

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2011-2012

25 NOVEMBRE 2011

Proposition de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en ce qui concerne le statut du personnel du Groupe SNCB
(Déposée par M. Guido De Padt et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

Entre 2000 et aujourd'hui, le nombre des usagers des transports ferroviaires a augmenté de plus de 50 %. Il s'agit d'un record absolu au niveau européen. En 2010, 215 millions de personnes ont voyagé en train. À partir de villes comme Audenarde, Bruges, Zottegem, Gand et Ostende, la SNCB occupe aujourd'hui près de 70 % du marché des déplacements entre le domicile et le lieu de travail en direction de Bruxelles.

Or, la situation financière du Groupe SNCB est aujourd'hui nettement moins réjouissante et cela inquiète vivement les voyageurs, le personnel et les pouvoirs publics.

Au cours de l'audition des administrateurs délégués du groupe SNCB du 7 juin 2011 devant les commissions réunies de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre et des Finances et des Affaires économiques du Sénat, il est apparu que, ces dernières années, le Groupe SNCB a enregistré de lourdes pertes opérationnelles (EBIT) en raison de la crise économique, tant dans le secteur des marchandises que pour ce qui est du service public : -788,1 millions d'euros en 2009 et -725,4 millions d'euros en 2010.

Le résultat net consolidé du Groupe SNCB était de -205 millions d'euros en 2009 et de -183 millions d'euros en 2010.

Cette détérioration sensible du résultat s'est par ailleurs accompagnée d'un nouvel accroissement du taux d'endettement. Entre le début de 2005, année où

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2011-2012

25 NOVEMBER 2011

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 houdende hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wat betreft het personeelsstatuut bij de NMBS-Groep
(Ingediend door de heer Guido De Padt c.s.)

TOELICHTING

Tussen 2000 en vandaag groeide het aantal treinreizigers met meer dan 50 %, een absoluut record in Europa. In 2010 maakten 215 miljoen reizigers gebruik van het treinaanbod. Vanuit steden als Oudenaarde, Brugge, Zottegem, Gent en Oostende realiseert de NMBS vandaag een marktaandeel van ongeveer 70 % in het woon-werkverkeer naar Brussel.

De financiële toestand van de NMBS-Groep oogt vandaag veel minder rooskleurig en zet reizigers, personeel en overheid aan tot grote bezorgdheid.

Tijdens de hoorzitting met de gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep op 7 juni 2011 in de gezamenlijke Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven en de Senaatscommissie Financiën en Economische Aangelegenheden bleek dat de NMBS-Groep de voorbije jaren onder invloed van de economische crisis zware operationele verliezen (EBIT) laat noteren, en dit zowel voor de goederenactiviteiten als voor de openbare dienst : -788,1 miljoen euro in 2009 en -725,4 miljoen euro in 2010.

Het geconsolideerd netto resultaat van de NMBS-Groep bedroeg -205 miljoen euro in 2009 en -183 miljoen euro in 2010.

Deze gevoelige verslechtering van het resultaat ging ook gepaard met een verdere stijging van de schuldgraad. Tussen begin 2005, het jaar waarin de

l'État belge a repris les dettes de la SNCB pour un montant de 7,4 milliards d'euros, et 2010, les dettes de la SNCB ont à nouveau augmenté de 50% pour atteindre 3,08 milliards d'euros. Cette augmentation de la dette est imputable, à hauteur de 640 millions d'euros, aux efforts financiers fournis par le Groupe SNCB dans le cadre de l'assainissement du budget fédéral. En 2010, la dette a continué de croître, essentiellement en raison du déficit d'exploitation du Groupe.

Néanmoins, il a été convenu, à l'article 83 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État belge et B-Holding, en tant que responsable de la gestion de la dette, que la dette financière nette consolidée au niveau du Groupe SNCB serait stabilisée au niveau de juin 2008, et qu'elle ne pourrait plus augmenter à partir de cette date.

Il est ressorti des auditions du 7 juin 2011 que le Groupe SNCB devrait réaliser un *cash flow* minimal de 150 millions d'euros pour stabiliser la dette financière et amorcer le désendettement.

Le redressement financier est une tâche complexe mais nécessaire, dans le cadre de laquelle tant le Groupe SNCB que l'État belge doivent prendre leurs responsabilités.

Pour l'État belge, cela signifie qu'il faudra préciser clairement, dans les nouveaux contrats de gestion, la physionomie du service public universel (arrêts, points d'arrêt, fréquences) sur le marché ferroviaire belge et la hauteur des dotations que les entités du Groupe SNCB recevront pour mener à bien leurs missions de service public.

Le Groupe SNCB, pour sa part, doit s'efforcer de mener à bien ces missions en mettant en œuvre de manière aussi efficiente que possible ses facteurs de production, en restant à l'écoute des souhaits des clients et en anticipant l'évolution vers un marché ferroviaire européen concurrentiel et interopérable.

Toutefois, s'il a l'intention d'améliorer de façon structurelle le résultat de la SNCB, l'État belge a encore une autre mission importante à accomplir : en tant que législateur, il lui faut créer un cadre juridique stable dans lequel le Groupe SNCB dispose d'une marge de manœuvre suffisante pour optimiser la mise en œuvre de ses moyens de production et améliorer la maîtrise de ses coûts.

À cet égard, le «statut du personnel historique», ancré dans la loi, constitue un obstacle majeur. L'emploi statutaire du personnel du Groupe SNCB, qui est le résultat d'une évolution historique, est aujourd'hui contreproductif et ne se justifie plus eu égard aux nouvelles conditions du marché.

Belgische Staat de schulden van de NMBS overnam voor een bedrag van 7,4 miljard euro, en 2010 zijn de schulden van de NMBS-Groep opnieuw met 50% toegenomen tot 3,08 miljard euro. De stijging van de schuld werd voor 640 miljoen euro veroorzaakt door de financiële inspanning die de NMBS-Groep leverde aan de gezondmaking van de federale begroting. In 2010 bleef de beheerscontract schuld verder toenemen, hoofdzakelijk als gevolg van het exploitatieverlies van de Groep.

Nochtans werd in artikel 88 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Belgische Staat en B-Holding als verantwoordelijke voor het schuldbeheer afgesproken dat de geconsolideerde netto financiële schuld op het niveau van de NMBS-Groep gestabiliseerd wordt op het niveau van juni 2008, en vanaf dan niet langer meer mag aangroei.

Tijdens de hoorzittingen op 7 juni 2011 bleek dat de NMBS-Groep een positieve *cashflow* moet realiseren van minimaal 150 miljoen euro om de financiële schuld te stabiliseren en een aanvang te nemen met schuldafbouw.

De weg naar een financieel herstel wordt een moeilijke maar noodzakelijke opdracht, waarbij zowel de NMBS-Groep als de Staat als aandeelhouder hun verantwoordelijkheid moeten opnemen.

Voor de Belgische Staat betekent dit dat ze in de nieuwe beheersovereenkomsten duidelijk definieert hoe de universele openbare dienstverlening (haltes, stopplaatsen, frequenties) er moet uitzien op de Belgische spoorwegmarkt, en welke dotatie de entiteiten van de NMBS-Groep voor hun opdrachten van openbare dienst ontvangen.

De NMBS-Groep van haar kant moet er naar streven om deze opdrachten te realiseren met een zo efficiënt mogelijke inzet van haar productiefactoren, afgestemd op de wensen van de klanten en anticiperend op de evolutie naar een concurrentiële en interoperabele Europese spoorwegmarkt.

Maar de Belgische Staat heeft nog een andere belangrijke opdracht als het haar menens is om het resultaat van de NMBS-Groep structureel te verbeteren : als wetgever moet hij een stabiel juridisch kader scheppen waarbinnen de NMBS-Groep voldoende bewegingsruimte heeft om de inzet van haar productiemiddelen te optimaliseren en haar kosten beter te beheersen.

Het wettelijk verankerde «historische personeelsstatuut» vormt hierin een belangrijk obstakel. De statutaire tewerkstelling van het personeel van de NMBS-Groep is historisch gegroeid maar werkt vandaag contraproductief en is niet langer te verantwoorden, rekening houdend met de gewijzigde marktomstandigheden.

Début 2008, le rapport Berger relatif à la collaboration entre les entités de la SNCB concluait déjà que les problèmes de ressources humaines (HR) rencontrés par le Groupe SNCB sont dus à la rigidité de la réglementation contenue dans le statut du règlement du personnel. L'adaptation trop lente de la réglementation donnerait lieu, toujours selon le rapport, à une politique du personnel qui n'est pas suffisamment adaptée aux besoins des entités.

À la suite des « paquets ferroviaires » européens successifs, qui visent à accroître la part du rail dans le transport de personnes et de marchandises, les marchés sont aujourd'hui, tant en ce qui concerne le transport des marchandises que le transport international de passagers par chemins de fer, totalement exposés à la libre concurrence. Actuellement, dans le cadre de l'actualisation de ces paquets ferroviaires, les « RECAST », d'aucuns réclament également déjà au niveau européen la libéralisation du transport national de voyageurs par chemins de fer d'ici 2017.

L'emploi statutaire hypothèque lourdement les capacités opérationnelles du Groupe SNCB à la lumière de ces évolutions européennes, comme l'ont douloureusement montré les difficultés financières de B-Cargo, l'ancienne division marchandises de la SNCB.

Le plan de restructuration qui vise à transformer SNCB Logistics en une entreprise privée compétitive sur un marché libéralisé du transport de marchandises par chemins de fer est assorti d'une seule et unique aide d'État d'un montant total de 355 millions d'euros, pertes historiques comprises.

L'audition du 7 juin 2011 a révélé que, sur ce montant, un budget maximum de 90 millions d'euros sera utilisé pour compenser la différence au niveau des règles RH entre le personnel statutaire et les conditions du marché, le projet « *delta to market* », pour une période de dix ans au maximum jusqu'à ce qu'il soit possible d'embaucher du personnel contractuel.

La présente proposition de loi vise à accorder à la SNCB et à Infrabel une plus grande marge de manœuvre dans l'amélioration structurelle de leurs résultats d'exploitation, spécifiquement en habilitant ces deux entités à fixer de manière autonome le statut de leur personnel, en tenant compte de la concurrence accrue sur le marché ferroviaire belge, de la stabilisation de la dette convenue dans le contrat de gestion 2008-2012 et des objectifs financiers du Groupe SNCB.

Nous soulignons que l'objectif n'est pas de porter atteinte aux droits en matière de sécurité d'emploi, de rémunération et de pensions des membres du personnel occupés aujourd'hui au sein du Groupe SNCB. Mais le Groupe doit dès à présent se préparer à une éventuelle libéralisation du marché du transport inté-

Begin 2008 concludeerde het Berger-rapport over de samenwerking tussen de entiteiten van de NMBS al dat « de *human resources* (HR)-problemen waarmee de NMBS-Groep geconfronteerd wordt veroorzaakt worden door de starheid van de regelgeving vervat in het statuut van de personeelsreglementering. De te trage aanpassing van de reglementering leidt tot een personeelsbeleid dat te weinig afgestemd is op de noden van de entiteiten ».

Als gevolg van de opeenvolgende Europese « spoorpakketten », die als doel hebben het aandeel van het spoor in het personen- en goederenvervoer op te krikken, zijn de markten voor zowel het goederenvervoer als het internationaal reizigersvervoer per spoor vandaag volledig blootgesteld aan vrije concurrentie. Vandaag gaan er op Europees niveau in het kader van de actualisatie van deze spoorpakketten, de zogenaamde « RECAST », ook al stemmen op om het binnenlands reizigersvervoer per spoor te liberaliseren tegen 2017.

Dat de statutaire tewerkstelling een zware hypothek legt op de operationele slagvaardigheid van de NMBS-Groep in het licht van deze Europese ontwikkelingen werd al pijnlijk geïllustreerd door de financiële problemen bij B-Cargo, de voormalige goederendivisie van de NMBS.

Aan het herstructureringsplan dat als doel heeft om NMBS Logistics te transformeren tot een concurrentiële privéonderneming op de vrijgemaakte goederenmarkt per spoor is een « *one time, last time* » staatssteun gekoppeld van in totaal 355 miljoen euro, inclusief historische verliezen.

Uit de hoorzitting op 7 juni 2011 bleek dat er binnen dit bedrag maximaal 90 miljoen euro zal uitgetrokken worden ter compensatie van het verschil in HR regels tussen statutair personeel en marktcondities, de zogenaamde « *delta to market* », voor een periode van maximum tien jaar, tot zich de mogelijkheid voordoet om contractueel personeel aan te werven.

Dit wetsvoorstel heeft als doel om de NMBS en Infrabel meer bewegingsruimte te geven in de structurele verbetering van hun exploitatieresultaten, specifiek door beide entiteiten autonoom bevoegd te maken voor het statuut van het personeel, rekening houdend met de toenemende concurrentie op de Belgische spoorwegmarkt, de afgesproken schuldstabilisatie in het beheerscontract 2008-2012 en de financiële doelstellingen van de NMBS-Groep.

De indieners benadrukken dat het niet de bedoeling is om afbreuk te doen aan de rechten inzake werkzekerheid, bezoldiging en pensioenen van de personeelsleden die vandaag tewerkgesteld zijn binnen de NMBS-Groep. Wel moet de Groep zich nu al voorbereiden op een mogelijke liberalisering van de markt

rieur de voyageurs en 2017. Le départ à la retraite d'environ 40 % du personnel du Groupe SNCB qui est prévu au cours des dix prochaines années crée une énorme opportunité pour mieux recruter du personnel conformément aux conditions du marché. Cette évolution doit permettre à la SNCB et à Infrabel de maintenir leur niveau de productivité dans un marché en mutation, de sorte que la continuité du service public puisse continuer à être assurée.

L'article 2 modifie la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques de manière à habiliter Infrabel à fixer de manière autonome le statut du personnel, en ce compris le statut syndical, qui est actuellement mis à sa disposition par la B-Holding.

L'article 3 modifie la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques de manière à habiliter à la SNCB à fixer de manière autonome le statut du personnel, en ce compris le statut syndical, qui est actuellement mis à sa disposition par la B-Holding.

*
* *

voor het binnenlands reizigersvervoer in 2017. De geplande pensionering van ongeveer 40 % van het personeelsbestand van de NMBS groep binnen de tien jaar creëert een enorme opportuniteit om nieuwe personeelsleden beter aan te werven conform de marktvoorwaarden. Dit moet de NMBS en Infrabel toelaten om hun productiviteit op peil te blijven houden bij gewijzigde marktomstandigheden, zodat de continuïteit van de openbare dienst kan verzekerd blijven.

Artikel 2 wijzigt de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven zodat Infrabel autonoom bevoegd wordt voor de vaststelling van het statuut van het personeel, inclusief het syndicaal statuut, dat haar momenteel ter beschikking gesteld wordt door B-Holding.

Artikel 3 wijzigt de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven zodat de NMBS autonoom bevoegd wordt voor de vaststelling van het statuut van het personeel, inclusief het syndicaal statuut, dat haar momenteel ter beschikking gesteld wordt door B-Holding.

Guido DE PADT.
Rik DAEMS.
Nele LIJNEN.

*
* *

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 214, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, les mots «Le statut du personnel de la SNCB-Holding, y compris le statut syndical, reste applicable à ce personnel» sont remplacés par les mots «Le conseil d'administration fixe le statut du personnel sur avis de la commission paritaire, en tenant compte, s'agissant des représentants des organisations du personnel, de leur représentation au sein du Conseil national du travail».

Art. 3

Dans l'article 232, § 1^{er}, de la même loi, les mots «Le statut du personnel de la SNCB-Holding, y compris le statut syndical, reste applicable à ce personnel» sont remplacés par les mots «Le conseil d'administration fixe le statut du personnel sur avis de la commission paritaire, en tenant compte, s'agissant des représentants des organisations du personnel, de leur représentation au sein du Conseil national du travail».

Art. 4

Le statut du personnel visé aux articles 2 et 3 en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi reste applicable au personnel qui était déjà en service au moment de son entrée en vigueur.

7 novembre 2011.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet

Art. 2

In artikel 214, § 1, van de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven worden de woorden «Het statuut van het personeel van de NMBS-Holding, met inbegrip van het syndicaal statuut, blijft van toepassing op dit personeel» vervangen door de woorden «De raad van bestuur stelt het statuut van het personeel vast op advies van het paritair comité, waarbij rekening wordt gehouden, voor wat de vertegenwoordigers van de personeelsorganisaties betreft, met hun vertegenwoordiging binnen de Nationale Arbeidsraad».

Art. 3

In artikel 232, § 1, van dezelfde wet worden de woorden «Het statuut van het personeel van de NMBS-Holding, met inbegrip van het syndicaal statuut, blijft van toepassing op dit personeel» vervangen door de woorden «De raad van bestuur stelt het statuut van het personeel vast op advies van het paritair comité, waarbij rekening gehouden wordt, voor wat de vertegenwoordigers van de personeelsorganisaties betreft, met hun vertegenwoordiging binnen de Nationale Arbeidsraad».

Art. 4

Het statuut van het personeel bedoeld in de artikelen 2 en 3 dat van toepassing is op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet blijft van toepassing op het personeel dat reeds in dienst was op het ogenblik van haar inwerkingtreding.

7 november 2011.

Guido DE PADT.
Rik DAEMS.
Nele LIJNEN.