climat social catastrophique et une destruction des droits des travailleurs sans pareil. Le ministre a beau prétendre que le rail est important pour le gouvernement et que les travailleurs doivent être respectés, au final, les actes posés disent exactement le contraire, car on touche directement aux conventions collectives, au ciment de la négociation syndicale. Le Conseil d’État a pourtant bien rappelé l’article 23 de la Constitution et le droit de négociation collective que le ministre méconnaît.

Le choix du ministre n’est pas technique ou organisationnel, mais idéologique et politique, dicté par une vision libérale du service public, où la logique de concurrence prime totalement sur les droits sociaux, la stabilité sociale et l’intérêt général. Un dialogue constructif ne peut se construire par le passage en force, ni au travers de décisions unilatérales imposées par les entreprises.

Le groupe socialiste demande au ministre de revenir à la raison.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) rappelle que la législation européenne n’oblige pas les États membres à libéraliser le rail, contrairement à ce qu’on entend trop souvent. Or, le gouvernement fédéral fait le choix aveugle de l’ouverture à la concurrence. L’accord de gouvernement prévoyait tant la préparation de l’ouverture à la concurrence que le maintien de l’attribution directe. Mais force est de constater que l’attribution directe n’est plus à l’ordre du jour.

L’ouverture à la concurrence risque de pénaliser les usagers du rail, les cheminots et la collectivité, parce que l’ouverture à la concurrence augmente bien souvent les prix. C’est le cas des trains régionaux français, où le prix du ticket augmente plus vite que l’inflation.

L’ouverture à la concurrence risque également de pénaliser les cheminots, parce que ce seront les premiers à être pressés par le privé, qui a comme seule logique la rentabilité pour dégager du profit au bénéfice

het enige streefdoel is. Op het menu staan dan ook meer flexibiliteit, minder personeel en lagere lonen.

Tot slot zal de samenleving als geheel erbij verliezen, aangezien de prive-operatoren, ondanks de forse overheidssubsidies die ze zullen blijven opstrijken, er niet voor zullen terugdeinzen kleine lijnen te verwaarlozen, omdat die geen woekerwinsten opleveren.

Desondanks, en goed wetende dat enkel een openbare spoorwegoperator een krachtige hefboom kan aanbieden met het oog op duurzame mobiliteit en de strijd tegen de klimaatverandering, kiest de regering ervoor het Belgische spoor in handen te geven van de privésector, waardoor het de speelbal zal worden van de vraag-aanbodwetmatigheden en van alle uitwassen die eigen zijn aan een liberalisering.

Wanneer de vakbonden buitenspel worden gezet, verslechteren de arbeidsomstandigheden sowieso. De sociale rechten komen dan op de helling te staan en er wordt een aanval ingezet op de personeelsweddenschappen.

Mevrouw Jacquet verwijst naar het reeds vermelde eerste wetsontwerp betreffende de modernisering van het personeelsbeheer van de Belgische Spoorwegen (DOC 56 1416/001), dat het op het vastbenoemde personeel had gemunt.

In het voorliggende wetsontwerp zijn de bestaande contracten dan weer kop van Jut. Om het spoor op concurrentie voor te bereiden, heeft men immers flexibele en kneedbare werknemers nodig, van wie de rechten en lonen gemakkelijk kunnen worden herzien. Daarom wil de minister met het wetsontwerp het gemakkelijker maken om collectieve arbeidsovereenkomsten op te zeggen of te verlengen, vooral dan collectieve overeenkomst nr. 0. Pro memorie: dat is de basistekst die de rechten regelt van het contractuele spoorwegpersoneel. Om die overeenkomst te wijzigen, is vooralsnog een tweederdemeerderheid nodig. Indien het wetsontwerp wordt aangenomen, volstaat een meerderheid van 50 % van de leden van de Nationale Paritaire Commissie. Dat is lichtjes meer de drempel in het voorontwerp.

In plaats van te kiezen voor echt overleg waarbij vakbonden en directie de tijd nemen voor besprekingen en gezamenlijk de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 0 opzeggen, herzielt de minister de regels voor het sociaal overleg in het voordeel van de directie. De spoorwegdirectie kan morgen geheel alleen de collectieve overeenkomst nr. 0 opzeggen, en is dat ook van plan. Ze maakt daar overigens geen geheim van en is al bezig met de voorbereiding van een nieuwe collectieve overeenkomst, die ze tegen volgend jaar wil invoeren.

des actionnaires. Cela signifie plus de flexibilité, moins d'effectifs et des salaires au rabais.

Enfin, la collectivité dans son ensemble aussi sera perdante, parce que l'État doit toujours massivement subsidier les opérateurs privés, qui n'hésitent pas à délaissier les petites lignes, parce qu'elles ne permettent pas d'engranger de juteux bénéfices.

Malgré cela, et malgré le fait qu'un outil ferroviaire public est indispensable pour bénéficier d'un levier fort en matière de mobilité durable et de lutte contre le dérèglement climatique, le gouvernement fait le choix de confier le rail belge au privé et de le soumettre aux règles de l'offre et de la demande ainsi qu'à toutes les dérives liées à la libéralisation.

Quand on évince les syndicats, on dégrade forcément les conditions de travail. On remet en cause les droits sociaux et on s'attaque aux salaires des agents.

L'intervenante renvoie au premier projet de loi modernisant la politique du personnel déjà cité (DOC 56 1416/001). Il a pris le personnel statutaire pour cible.

Le présent projet de loi s'attaque aux contrats existants. Pour préparer le rail à l'ouverture à la concurrence, il faut des travailleurs flexibles, malléables, avec des droits et des salaires faciles à revoir. Le projet de loi du ministre vise donc à dénoncer et renouveler plus facilement les conventions collectives, en particulier la convention collective n° 0. Pour rappel, celle-ci constitue le texte de base qui régit les droits des travailleurs contractuels du rail. Pour la modifier, il faut actuellement encore une majorité des deux tiers. Si ce texte passe, 50 % des membres de la Commission paritaire nationale suffiront. C'est un peu plus que ce que prévoyait l'avant-projet de loi.

Au lieu de privilégier une véritable concertation où syndicats et directions prennent le temps de discuter et de dénoncer ensemble la convention collective n° 0, le ministre revoit les règles de concertation sociale au profit de la direction. Celle-ci pourra dénoncer seule demain la convention collective n° 0, ce qu'elle souhaite. Elle ne s'en cache pas, d'ailleurs, et planifie déjà la mise en place d'une nouvelle convention collective d'ici l'an prochain.

De reactie van de minister is wellicht dat er nog steeds een tweederdemeerderheid nodig zal zijn om de nieuwe collectieve overeenkomst te sluiten, maar hij geeft de directie wel de mogelijkheid om de collectieve overeenkomst snel op te zeggen, waardoor hij terugkomt op de regels uit eerdere afspraken, het sociaal overleg ondermijnt en de vakbonden onder druk zet om snel over een nieuwe collectieve overeenkomst te onderhandelen. Zoals de vakbonden in hun advies uiteenzetten, worden ze aldus onrechtstreeks onder druk gezet om te onderhandelen, hoewel het opzegbaar maken van de collectieve overeenkomst nr. 0 door geen enkele dwingende reden van algemeen belang kan worden verantwoord. Op die manier gaat het kader waarbinnen sereen kan worden onderhandeld en waarin elke gesprekspartner gelijkwaardig is, duidelijk op de schop, wat onaanvaardbaar is.

Het betaamt niet dat de minister zich mengt in de regels van het sociaal overleg. Zoals de vakbonden in hun advies toelichten, is dit een rechtstreekse aanval op het evenwicht tussen de sociale partners, op de rechtszekerheid van collectieve afspraken en op de autonomie van het paritair overleg. De vakbonden laken tevens dat de toepassing van nieuwe regels voor de opzegging van de bestaande collectieve overeenkomst nr. 0 neerkomen op een met terugwerkende kracht uitgevoerde ingreep in de contractuele relaties.

Het Burgerlijk Wetboek verduidelijkt in artikel 1.2 in dat verband dat de wet enkel voor de toekomst geldt. Ze mag niet raken aan onherroepelijk vastgestelde rechten. Voor overeenkomsten geldt in principe de wet die van kracht was op het moment van het sluiten ervan, tenzij er sprake is van een uitzondering, wat in casu niet het geval is.

Aangezien de bestaande collectieve overeenkomst nr. 0 nog steeds van kracht is, kan de wetgever de looptijd of de nadere opzeggingsregels ervan niet met terugwerkende kracht wijzigen zonder de grondbeginselen te schenden.

De minister gaat nog een stap verder, want hij past ook de regels voor toekomstige collectieve overeenkomsten aan, volgens dezelfde logica. Om het hoofd te kunnen bieden aan de pletwals van de liberalisering is een flexibel en dynamisch kader nodig, waarin de regels gaandeweg kunnen worden aangepast om te voldoen aan de concurrentiewetmatigheden die liberalisering met zich brengt.

Overeenkomsten die uit overleg voortkomen, tellen niet meer mee. Zoals de vakbonden in hun adviezen andermaal toelichten, is het essentieel dat collectieve overeenkomsten stabiele instrumenten blijven die rechtszekerheid bieden. Een regeling die te beperkend

Le ministre répondra qu'il faudra toujours la majorité des deux tiers pour conclure la nouvelle convention collective. Sauf qu'en offrant la possibilité à la direction de dénoncer rapidement la convention collective, le ministre revoit les règles issues d'accords passés, coupe l'herbe sous les pieds de la concertation sociale et met le couteau sous la gorge des syndicats pour négocier rapidement une nouvelle convention collective. Comme l'expliquent les syndicats dans leur avis, cela crée une pression indirecte pour négocier, alors qu'il n'existe aucune justification impérative d'intérêt général pour rendre la convention collective n° 0 résiliable. On sort donc ici clairement du cadre d'une négociation sereine où chacun est mis sur un pied d'égalité, ce qui ne peut être accepté.

Il ne sied pas que le ministre s'immisce dans les règles qui régissent la concertation sociale. Comme l'expliquent également les syndicats dans leur avis, l'équilibre entre les partenaires sociaux, la sécurité juridique, les accords collectifs et l'autonomie de la concertation paritaire sont directement en jeu. Et comme l'expliquent encore les syndicats, l'application de nouvelles règles de préavis à la convention collective existante n° 0 constitue une ingérence rétroactive dans les relations contractuelles.

Le Code civil, dans son article 1.2, éclaire à cet égard: la loi ne vaut que pour l'avenir. Elle ne peut porter atteinte à des droits irrévocablement établis. Pour les conventions, c'est en principe la loi en vigueur au moment de sa conclusion qui continue de s'appliquer, sauf exception – ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Étant donné que la convention collective existante n° 0 est un accord encore d'application, le législateur ne peut pas en modifier rétroactivement la durée ou les modalités de résiliation, sans violer les principes.

Le ministre ne s'arrête pas là, parce qu'il modifie aussi les règles pour les conventions collectives à conclure à l'avenir, selon une même logique. Pour faire face au rouleau compresseur de la libéralisation, il faut un cadre flexible, mouvant, où l'on peut changer les règles en cours de route pour satisfaire les impératifs de compétitivité liés à la libéralisation.

L'accord issu de la concertation tombe à l'eau et n'est pas valide. Comme l'expliquent encore les syndicats dans leurs avis, il est essentiel que les conventions collectives restent des instruments stables offrant une sécurité juridique. Un régime trop strict et divergent par

is en te veel afwijkt van de algemene wetgeving inzake collectieve overeenkomsten dreigt een averechts effect te hebben.

Het sociaal overleg in de spoorwegsector mag geen proeftuin worden om regels uit te testen die beperkender zijn dan de regels die al decennialang in de privésector gelden.

Waarom werd dit wetsontwerp ingediend en wat zijn de plannen van de directie? Waarom zou men het model van sociaal overleg in de spoorwegsector ter discussie stellen, terwijl – zoals de vakbonden aangeven – het sociaal overleg bij de spoorwegen zich in het verleden heeft bewezen als een factor van stabiliteit in de complexe context van de openbare dienstverlening?

Elke hervorming die dat evenwicht verstoort, brengt niet alleen de arbeidsverhoudingen in gevaar, maar ook de kwaliteit en de continuïteit van de openbare dienst zelf.

Om die redenen zal de fractie van de spreekster dit wetsontwerp niet steunen en om een tweede lezing vragen.

De heer Serge Hiligsmann (Les Engagés) geeft aan dat zijn fractie haar steun verleent aan het tweede deel van de modernisering van de human resources bij de spoorwegen, zoals ze ook de eerste fase van de hervorming heeft gesteund.

Er dient aan te worden herinnerd dat het wetsontwerp de collectieve overeenkomst nr. 0 niet afschaft en evenmin raakt aan de verworven rechten van de werknemers. Het is in de eerste plaats de bedoeling om meer rechtszekerheid te creëren en te voorkomen dat een overeenkomst die voor onbepaalde tijd is gesloten zonder aanpassingsmechanisme, straks niet meer kan worden afgestemd op de realiteit van morgen.

De Raad van State heeft om garanties gevraagd, die de minister heeft opgenomen.

Eenzijds wordt de mogelijkheid om de collectieve overeenkomst nr. 0 op te zeggen niet meer uitsluitend voorbehouden aan de raad van bestuur van HR Rail. Ze kan ook worden benut door vakbondsvertegenwoordigers, onder dezelfde strikte voorwaarden. Anderzijds wordt het behoud van de individuele rechten die in de arbeidsovereenkomsten zijn vastgelegd, voortaan uitdrukkelijk gewaarborgd.

Evenmin mag worden vergeten dat de opzegging niet het doel is van deze hervorming. Men mag er niet zomaar van uitgaan dat blokkering de norm is. Het feit dat er een regeling inzake de eventuele opzegging van de

rapport à la législation générale sur les conventions collectives risque de produire l'effet inverse.

La concertation sociale dans le secteur ferroviaire ne peut devenir un terrain d'expérimentation pour tester des règles plus strictes que celles en vigueur depuis des décennies dans le secteur privé.

Pourquoi ce projet de loi et quels sont les plans de la direction? Pourquoi également remettre en cause le modèle de concertation sociale dans le rail, alors que, comme le rappellent les syndicats, la concertation sociale au sein des chemins de fer a historiquement fait ses preuves en tant que facteur de stabilité dans un contexte de service public complexe?

Toute réforme qui affaiblit cet équilibre compromet non seulement les relations de travail, mais aussi la qualité et la continuité même du service public.

Pour ces motifs, le groupe de l'intervenante ne soutiendra pas ce projet de loi et demandera une deuxième lecture.

M. Serge Hiligsmann (Les Engagés) signale que son groupe soutient le second volet de la modernisation des ressources humaines au sein du rail tout comme il l'a fait pour la première étape de cette réforme.

Il est important de rappeler que le projet ne supprime pas la convention collective n° 0 et ne remet pas en cause les droits acquis des travailleurs. Il vise avant tout à apporter davantage de sécurité juridique et à éviter qu'une convention conclue pour une durée indéterminée sans mécanisme d'évolution ne devienne impossible à adapter aux réalités de demain.

Le Conseil d'État a demandé des garanties, le ministre les a intégrées.

D'une part, la possibilité de dénoncer la convention collective n° 0 n'est plus réservée au seul conseil d'administration de HR Rail. Elle peut également être exercée par les représentants syndicaux selon les mêmes conditions strictes. Et d'autre part, le maintien des droits individuels incorporés dans les contrats de travail est désormais explicitement garanti.

Il faut aussi rappeler que la dénonciation ne constitue pas l'objectif de cette réforme. Il ne faut pas partir du principe que le blocage constitue la norme. Ce n'est pas parce qu'un mécanisme de dénonciation de la

collectieve overeenkomst nr. 0 komt, betekent geenszins dat daar systematisch gebruik van zal worden gemaakt.

De prioriteit blijft het voeren van onderhandelingen en het sluiten van een overeenkomst. Enkel als er geen nieuwe collectieve overeenkomsten tot stand komen, na meerdere maanden van overleg en na een opzegtermijn, zou een dergelijke stap kunnen worden overwogen.

Het gaat om een evenwichtige en afgebakende oplossing die enkel als laatste redmiddel wordt ingezet.

De modernisering van de openbare spoorwegen heeft niets te maken met privatisering of verzwakking, maar betekent dat het spoor de middelen krijgt om zijn ambities waar te maken, namelijk aantrekkelijk en efficiënt blijven en in staat zijn om de uitdagingen van de veranderende sector het hoofd te bieden. Een en ander betekent ook dat het sociaal overleg de kans krijgt een instrument voor vooruitgang te blijven in plaats van een factor van stilstand.

Om al die redenen zal de Les Engagés dit wetsontwerp steunen.

De heer Oskar Seuntjens (Vooruit) kondigt alvast aan dat Vooruit deze tekst zal steunen.

Eeuwigdurende overeenkomsten zijn misschien niet meer aangepast aan de tijd. Vandaar dat de fractie van spreker bereid is om akkoord te gaan met het wetsontwerp, niet zonder de belangrijke opmerking te maken dat in deze tekst het escalatiecomité is verwijderd.

Het is een gunstige ontwikkeling dat rekening werd gehouden met het kritische advies van de Raad van State, dat de verstoring van het sociale evenwicht aankaarte. Het sociale overleg heeft er immers voor gezorgd dat België een heel sterke sociale welvaartsstaat heeft opgebouwd.

Bij de bespreking van elk wetgevend initiatief dient men er bijgevolg heel goed voor op te letten dat het sociaal evenwicht wordt bewaard.

Tot slot wil het lid met nadruk opmerken dat de individuele arbeidsovereenkomst van het personeel dat thans voor de NMBS werkt (loon, arbeidsomstandigheden, ...) niet veranderen door voorliggend wetsontwerp. Het idee dat veel mensen ineens hun loon gaan verliezen, klopt niet.

Op grond van een aantal sociale correcties zal Vooruit dit wetsontwerp zeker steunen.

convention collective n° 0 est prévu que celui-ci sera systématiquement utilisé.

La priorité reste la négociation et la conclusion d'un accord. Ce n'est qu'en cas d'absence de nouvelles conventions collectives, après plusieurs mois de concertation et de préavis, qu'un tel mécanisme pourrait être envisagé.

Il s'agit d'une solution de dernier recours, équilibrée et encadrée.

Moderniser le rail public, ce n'est pas le privatiser ni l'affaiblir, c'est lui donner les moyens de ses ambitions: rester attractif, performant et capable de relever les défis du secteur en évolution. C'est aussi permettre à la concertation sociale de rester un outil de progrès plutôt qu'un facteur d'immobilisme.

Pour toutes ces raisons, le groupe Les Engagés soutiendra ce projet de loi.

M. Oskar Seuntjens (Vooruit) annonce d'ores et déjà que son groupe soutiendra le texte à l'examen.

Les conventions perpétuelles ne sont peut-être plus adaptées à notre époque. Voilà pourquoi le groupe de l'intervenant est disposé à approuver le projet de loi, non sans faire observer que le comité d'escalade a été supprimé du texte.

L'intervenant se réjouit que l'avis critique du Conseil d'État, qui mettait en garde contre la perturbation de l'équilibre social, ait été pris en compte. En effet, la concertation sociale a contribué à la mise en place d'un État-providence très fort en Belgique.

Il convient donc, lors de l'examen de toute initiative législative, de veiller tout particulièrement à préserver l'équilibre social.

Enfin, le membre insiste sur le fait que le projet de loi à l'examen ne change rien au contrat de travail individuel du personnel qui travaille actuellement pour la SNCB, que ce soit en termes de rémunération, de conditions de travail, etc. Il est faux de penser que de nombreuses personnes vont subir soudainement une perte de salaire.

Compte tenu des corrections sociales apportées, le groupe Vooruit soutiendra résolument le projet de loi à l'examen.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) wenst niet dat het spoor zou vastzitten in een bepaalde CAO of een bepaalde positie. Met het voorliggende wetsontwerp wil de minister op een correcte manier toch wel blijven inzetten op dialoog, wat voor cd&v zeer belangrijk is, waar het democratisch principe een parameter moet zijn om dan te kunnen evolueren naar een moderne organisatie waar ieder toch meer aan heeft. Dat is beter dan zich vast te laten pinnen op één CAO.

In dat opzicht gaat de fractie van de spreekster voor het wetsontwerp stemmen.

De heer Staf Aerts (Ecolo-Groen) onderstreept dat de groenen zich onverkort uitspreken voor moderne en aantrekkelijke spoorondernemingen. De trein vervult een essentiële rol in de klimaattransitie. Het is noodzakelijk om het aantal wagens op de weg, en in het bijzonder het aantal voertuigen op fossiele brandstoffen, terug te dringen. De trein vormt daarbij een comfortabel en aantrekkelijk vervoermiddel voor de reiziger.

Gelet op het cruciale belang van de spoorsector moet worden ingezet op modernisering. Dat betekent in de eerste plaats een betere dienstverlening, voldoende personeel, kwalitatieve arbeidsomstandigheden, een hogere stiptheid, een grotere toegankelijkheid en meer reizigers.

Tegen die achtergrond stelt het lid zich vragen bij de wetsontwerpen die de minister voorlegt, die telkens bedoeld zijn om te raken aan het sociaal overleg. De timing van de voorstellen is opvallend.

De minister werd het voorbije jaar geconfronteerd met een bijzonder hoog aantal stakingsdagen in de spoorsector. Deze acties waren niet gericht tegen de NMBS als onderneming, maar tegen het beleid van de minister en de regering. De wetsontwerpen die vervolgens aan het Parlement worden voorgelegd bevatten toevallig maatregelen die het sociaal overleg verder onder druk zetten.

Hoewel de minister stelt dat dit niet de bedoeling is, verwijst het lid naar een eerder advies van de Raad van State waarin werd gewezen op een aanzienlijke achteruitgang van de bescherming van het recht op collectief onderhandelen, zoals gewaarborgd door artikel 23 van de Grondwet. Ook naar aanleiding van het voorliggende ontwerp heeft de Raad van State een negatief advies uitgebracht met fundamentele opmerkingen.

Ook de vakbonden stellen zich kritisch op ten aanzien van de voorgestelde wijzigingen.

Mme Tine Gielis (cd&v) ne souhaite pas que le secteur ferroviaire soit figé dans une convention collective ou une situation particulière. Avec le projet de loi à l'examen, le ministre entend néanmoins continuer à miser réellement sur le dialogue, ce qui est très important pour le cd&v. Le principe démocratique doit constituer un paramètre guidant l'évolution vers une organisation moderne qui soit plus profitable à tous. Une telle approche vaut mieux que de rester enfermé dans une seule convention collective.

Le groupe de l'intervenante votera donc en faveur du projet de loi.

M. Staf Aerts (Ecolo-Groen) souligne que les écologistes se prononcent clairement en faveur d'entreprises ferroviaires modernes et attractives. Le train joue un rôle essentiel dans la transition climatique. Il est indispensable de réduire le nombre de voitures sur les routes, et en particulier celui des véhicules utilisant des combustibles fossiles. Le train constitue à cet égard un moyen de transport confortable et attractif pour les voyageurs.

Compte tenu de l'importance cruciale du secteur ferroviaire, il convient de miser sur sa modernisation, ce qui implique en priorité l'amélioration de la qualité du service, des effectifs suffisants, de bonnes conditions de travail, une meilleure ponctualité, une accessibilité renforcée et une augmentation du nombre de voyageurs.

Dans ce contexte, l'intervenant s'interroge sur les projets de loi déposés par le ministre, qui visent systématiquement à réduire la concertation sociale. Il s'étonne également du calendrier du dépôt de ces projets.

L'année dernière, le ministre a été confronté à un nombre particulièrement élevé de jours de grève dans le secteur ferroviaire. Ces actions ne ciblaient pas la SNCB en tant qu'entreprise, mais la politique du ministre et du gouvernement. Ce n'est donc pas un hasard si les projets de loi qui ont ensuite été soumis au Parlement contiennent des mesures qui accentuent encore la pression sur la concertation sociale.

Bien que le ministre soutienne que ce n'est pas le but recherché, le membre renvoie à un avis antérieur du Conseil d'État qui soulignait un recul considérable de la protection du droit à la négociation collective, tel que garanti par l'article 23 de la Constitution. Le Conseil d'État a également rendu un avis défavorable sur le projet à l'examen, accompagné d'observations fondamentales.

Les organisations syndicales ont elles aussi critiqué les modifications proposées.

Het lid vraagt zich af waarom de minister vertrekt vanuit flexibilisering en liberalisering, en niet vanuit de doelstelling om de publieke dienstverlening te verbeteren, de arbeidskwaliteit te versterken en het sociaal overleg te ondersteunen.

De voorgestelde maatregelen zijn er telkens op gericht het sociaal overleg te bemoeilijken of, wanneer dat overleg vastloopt, bijkomende drukmiddelen te creëren.

Om die redenen staan de groenen niet positief tegenover de voorliggende wetsontwerpen. Het lid drukt de hoop uit dat toekomstige initiatieven in de eerste plaats zullen bijdragen tot een versterking van het spoor en niet tot een afbouw van het overleg.

Het lid wijst er tevens op dat collectieve overeenkomst 0 veel meer is dan een administratief document. Zij vormt de basis van het collectieve afsprakenkader binnen de sector. Het invoeren van uitzonderingsmaatregelen die wijzigingen aan die overeenkomst vergemakkelijken, valt niet goed te keuren.

Sociaal overleg versterkt men door daadwerkelijk in overleg te treden, het gesprek aan te gaan en te zoeken naar oplossingen voor een sterkere spooronderneming.

Om die redenen zal de fractie Ecolo-Groen het voorliggende wetsontwerp niet steunen.

Tot slot spreekt het lid de verwachting uit dat toekomstige wetsontwerpen daadwerkelijk zullen bijdragen tot een betere dienstverlening voor de reiziger.

Mevrouw Irina De Knop (Anders.) meent met de minister dat de Belgische spoorsector toch wel voor een heel fundamentele transitie staat. De geleidelijke liberalisering van het reizigersvervoer tegen 2032 zal ertoe leiden dat de NMBS, Infrabel en HR Rail zullen moeten concurreren in een geliberaliseerde Europese markt. Dat vergt investeringen in infrastructuur en in dienstverlening, maar ook een modern personeelsbeleid dat in staat is om concurrentie aan te gaan met andere bedrijven. Om de werkgelegenheid van het spoorbedrijf te garanderen, zal die organisatie dus ook zeer wendbaar moeten worden gemaakt.

Vanuit dat perspectief is dit wetsontwerp een belangrijke logische stap, in navolging van het eerdere wetsontwerp. Duidelijke afspraken over de looptijd van collectieve overeenkomsten dragen bij tot de rechtszekerheid, zowel voor de werkgever als voor de werknemer. Verouderde afspraken kunnen niet onbeperkt blijven gelden, omdat

Le membre se demande pourquoi le ministre privilégie la flexibilisation et la libéralisation à l'amélioration des services publics et de la qualité de l'emploi et au soutien de la concertation sociale.

Les mesures proposées visent systématiquement à entraver la concertation sociale ou à prévoir des moyens de pression supplémentaires lorsque la concertation s'enlise.

C'est pourquoi les écologistes ne sont pas favorables aux projets de loi à l'examen. L'intervenant espère que les futures initiatives viseront d'abord à renforcer le rail et non à affaiblir la concertation sociale.

Le membre souligne par ailleurs que la convention collective n° 0 est bien plus qu'un document administratif. Elle constitue la base du cadre d'accords collectifs au sein du secteur. Il est inadmissible de prévoir des exceptions qui facilitent la modification de cette convention.

Pour renforcer la concertation sociale, il convient de mener de réelles concertations, de dialoguer et de chercher des solutions visant à renforcer l'entreprise ferroviaire.

Pour les raisons précitées, le groupe Ecolo-Groen ne soutiendra pas le projet de loi à l'examen.

L'intervenant conclut en indiquant qu'il s'attend à ce que les futurs projets de loi contribuent effectivement à une amélioration du service au profit des voyageurs.

Mme Irina De Knop (Anders.) partage l'avis du ministre selon lequel le secteur ferroviaire belge est effectivement confronté à une transition fondamentale. La libéralisation progressive du transport de voyageurs d'ici 2032 aura pour conséquence que la SNCB, Infrabel et HR Rail devront faire face à la concurrence sur un marché européen libéralisé. Cette évolution nécessitera des investissements dans l'infrastructure et les services, mais également une politique du personnel moderne permettant d'entrer en concurrence avec d'autres entreprises. Pour garantir l'emploi au sein de l'entreprise ferroviaire, l'organisation devra donc aussi être suffisamment souple et capable de s'adapter rapidement.

Dans cette perspective, le projet de loi à l'examen constitue une étape logique majeure, dans le prolongement du projet de loi précédent. Des accords clairs concernant la durée des conventions collectives contribuent à la sécurité juridique, tant pour l'employeur que pour le travailleur. Les accords dépassés ne peuvent

hierdoor de flexibiliteit in het gedrang komt die nodig is voor die nieuwe realiteit, zowel op het vlak van liberalisering als op het vlak van het spoorgebruik zelf.

Een modern personeelsbeleid betekent natuurlijk ook dat werknemersrechten niet mogen worden uitgehold. Het is daarom positief dat in dit wetsontwerp individuele medewerkers voldoende zekerheid krijgen en dat ook de bestaande individuele rechten van werknemers zullen worden gewaarborgd.

Vanuit een liberale visie beschouwt het lid sociaal overleg als een instrument om verandering mogelijk te maken, niet om verandering tegen te houden. En dat vereist een evenwicht tussen flexibiliteit enerzijds en verantwoordelijkheid en rechtszekerheid anderzijds.

De liberalisering van de spoorsector zal uiteindelijk niet worden gewonnen of verloren met een aanpassing van de juridische status van het personeel; het is vooral de kwaliteit van de dienstverlening, de kwaliteit van de infrastructuur, de efficiëntie van de organisatie die ervoor zullen zorgen dat het spoorbedrijf ook in de toekomst kan overleven en zich duurzaam kan positioneren in een open markt.

Kortom, wie de liberalisering van het spoor ernstig neemt, moet bereid zijn om de spelregels te moderniseren. De Europese Unie vraagt dat en de markt vraagt dat. Aangezien stilstaan achteruitgaan betekent, steunt de fractie Anders. dit wetsontwerp, omdat het kiest voor een evenwicht tussen flexibiliteit, rechtszekerheid en het behoud van de rechten van de huidige medewerkers, terwijl ook het bedrijf in staat wordt gesteld om te concurreren.

B. Antwoorden van de minister

De minister maakt vooraf een algemene beschouwing waarin hij nota neemt van de diverse standpunten. Hij stipt daarbij aan dat liberalisering niet gelijkstaat met verzwakking van de spoorbedrijven. Het is de liberalisering die het trouwens mogelijk maakt om na te denken over de toewijzing ten voordele van de historische speler, met oog voor de behoeften van het bedrijf en de gebruikers.

De specifieke punten worden hierna behandeld.

Moderniseren

Door te moderniseren krijgen niet alleen de spoorwagondernemingen, maar ook het personeel meer slagkracht en meer mogelijkheden om het hoofd te bieden aan concurrenten die hun activiteiten thans nog op een

pas rester d'application indéfiniment, car cela compromettrait la flexibilité nécessaire à cette nouvelle réalité, tant en matière de libéralisation que d'utilisation même du réseau ferroviaire.

Il va sans dire qu'une politique du personnel moderne implique également que les droits des travailleurs ne puissent pas être affaiblis. C'est pourquoi il est positif que le projet de loi à l'examen offre suffisamment de sécurité aux travailleurs sur le plan individuel et garantis également leurs droits individuels existants.

Dans une perspective libérale, la membre considère la concertation sociale comme un instrument visant à permettre le changement et non à l'entraver, ce qui nécessite un équilibre entre la flexibilité, d'une part, et la responsabilité et la sécurité juridique, d'autre part.

La réussite ou l'échec de la libéralisation du secteur ferroviaire ne dépendra finalement pas d'une modification du statut juridique du personnel; ce sont surtout la qualité du service, la qualité de l'infrastructure et l'efficacité de l'organisation qui permettront à l'entreprise ferroviaire de survivre et de se positionner durablement sur un marché ouvert.

En résumé, quiconque prend au sérieux la libéralisation du rail doit être prêt à moderniser les règles du jeu. L'Union européenne le demande, et le marché l'exige. Puisque l'immobilisme équivaut à un recul, le groupe Anders. soutient le projet de loi à l'examen, qui recherche un équilibre entre flexibilité, sécurité juridique et maintien des droits des travailleurs actuels, tout en permettant à l'entreprise de faire face à la concurrence.

B. Réponses du ministre

Le ministre commence par une considération d'ordre général, dans laquelle il prend acte des différentes positions exposées. Il souligne à cet égard que la libéralisation n'est pas synonyme d'affaiblissement des entreprises ferroviaires. C'est d'ailleurs la libéralisation qui permettra d'envisager une attribution en faveur de l'opérateur historique, en tenant compte des besoins de l'entreprise et des voyageurs.

Les points spécifiques sont évoqués ci-après.

Modernisation

Moderniser, c'est à la fois donner plus de consistance et de possibilités aux entreprises, mais également aux travailleurs, de lutter contre les concurrences qui pourraient aujourd'hui simplement se développer de

oneerlijke manier kunnen uitbouwen, aangezien er niet met gelijke wapens wordt gestreden. Het wetsontwerp sluit perfect aan bij de ambitie van het regeerakkoord: liberaliseren én ervoor zorgen dat de Belgische spoorwegondernemingen tegen 2032 slagkrachtiger worden.

De Franse spoorwegen

Aangaande de opmerking dat de prijzen in Frankrijk zouden stijgen, verwijst de minister naar het recente rapport van de Franse regulator. Daarin staat immers te lezen dat de liberalisering van de Franse spoorwegen in werkelijkheid niet alleen tot een uitgebreidere dienstverlening, meer treinen en een betere stiptheid leidt, maar ook tot lagere prijzen. België is het laatste land in Europa dat zijn binnenlands reizigersvervoer nog niet heeft geliberaliseerd. Er is echter geen enkele reden om aan te nemen dat zulks in België met gemoderniseerde statuten en regelingen geen succesverhaal kan worden.

De collectieve overeenkomst

Het zou alle verbeelding tarten om een collectieve overeenkomst te sluiten die niet de minste mogelijkheid behelst om ze op te zeggen, weliswaar binnen de door de Raad van State geëiste waarborgen (die overigens tot op de letter zijn gevolgd). Dat zou elke evolutie in de weg staan. De samenleving, de behoeften van overheidsbedrijven en openbare operatoren evenals de markt evolueren immers constant. Een vetorecht dat geen oog heeft voor die veranderingen, is een garantie voor stilstand.

C. Replieken

De heer Dimitri Legasse (PS) betwist niet dat het wetsontwerp uitdrukkelijk past in een strategie om het spoorwegpersoneel geleidelijk te contractualiseren en in te spelen op de vereisten van de geliberaliseerde spoorwegmarkt. Hij kan ook aannemen dat de minister niet houdt van de term “geprivatiseerd”.

Dat neemt niet weg dat zelfs na de wijzigingen naar aanleiding van het advies van de Raad van State dit wetsontwerp radicaal breekt met het huidige sociale kader. De regering mag de ontwerp tekst dan hebben bijgestuurd, de eigenlijke keuze om wetgevend op te treden teneinde de voorwaarden van een bestaande overeenkomst aan te passen, blijft laakbaar.

Daarenboven wijzigt het wetsontwerp langs wetgevende weg een fundamenteel onderdeel van een contractueel evenwicht. Die aanpak roept een wezenlijke vraag op. Tot waar mag een wetgever ingrijpen in vrij tussen partners onderhandelde collectieve overeenkomsten? Dit wetsontwerp dreigt een bom te leggen onder het hele

manière déloyale, car les capacités sont différentes. Le projet de loi est parfaitement en accord avec l'accord de gouvernement: c'est à la fois libéraliser et faire en sorte qu'à l'horizon 2032, on puisse avoir des sociétés du chemin de fer plus fortes.

Rail français

Les prix en France sont à la hausse et il convient de lire le récent rapport du régulateur français. Celui-ci considère qu'en réalité, la libéralisation du rail en France amène plus de services, plus de trains, plus de ponctualité, mais aussi des prix à la baisse. La Belgique est le dernier pays en Europe à ne pas encore l'avoir fait. Il n'y a pas de raison de penser qu'avec des statuts et avec des mécanismes modernisés, on ne puisse pas, en Belgique également, y arriver.

Convention collective

Peut-on concevoir qu'une convention collective ne prévoit pas la possibilité d'être dénoncée, certes, dans le respect des garanties demandées par le Conseil d'État? Le projet de loi a suivi les exigences du Conseil d'État à la lettre. La réponse est négative, car ce serait tout simplement empêcher de tenir compte des évolutions. La société évolue, les besoins de sociétés publiques et d'opérateurs publics évoluent, le marché se transforme. Le droit de veto qui ignorerait les changements ne permet pas d'avancer.

C. Répliques des membres

M. Dimitri Legasse (PS) ne conteste pas que le projet s'inscrit explicitement dans une stratégie de ressources humaines visant une contractualisation progressive de l'emploi ferroviaire et une adaptation aux exigences du marché ferroviaire libéralisé. Le membre peut également entendre que le ministre n'aime pas le terme “privatisé”.

Toutefois, même modifié à la suite de l'avis du Conseil d'État, le projet de loi constitue une rupture majeure avec le cadre social existant. Le gouvernement a modifié son texte, mais le principe même d'une intervention législative modifiant les conditions d'une convention collective existante reste particulièrement contestable.

De surcroît, le projet de loi modifie, par voie législative, un élément essentiel d'un équilibre contractuel. Cette démarche soulève une question fondamentale. Jusqu'où le législateur peut-il intervenir dans des accords collectifs librement négociés entre partenaires? Une telle intervention risque de créer un précédent préoccupant pour

Belgische sociaaloverlegmodel. Ook al stelt de definitieve versie van het wetsontwerp dat er voortaan unanimiteit onder de werkgevers of de vakbonden moet zijn om de collectieve overeenkomst nr. 0 op te zeggen, het louter bestaan van die mogelijkheid gooit in zekere zin de machtsverhoudingen tussen de partijen grondig om.

Voorts hebben de vakbonden zich daar eenparig tegen verzet. Ze hebben allemaal een negatief advies uitgebracht en laken de uitholling van de bevoegdheden van de Nationale Paritaire Commissie, de aantasting van de autonomie van de collectieve onderhandelingen, het risico dat verworven rechten ter discussie worden gesteld, de inmenging van de wetgever in een bestaand collectief akkoord, alsook de onbalans die aldus in het paritair systeem van de spoorwegen ontstaat. De regering mengt zich rechtstreeks in de collectieve onderhandelingen en in de opzegging van collectieve overeenkomsten in het algemeen.

Zulks vormt een bijzonder zorgwekkend precedent voor de autonomie van het sociaal overleg in de autonome overheidsbedrijven. Door het overheidsbedrijf in de mogelijkheid te stellen een collectieve overeenkomst op te zeggen die een bescherming bood die gelijkwaardig was aan die van het statuut en die tot dusver niet kon worden opgezegd, maakt de wetgever, op initiatief van de regering, de weg vrij voor een mogelijke verslechtering van de arbeidsomstandigheden, voor meer flexibilisering en voor een geleidelijke uitholling van de bestaande collectieve waarborgen.

Volgens de minister leidt liberalisering niet tot een verzwakking van de spoorwegmaatschappijen. Zijn er dan voorbeelden van spoorwegmaatschappijen die sterker zijn geworden door liberalisering?

De minister beweert dat modernisering de spoorwegondernemingen en het personeel meer mogelijkheden biedt om de concurrentie het hoofd te bieden, maar dat zijn loze woorden.

Voor het eerst kondigt de minister aan dat hij zal nadenken over een onderhandse gunning, terwijl hij nog niet zo lang geleden had volgehouden dat zulks onmogelijk was.

Ook wat de overige punten uit het betoog van de minister betreft, blijft het lid sceptisch.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) herinnert aan het meningsverschil over het begrip modernisering.

Moderniseren betekent voor haar beter sociaal overleg, beter beschermde werknemers en ervoor zorgen dat

l'ensemble du système belge de concertation sociale. Même si la version finale du texte exige désormais l'unanimité du banc patronal ou l'unanimité du banc syndical pour enclencher la dénonciation de la convention collective n° 0, la seule existence de cette faculté modifie, en quelque sorte, profondément le rapport de force entre parties.

D'ailleurs, les organisations syndicales se sont opposées unanimement. Elles ont toutes rendu un avis défavorable et dénoncent l'affaiblissement des prérogatives de la Commission paritaire nationale, l'atteinte à l'autonomie de la négociation collective, le risque de remise en cause des droits acquis, l'intervention du législateur dans un accord collectif existant et le déséquilibre introduit dans le système paritaire ferroviaire. Le gouvernement s'immisce directement dans la négociation collective et dans la dénonciation de conventions collectives en général.

Cela constitue un précédent particulièrement préoccupant pour l'autonomie de la concertation sociale dans les entreprises publiques autonomes. En permettant à l'entreprise de dénoncer une convention collective qui assurait une protection équivalente au statut et qui, jusqu'à présent, ne pouvait pas être dénoncée, le législateur, à l'initiative du gouvernement, ouvre la voie à une possible dégradation des conditions de travail, à davantage de flexibilisation et à un affaiblissement progressif des garanties collectives existantes.

Il est vrai que pour le ministre, libéraliser ne peut signifier l'affaiblissement des sociétés de chemin de fer. Mais existe-t-il des exemples de sociétés de chemin de fer historiques renforcées par la libéralisation?

Le ministre déclare que moderniser permet d'offrir plus de possibilités pour les entreprises et les travailleurs de lutter contre la concurrence, mais ce sont des paroles qui ne veulent rien dire.

Pour la première fois, le ministre annonce qu'il va réfléchir à une attribution directe, alors qu'il y a peu, il avait soutenu que l'attribution directe n'était pas possible.

Quant aux autres éléments du discours du ministre, le membre conserve ses doutes.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) rappelle le désaccord sur la notion de modernisation.

Moderniser, pour elle, c'est renforcer la concertation sociale, c'est renforcer la protection des travailleurs, c'est

de werknemers na een zware loopbaan en belastende arbeidsomstandigheden op adem kunnen komen.

Wat het vermelde rapport betreft, stelt het lid dat de Franse regio Pays de la Loire sinds 1 juli 2025 een prijsverhoging van 10 % op TER-kaartjes en van 15 % op TER-abonnementen hanteert, terwijl die regio juist geldt als een van de absolute voortrekkers bij het openstellen van de spoorwegmarkt voor concurrentie.

De minister creëert een spoorwegsysteem met twee snelheden: een subsysteem met personeelsleden met ambtenarenstatus, nog steeds de meerderheid van het spoorwegpersoneel en wier sociaal overleg wordt omzeild via een escalatiecomité, en een ander subsysteem met werknemers onder arbeidsovereenkomst, van wie het aantal steeds verder zal toenemen. De minister mengt zich met andere woorden in de lopende en toekomstige sociale akkoorden, terwijl de vakbonden eenparig negatieve adviezen hebben uitgebracht.

Hoe luidt het antwoord van de minister op de stelling dat hij de afgesloten sociale akkoorden herzielt? Wat zijn de plannen van de directie met betrekking tot de mogelijke opzegging of aanpassing van collectieve overeenkomst nr. 0? Waarom zou men het model van het sociaal overleg in de spoorwegsector ter discussie stellen terwijl, zoals de vakbonden aangeven, het sociaal overleg binnen de spoorwegen in het verleden deugdelijk is gebleken?

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bevat de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Artikel 1 wordt aangenomen met 14 stemmen en één onthouding.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 2 wordt aangenomen met tien stemmen tegen 3 en 2 onthoudingen.

*
* *

Op verzoek van de heer *Dimitri Legasse* zal de commissie, conform artikel 83.1 van het Kamerreglement,

permettre aux travailleurs de souffler après une carrière pénible en termes de conditions de travail.

Quant au rapport cité, la membre affirme que la région Pays de la Loire applique depuis le 1^{er} juillet 2025 une hausse de 10 % sur le billet TER et de 15 % sur l'abonnement TER, alors même qu'elle est une des régions les plus engagées dans l'ouverture à la concurrence.

Le ministre crée un chemin de fer à deux vitesses: des statutaires qui représentent encore la majorité des travailleurs du rail et dont la concertation sociale est court-circuitée par un comité d'escalade et les travailleurs contractuels voués à être de plus en plus nombreux. Autrement dit, le ministre interfère dans les accords sociaux en cours et à venir, alors même que les syndicats ont rendu des avis unanimement négatifs.

Que répond le ministre à la question relative au fait qu'il revoie les accords sociaux conclus? Quels sont les plans de la direction dans le cadre du renouvellement de la convention collective n° 0? Pourquoi remettre en cause le modèle de la concertation sociale dans le rail, alors que, comme le rappellent les syndicats, la concertation sociale au sein des chemins de fer a historiquement fait ses preuves?

III. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article contient le fondement constitutionnel de la compétence.

L'article 1^{er} est adopté par 14 voix et une abstention.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 2 est adopté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

*
* *

À la demande de M. *Dimitri Legasse*, la commission décide, en application de l'article 83.1 du Règlement

overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp. De commissie wenst daartoe te kunnen beschikken over een wetgevingstechnische nota van de diensten.

De rapporteur, *De voorzitter,*
Britt Huybrechts Frank Troosters

de la Chambre, de procéder à une deuxième lecture du projet de loi à l'examen. Elle souhaite disposer d'une note de légistique du Service juridique à cette fin.

La rapporteure, *Le président,*
Britt Huybrechts Frank Troosters