

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2009-2010

11 DECEMBER 2009

Voorstel van resolutie betreffende een wettelijke regeling voor betaalstakingen bij het openbaar vervoer

(Ingediend door de heer Geert Lambert)

TOELICHTING

Hoewel stakingen van het NMBS-personeel in eerste instantie tegen het management van de NMBS-groep zijn gericht, zijn de eerste en grootste slachtoffers stevast de pendelaars, die niet of moeilijk op het werk geraken.

Omdat zo'n 350 000 mensen niet op het werk geraken of een andere oplossing moeten zoeken is de economische schade voor het land aanzienlijk, nog afgezien van het feit dat veel werknemers noodgedwongen een vakantiedag moeten opnemen. De economische schade wordt op zo'n 40 miljoen euro geraamd. Naast het mobiliteitsprobleem en de economische schade is er ook ecologische schade door langere files en meer luchtverontreiniging.

Vandaag staan in de politieke discussie rond dit thema het stakingsrecht en het recht op mobiliteit lijnrecht tegenover elkaar, zodat het er alle schijn van heeft dat voor- en tegenstanders van een minimale dienstverlening in een stellingenoorlog verzeild geraken zodat in de eerstkomende jaren geen oplossing in zicht is.

Het loont dus de moeite om elk alternatief dat het stakingsrecht en het recht op mobiliteit kan verzoenen, te overwegen. Een dergelijk alternatief moet de bonden de mogelijkheid bieden om hun ongenoegen te uiten en een drukkingsmiddel te geven bij sociaal overleg, zonder daarmee half België plat te leggen. Zo

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2009-2010

11 DÉCEMBRE 2009

Proposition de résolution relative à une réglementation légale des grèves de la gratuité dans les transports en commun

(Déposée par M. Geert Lambert)

DÉVELOPPEMENTS

Bien que les grèves du personnel de la SNCB soient dirigées avant tout contre le management du groupe SNCB, les premières et principales victimes de celles-ci sont toujours les navetteurs, qui ne parviennent pas à se rendre à leur travail ou qui n'y parviennent que difficilement.

En cas de grève des trains, en effet, ce sont quelque 350 000 personnes qui sont dans l'incapacité de rejoindre leur lieu de travail ou qui sont obligées de trouver une solution alternative, sans compter les nombreux travailleurs qui n'ont d'autre choix que de prendre un jour de congé. Le préjudice économique considérable qui en résulte pour le pays est estimé à quelque 40 millions d'euros. Mais les grèves n'engendrent pas qu'un préjudice économique et un problème de mobilité; elles causent aussi des dommages écologiques en raison des embouteillages plus importants qu'elles génèrent et, du surcroît, de la pollution qui en découle.

Étant donné qu'à l'heure actuelle, le débat politique sur la question se cristallise autour de l'affrontement entre le droit de grève et le droit à la mobilité, il y a fort à craindre que les partisans et les adversaires d'un service minimum s'enlisent dans une guerre de tranchées qui empêche l'émergence d'une solution dans les années à venir.

Il serait donc utile d'examiner toute alternative qui permette de concilier le droit de grève et le droit à la mobilité de manière que les syndicats puissent exprimer leur mécontentement et conserver un moyen de pression dans le cadre de la concertation sociale, sans pour autant que la moitié de la Belgique s'en

werd bij De Lijn bijvoorbeeld al geëxperimenteerd met betaalstakingen. Dit systeem zou bij de NMBS kunnen worden toegepast door de loketten te sluiten en de treinkaart van pendelaars automatisch met een dag te verlengen, of, zoals dat in het verleden bij treinstakingen al gebeurde, een *Sorry-pass* uit te reiken.

Om van betaalstakingen een echt alternatief te maken voor treinstakingen moet in een wettelijk kader voorzien worden. Zo zou kunnen worden gegarandeerd dat geen enkele reiziger een boete kan krijgen wegens zwartrijden op dagen waarvoor een stakingsaanzegging is ingediend, zelfs niet door een treinbegeleider of controleur die niet meestaakt.

Door een beetje creativiteit aan de dag te leggen zullen de bonden evenveel kracht kunnen zetten achter hun sociale eisen, zonder de sympathie te verliezen van de reizigers, die zelf ook baat hebben bij correcte sociale omstandigheden voor het spoorpersoneel, en zonder de economische, ecologische en sociale schade die nu gepaard gaat met treinstakingen.

Geert LAMBERT.

*
* *

trouve paralysée. Ainsi, la société *De Lijn*, par exemple, a déjà expérimenté le système de la grève de la gratuité. La SNCB pourrait l'appliquer en fermant ses guichets et en prolongeant automatiquement d'une journée la durée de validité de la carte train des navetteurs ou en distribuant un *sorry-pass*, comme elle l'a déjà fait par le passé.

Pour que les grèves de la gratuité deviennent une véritable alternative aux grèves des trains, il faut élaborer un cadre légal garantissant qu'aucun voyageur ne sera verbalisé pour resquillage les jours pour lesquels un préavis de grève a été déposé et ce, même si l'accompagnateur de train ou le contrôleur ne participe pas à la grève.

En faisant preuve d'un peu de créativité, les syndicats trouveront le moyen de donner autant de poids à leurs revendications sociales sans s'attirer les foudres des voyageurs — qui ont, eux aussi, tout intérêt à ce que le personnel ferroviaire travaille dans de bonnes conditions sociales — et sans que leur action de grève n'entraîne un préjudice économique, écologique et social, comme c'est le cas actuellement.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Gelet op artikel 6 van het Europees Sociaal Handvest dat het stakingsrecht waarborgt;

B. Gelet op de grote economische, ecologische en sociale schade die voortvloeien uit een treinstaking;

C. Overwegende dat er nood is aan het verzoenen van het stakingsrecht met het recht op mobiliteit;

D. Overwegende dat er grote aarzeling bestaat om het instrument van de betaaltstaking te gebruiken omwille van de onzekerheid die vandaag bestaat over een wettelijke basis en de vrees voor willekeur bij de beboeting van reizigers zonder geldig vervoersbewijs;

Vraagt de regering :

Een wettelijk kader uit te werken :

— dat het mogelijk maakt om na een stakings-aanzegging over te gaan tot een betaaltstaking waarbij het de vervoersmaatschappij verboden wordt om, terwijl de dienstverlening gegarandeerd blijft, hiervoor enige vergoeding te vragen aan de reizigers;

— dat de onzekerheid voor de treinreiziger wegneemt en voorkomt dat hij beboet kan worden voor zwartrijden tijdens een betaaltstaking;

— dat de bonden de zekerheid geeft dat elke reiziger gratis reist tijdens een betaaltstaking;

— dat ervoor zorgt dat ook diegene die in het bezit is van een treinabonnement voor de duur van de betaaltstaking een schorsing krijgt in het tijdsverloop van het abonnement.

1 december 2009.

Geert LAMBERT.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Le Sénat,

A. Vu l'article 6 de la Charte sociale européenne qui garantit le droit de grève;

B. Vu le préjudice économique, écologique et social considérable qu'engendre une grève des trains;

C. Vu la nécessité de concilier le droit de grève et le droit à la mobilité;

D. Vu les nombreuses réserves que suscite le recours à l'instrument de la grève de la gratuité en raison de l'insécurité liée à l'absence de cadre légal et de la crainte d'une verbalisation arbitraire des voyageurs sans titre de transport valable;

Demande au gouvernement :

d'élaborer un cadre légal :

— qui permette, à la suite du dépôt d'un préavis de grève, de lancer une grève de la gratuité au cours de laquelle il est interdit à la société de transport de réclamer la moindre indemnité aux voyageurs lorsque le service reste garanti;

— qui lève l'incertitude des usagers des trains et les préserve de tout risque de verbalisation pour resquillage lors d'une grève de la gratuité;

— qui donne aux organisations syndicales l'assurance que chaque usager voyagera gratuitement lors d'une grève de la gratuité;

— qui fasse en sorte que les titulaires d'un abonnement de train bénéficient également d'une suspension du délai de validité de leur abonnement pendant toute la durée de la grève de la gratuité.

1^{er} décembre 2009.