

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 oktober 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 van de tweede lezing

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

Inhoud	Blz.
I. Bespreking.....	3
II. Stemmingen	6
Annexes	8

Zie:

- Doc 56 **1601/ (2025/2026)**:
001: Wetsontwerp.
002: Verslag van de eerste lezing.
003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

Zie ook:
005: Tekst aangenomen in tweede lezing.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 octobre 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 de la deuxième lecture

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

Sommaire	Pages
I. Discussion	3
II. Votes	6
Bijlagen.....	9

Voir:

- Doc 56 **16001/ (2025/2026)**:
001: Projet de loi.
002: Rapport de la deuxième lecture.
003: Articles adoptés en première lecture.

Voir aussi:
005: Texte adopté en deuxième lecture.

**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,

Tijdens haar vergadering van 29 september 2026 heeft uw commissie, met toepassing van artikel 83 van het Reglement, de tijdens de vergadering van 14 juli 2026 in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp (DOC 56 1601/003) in tweede lezing besproken.

De commissie heeft kennisgenomen van de wetgevingstechnische nota SJD/2026/0354 van de Dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie – Afdeling Juridische Zaken over de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp.

De wetgevingstechnische nota wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.

I. — BESPREKING

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, heeft niets aan te merken op de wetgevingstechnische nota. Hij stemt in met de vormelijke verbeteringen en taalkundige correcties.

De heer Dimitri Legasse (PS) brengt het standpunt van de betrokken actoren in herinnering en denkt dat de minister zich op de middellange termijn aan een rampzalige balans mag verwachten. Hij verwijst naar het “contract van de eeuw” van de NMBS, waar miljarden euro's mee gemoeid zijn en dat ten koste gaat van de Belgische productie, en naar de rampzalige sociale situatie binnen de spoorwegmaatschappij, naar het hoofdaandeelhouderschap van het Vlaams Gewest in Brussels Airport, die door de federale overheid in de steek is gelaten, en naar het probleem dossier van de vluchten boven woongebieden in de buurt van de luchthaven.

De heer Legasse verwijst naar het standpunt dat zijn fractie tijdens de behandeling van het wetsontwerp in eerste lezing heeft ingenomen (DOC 56 1401/002). Hij hekelt niet alleen dat de regering blijk geeft van minachting jegens de werknemers, maar ook dat ze geen rekening houdt met de opmerkingen van de Raad van State.

De zogenaamde modernisering van het spoor zal noch voor de reizigers, noch voor de werknemers iets positiefs opleveren. De vakbonden zijn trouwens unaniem in hun ongunstige advies, en dan vooral wat de prerogatieven van de nationale paritaire commissie betreft. De minister komt daarmee rechtstreeks tussen in de collectieve onderhandelingen en de collectieve overeenkomsten.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de sa réunion du 29 septembre 2026, en application de l'article 83 du Règlement, votre commission a examiné en deuxième lecture les articles du projet de loi (DOC 56 1601/003) adoptés en première lecture au cours de la réunion du 14 juillet 2026.

La commission a pris connaissance de la note de légistique SJD/2026/0354 du Service Affaires juridiques et Documentation parlementaire – Division Affaires juridiques concernant les articles du projet de loi adoptés en première lecture.

La note de légistique est jointe en annexe au présent rapport.

I. — DISCUSSION

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, n'a aucune observation à formuler concernant la note de légistique. Il marque son accord sur les améliorations formelles et les corrections linguistiques.

M. Dimitri Legasse (PS) rappelle la position des acteurs concernés et prévoit un bilan à mi-terme désastreux du ministre. Le membre évoque le “marché du siècle” de la SNCB valant plusieurs milliards d'euros, au mépris de la production nationale et du climat social catastrophique au sein de l'entreprise ferroviaire, ainsi que l'important rachat par la Région flamande de parts de Brussels Airport, abandonné par les autorités fédérales, et le dossier problématique du survol des zones à proximité de l'aéroport.

Le membre renvoie au point de vue exprimé par son groupe lors de l'examen du projet de loi en première lecture (DOC 56 1601/002). Il dénonce le mépris du gouvernement à l'égard des travailleurs, mais aussi l'absence de prise en compte par celui-là des remarques formulées par le Conseil d'État.

La prétendue modernisation du rail n'amènera rien de positif, ni pour les voyageurs ni pour les travailleurs. L'avis unanime des syndicats est d'ailleurs défavorable, notamment en ce qui concerne les prérogatives de la commission paritaire nationale. Le ministre s'immisce directement dans la négociation collective et la convention collective.

Is dat de visie van Les Engagés op het overheidsbedrijf?

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) heeft de indruk dat de regering het spoor versneld voor de concurrentie wil openstellen, hoewel het supranationale recht dat niet voorschrijft. De Europese Unie staat de lidstaten namelijk toe met een *direct award* te blijven werken, zoals ook in het regeerakkoord staat, maar de minister heeft daar niet voor gekozen.

Ook mevrouw Jacquet verwijst naar het standpunt dat haar fractie tijdens de behandeling van het wetsontwerp in eerste lezing heeft ingenomen (*ibid.*). Het initiatief van de minister dreigt nadelig uit te vallen voor het spoorwegpersoneel, de treinreizigers en de samenleving, zoals tijdens de eerste lezing werd toegelicht.

Waar het 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 (I), zijn pijlen op het in vast verband benoemde personeel richtte, komt met dit wetsontwerp het contractueel personeel in het vizier, waarbij telkens dezelfde logica wordt gevolgd: om het spoor op de concurrentie voor te bereiden, is een flexibeler werkkader nodig, met gemakkelijker aanpasbare rechten en arbeidsvoorwaarden.

Ze verwijst naar de collectieve onderhandelingen en collectieve arbeidsovereenkomsten en is van oordeel dat het beoogde meerderheidsstelsel na analyse neerkomt op een duidelijke achteruitgang ten opzichte van het kader van de huidige CAO nr. 0. Daarmee zal de directie de overeenkomst gemakkelijker zonder echt gerechtvaardigde reden kunnen opzeggen, wat de machtsverhoudingen verandert. In plaats van de partijen te laten onderhandelen oefent de minister druk uit om snel een nieuw akkoord te sluiten. De directie maakt er geen geheim van dat ze de gelegenheid te baat wil nemen om vanaf 2027 een nieuwe cao in te voeren.

Het is onaanvaardbaar dat de minister zich rechtstreeks met het sociaal overleg of met een van kracht zijnde overeenkomst moeit. De vakbonden hekelen dat de minister met terugwerkende kracht morrelt aan een contractuele relatie en aldus handelt in strijd met het beginsel dat de wet enkel in de toekomst uitwerking heeft.

Bovendien legt hij voor de toekomstige overeenkomsten nieuwe regels inzake geldigheidsduur en opzeggingsvoorwaarden op. De vakbonden vrezen een verzwakking van de positie van het personeel en rechtsonzekerheid. Het sociaal overleg binnen de spoorwegmaatschappijen is van oudsher een factor van stabiliteit; wanneer het wordt verzwakt, kunnen niet alleen de arbeidsverhoudingen

Est-ce cela, la vision qu'ont Les Engagés de l'entreprise publique?

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) estime que le gouvernement semble vouloir accélérer l'ouverture du rail à la concurrence, alors que le droit supranational ne l'exige pas. L'Union européenne permet en effet aux États de maintenir une attribution directe, comme le mentionne aussi l'accord de gouvernement. Le ministre a abandonné cette option-là.

La membre renvoie à son tour au point de vue exprimé par son groupe lors de l'examen du projet de loi en première lecture (*ibid.*). L'initiative du ministre risque de pénaliser les cheminots, les usagers du rail et la collectivité, comme cela a été expliqué lors de l'examen en première lecture.

Si le 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) s'attaquait au statut, le projet de loi à l'examen vise le personnel contractuel, en suivant toujours la même logique: pour préparer le rail à la concurrence, il faut un cadre de travail plus flexible, avec des droits et des conditions de travail plus faciles à modifier.

La membre évoque la négociation collective et les conventions collectives de travail, et analyse le système de majorité envisagé, qui représente un net recul par rapport au cadre de la CCT n° 0 actuelle. La direction pourra la dénoncer plus aisément sans motif réellement justifiable, ce qui modifie le rapport de force. Au lieu de laisser les parties négocier, le ministre met la pression pour conclure rapidement un nouvel accord. La direction ne cache pas sa volonté de saisir les opportunités pour mettre en place une nouvelle CCT dès 2027.

Il n'est pas acceptable que le ministre interfère directement dans la concertation sociale ou par rapport à un accord en vigueur. Les syndicats dénoncent l'ingérence rétroactive dans une relation contractuelle, contraire au principe suivant lequel la loi ne sortit d'effets que pour l'avenir.

De surcroît, le ministre impose de nouvelles règles pour les conventions futures quant à la durée de validité et aux règles de dénonciation. Les syndicats craignent une fragilisation de la position du personnel et le risque d'insécurité juridique. La concertation sociale au sein des sociétés ferroviaires a historiquement constitué un facteur de stabilité; l'affaiblir pourra nuire aux relations

eronder lijden, maar ook de kwaliteit en de continuïteit van de openbare dienstverlening.

Wat brengt de minister tegen al die punten van kritiek in?

De PVDA-PTB-fractie spreekt zich tegen de tekst uit, aangezien die in naam van het concurrentievermogen en van de concurrentie de rechten van de werknemers schaadt.

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, stelt dat er twee mogelijkheden zijn. Ofwel doet men helemaal niets, omdat alles zo goed gaat. Was dat het geval, dan zou men het wel weten. Ofwel neemt men risico's, die weliswaar berekend zijn en juridisch standhouden. Dit staat mogelijke meningsverschillen uiteraard niet in de weg. Zo gaat dat met het politieke leven in een democratie.

Welke lessen kunnen uit de tweede lezing worden getrokken?

Ten eerste dat het debat ten gronde tijdens de eerste lezing heeft plaatsgevonden. Na onderzoek van de technische aspecten van het wetsontwerp lijkt het nu duidelijk dat het juridisch gekaderd is. De nuttige correcties waren echter al aangebracht voordat de regering over de tekst beschikte.

Een tweede te onthouden les is dat de individuele rechten worden beschermd, wat niet wegneemt dat de tekst aanleiding kan geven tot verscheidene lezingen.

Als derde les kan worden onthouden dat de collectieve onderhandeling in het dispositief centraal blijft staan.

De minister stelt voor om het einde van de legislatuur af te wachten om de balans op te maken, hoewel hij vrij zeker is dat de juiste koers werd uitgezet. Het sociale kader is robuust en zo opgevat dat het kan evolueren. Er wordt prioriteit gegeven aan de onderhandeling in plaats van aan een permanent blokkeringsrecht. Als de sociale partners er niet tot overeenstemming komen, is het in het algemeen belang dat de regering haar verantwoordelijkheid neemt.

De minister staat volledig achter zijn keuzes ten gunste van een symmetrie tussen de werkgevers- en de vakbondszijde. Waar hij evenwel niet achter staat, is dat de directeurs-generaal van de drie spoorwegmaatschappijen automatisch in een bepaald kamp worden ingedeeld.

de travail, mais aussi à la qualité et la continuité du service public.

Que répond le ministre à tous ces points de critique?

Le groupe PVDA-PTB marque son opposition au texte, qui porte atteinte aux droits des travailleurs au nom de la compétitivité et de la concurrence.

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable explique qu'il existe deux possibilités: soit on ne prend aucune mesure au motif que la situation est tout à fait satisfaisante. Or, si tel était le cas, on le saurait. Soit on prend des risques, certes calculé, en veillant à ce que les choix opérés soient juridiquement solides. Cela n'exclut évidemment pas l'existence de divergences de vues. C'est là le propre du débat politique dans une démocratie.

Quels sont les enseignements de la deuxième lecture?

Premièrement, le débat approfondi a eu lieu lors de la première lecture. À la suite de l'examen technique du texte, il paraît clair à présent que le projet de loi est juridiquement encadré. Toutefois, les corrections utiles avaient déjà été apportées avant que le gouvernement ne reçoive le texte.

Deuxièmement, les droits individuels sont protégés. Certes, on peut avoir des lectures différentes du texte.

Troisièmement, la négociation collective demeure au centre du dispositif.

Le ministre propose d'attendre la fin de la législature pour dresser le bilan, mais il est plutôt convaincu d'avoir pris la bonne direction. Le cadre social est solide, capable d'évoluer. La négociation est la priorité, contrairement au droit de blocage permanent. Si les partenaires sociaux ne parviennent pas à s'entendre, il est de l'intérêt public que le gouvernement prenne ses responsabilités.

Le ministre assume pleinement ses choix en faveur d'une symétrie entre le banc des entreprises et le banc des syndicats. Il n'accepte pas en revanche que les directeurs généraux des trois entités ferroviaires soient catalogués d'office comme faisant partie d'un camp.

De minister is tevreden dat er wordt overgestapt naar aanwervingen met arbeidsovereenkomsten binnen het spoor en dat de vakbonden daarmee vrij hebben ingestemd. Helaas hebben de vakbonden geen steun van hun achterban gekregen. Dat zijn de omstandigheden waarbinnen de minister zijn verantwoordelijkheden uitoefent. Het ziet ernaar uit dat in het Parlement een meerderheid kan worden gevonden voor het wetsontwerp. De volgende stap is de liberalisering van het spoor, waarbij overleg en vastberadenheid de codewoorden zijn, teneinde de NMBS in de best mogelijke positie te brengen en de opdracht te doen binnenhalen. Daar verbindt de minister zich toe.

Volgens de heer Dimitri Legasse (PS) leiden privatisering en liberalisering tot hetzelfde resultaat. De landen die die weg zijn ingeslagen, leveren daarvan het bewijs met stijgende prijzen en almaar slechtere dienstverlening. Hij roept dan ook op tot een echt parlementair debat over de liberalisering.

II. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bevat de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Artikel 1 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen één en 2 onthoudingen.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 2 wordt ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen tegen 2 en 3 onthoudingen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt, met inbegrip van een aantal taalkundige en wetgevingstechnische opmerkingen, aangenomen met 9 stemmen tegen 3 en 2 onthoudingen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Eva Demesmaecker;

MR: Gilles Foret, Daniel Bacquelaine;

Le ministre se félicite de la contractualisation du rail, qui a été acceptée par les syndicats sans y avoir été contraints. Mais ces syndicats n'ont pas obtenu le soutien de la base. C'est dans ces circonstances que le ministre exerce ses responsabilités, et une majorité au sein du Parlement semble prête à voter en faveur du projet de loi. La prochaine étape sera la libéralisation du rail, avec une concertation et de la détermination, afin placer la SNCB dans la meilleure position possible pour remporter le marché. Tel est l'engagement du ministre.

M. Dimitri Legasse (PS) considère que la privatisation ou la libéralisation mène au même résultat. Il suffit d'observer les pays qui ont suivi cette voie: les prix augmentent, la qualité du service diminue. Le membre appelle à un réel débat parlementaire sur la libéralisation.

II. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

L'article 1^{er} est adopté par 11 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 2 est adopté, sans modification, par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, y compris quelques corrections d'ordre linguistique et légistique, est adopté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Eva Demesmaecker;

MR: Gilles Foret, Daniel Bacquelaine;

Les Engagés: Serge Hiligsmann, Aurore Tourneur;

Vooruit: Niels Tas;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben tegengestemd:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Staf Aerts.

Hebben zich onthouden:

VB: Britt Huybrechts, Frank Troosters.

De rapporteur,

De voorzitter,

Britt Huybrechts

Frank Troosters

Bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen
(art. 78, 2, van het Reglement van de Kamer): *nihil*.

Les Engagés: Serge Hiligsmann, Aurore Tourneur;

Vooruit: Niels Tas;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté contre:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Staf Aerts.

Se sont abstenus:

VB: Britt Huybrechts, Frank Troosters.

Le rapporteur,

Le président,

Britt Huybrechts

Frank Troosters

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution
(art. 78, 2, du Règlement de la Chambre): *nihil*.

**NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN**
Volgnummer: SJD/2026/0354
Datum: 16/09/2026
Trefwoorden: PROC – Andere – Wetgevingstechniek – Wetgevingstechnische nota's van de Kamer (296.1)
**Cc: de heer Voorzitter, mevrouw de Griffier, de heer Adjunct-Griffier, de heer Wettach, mevrouw Of-
feciers, de heer Modrzewski, de heer Sadat.**

Betreft: Wetgevingstechnische nota betreffende de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen inzake de modernisering van het personeels-beheer van de Belgische Spoorwegen (II) (DOC 56-1601/003).

LOUTER VORMELIJKE VERBETERINGEN EN TAALKUNDIGE CORRECTIES
Art. 2

1. In het ontworpen artikel 77, § 4, tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 vervange men de woorden "bedoeld onder de letters a), b) en c) van artikel 116 van deze wet, hetzij" / "visés aux lettres a), b) et c) de l'article 116 de la présente loi, soit" door de woorden "bedoeld in artikel 116, a), b) en c), hetzij" / "visés à l'article 116, a), b) et c), soit".
(Verbetering van de verwijzing.)
Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen tweede lid, in fine.
2. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 77, § 5, van de wet van 23 juli 1926 vervange men de woorden "hebben, tenzij het anders wordt bedongen in de collectieve" door de woorden "hebben, behoudens andersluidend beding in de collectieve".
(Overeenstemming met de Franse tekst: "sauf clause contraire dans la convention collective".)

VERBETERING BETREFFENDE DE INLEIDENDE ZINNEN VAN DE ARTIKELEN

- Art. 2: "Artikel 77 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, ingevoegd bij koninklijk besluit van 11 december 2013 en gewijzigd bij de wet van 25 mei 2026, wordt vervangen als volgt:" / "L'article 77 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 et modifié par la loi du 25 mai 2026, est".

N.B.: Enkele minder belangrijke verbeteringen werden op een exemplaar van de tekst aan het commissiesecretariaat bezorgd.

Geredigeerd door: Bruno Persyn & Aurore Volders
Nagezien door: Sébastien Van Koekenbeek
Print: 08/10/2026 16.48

2026-0354_-_leg_56-1601_NL.docx

☎: 81.51 | 84.79
☎: 91.98
1|1

NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
Numéro d'ordre: SJD/2026/0354

Date: 16/09/2026

Mots-clés: PROC – Autres – Légistique – Note de légistique de la Chambre (296.1)

Cc: M. le Président, Mme la Greffière, M. le Greffier adjoint, M. Wettach, Mme Offeciers, M. Modrzewski, M. Sadat.

Objet: Note de légistique relative aux articles adoptés en première lecture du 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) (DOC 56-1601/003).

AMÉLIORATIONS PUREMENT FORMELLES ET CORRECTIONS D'ORDRE PUREMENT LINGUISTIQUE
Art. 2

1. Dans l'article 77, § 4, alinéa 2, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, on remplacera les mots "*visés aux lettres a), b) et c) de l'article 116 de la présente loi, soit*" / "*bedoeld onder de letters a), b) en c) van artikel 116 van deze wet, hetzij*" par les mots "*visés à l'article 116, a), b) et c), soit*" / "*bedoeld in artikel 116, a), b) en c), hetzij*".
(Correction du renvoi.)
La même observation vaut pour l'alinéa 2, in fine, en projet.
2. Dans le texte néerlandais de l'article 77, § 5, en projet, de la loi du 23 juillet 1926, on remplacera les mots "*hebben, tenzij het anders wordt bedongen in de collectieve*" par les mots "*hebben, behoudens andersluidend beding in de collectieve*".
(Mise en concordance avec le texte français: "*sauf clause contraire dans la convention collective*".)

CORRECTION RELATIVE AUX PHRASES LIMINAIRES DES ARTICLES

- Art. 2: "*L'article 77 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, inséré par l'arrêté royal du 11 décembre 2013 et modifié par la loi du 25 mai 2026, est*" / "*Artikel 77 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, ingevoegd bij koninklijk besluit van 11 december 2013 en gewijzigd bij de wet van 25 mei 2026, wordt vervangen als volgt*".

N.B.: Quelques corrections moins importantes ont été communiquées sur un exemplaire du texte au secrétariat de la commission.

Rédigé par: Bruno Persyn & Aurore Volders

Vu par: Sébastien Van Koekenbeek

Print: 08/10/2026 16.48

2026-0354_-_leg_56-1601_FR.docx

☎: 81.51 | 84.79
☎: 91.98
1|1