

**Avis relatif à un
projet de loi modifiant la loi du 27 juillet 1962**

23.06.2010

Avis relatif à un projet de loi modifiant la loi du 27 juillet 1962

Saisine

Dans leur avis unanime du 26 janvier 2010 relatif à l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train à partir du 1er février 2010, les Conseils se sont engagés à émettre, pour le 15 mai 2010 au plus tard, un avis d'initiative précisant concrètement ce qui devrait être pour eux le cadre légal de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs afin que ce cadre soit conforme à l'avis unanime relatif au cadre juridique de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs qu'ils ont émis le 14 juillet 2009.

Dans ce même avis, les Conseils ont réclamé avec insistance l'entrée en vigueur aussi rapide que possible d'une loi modifiant la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemin de Fer belges suite à l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés parce que : primo, le contenu de cette loi ne correspond plus à ce qui a été convenu dans l'Accord interprofessionnel du 22 décembre 2008 (accord conclu pour la période 2009-2010) et secundo, le titre de la loi du 27 juillet 1962 n'est plus adapté au contexte général de la mobilité d'aujourd'hui, contexte qui s'est profondément transformé depuis 1962.

La sous-commission mixte « Cartes train » en charge de ce dossier s'est réunie les 16 février, 19 mars et 1er et 28 avril 2010 afin d'élaborer une proposition de texte en vue d'une loi modifiant la loi du 27 juillet 1962. Cette proposition de texte figure en annexe du présent avis.

L'avis rédigé sur la base de ces réunions a été soumis à l'assemblée plénière des Conseils le 23 juin 2010, qui a émis l'avis suivant.

AVIS

1 Titre

Les Conseils demandent que l'intitulé de la loi modifiant la loi du 27 juillet 1962 ne fasse plus référence aux "abonnements pour ouvriers et employés" ainsi qu'à "la Société nationale des Chemins de fer belges".

Justification :

Depuis 1962, la terminologie a été modifiée : les abonnements pour ouvriers et employés s'appellent désormais "cartes train trajet".

Lorsque la libéralisation du transport national de voyageurs par chemins de fer sera un fait, il y aura dans notre pays, outre la SNCB, d'autres exploitants du trafic ferroviaire.

L'article 1 de la loi modifiant la loi du 27 juillet 1962 doit donc comprendre un nouvel intitulé de la loi.

Les Conseils proposent de remplacer le titre actuel de la loi, à savoir "loi instituant une contribution des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges à la suite de l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés" par

"loi fixant l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics des travailleurs et instituant une réunion d'information entre le Conseil central de l'Economie et les exploitants du trafic ferroviaire".

Afin d'éviter de devoir adapter les dispositions réglementaires faisant encore référence à la loi du 27 juillet 1962 et/ou aux arrêtés royaux pris en exécution de cette loi, les Conseils proposent d'insérer un article dans la nouvelle loi stipulant que la nouvelle loi s'applique à toutes ces dispositions.

2 Chapitre 1 : L'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics des travailleurs

Les Conseils proposent de prévoir dans la nouvelle loi un premier chapitre réglant l'établissement de l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics¹ des travailleurs.

Ce chapitre doit, selon les Conseils, poursuivre trois objectifs, à savoir :

- l'ancrage légal du principe de l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics des travailleurs;
- l'ancrage légal des dispositions fixant le montant et le mode de paiement de l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics des travailleurs du secteur privé telles qu'explicitées dans la CCT n° 19 octies du 20 février 2009 (CCT conclue afin de mettre en application le passage en la matière de l'Accord interprofessionnel 2009-2010 daté du 22 décembre 2008);
- le maintien des dispositions légales existantes établissant le montant et le mode de paiement de l'intervention des employeurs dans le coût du transport par chemins de fer des travailleurs du secteur public;

Ils proposent dès lors d'introduire dans le chapitre 1 de la nouvelle loi :

- un premier article stipulant que les employeurs qui emploient des travailleurs ayant recours, pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail, aux transports en commun publics sont tenus, nonobstant toute convention contraire, d'intervenir dans le prix de l'abonnement du transport public de leurs travailleurs;

¹ On entend par transports en commun publics, le transport de personnes par train, tram, autobus et /ou métro.

- un deuxième article prévoyant que, lorsque les employeurs et les travailleurs tombent dans le champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, le montant et le mode de paiement de l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics sont définis par convention collective de travail conclue au sein du Conseil national du Travail;
- un troisième article stipulant que, lorsque les employeurs et les travailleurs ne relèvent pas du champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires², le montant et le mode de paiement de l'intervention des employeurs dans les frais du transport par chemins de fer sont fixés par le Roi, par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres ;

3 Chapitre 2 : Réunion d'information entre le CCE et les exploitants du trafic ferroviaire

Les Conseils proposent d'introduire un second chapitre dans la nouvelle loi ayant pour effet la tenue annuelle d'une réunion d'information entre le Conseil central de l'Economie et les exploitants du trafic ferroviaire.

Justification :

Le rail (la politique ferroviaire) est important pour le fonctionnement de l'appareil économique. Premièrement, le transport ferroviaire peut contribuer à faire face à la congestion croissante du trafic qui, primo, induit des heures économiquement perdues (les encombrements de la circulation provoquent l'allongement du temps de transport et, partant, l'augmentation du coût salarial et l'imprévisibilité des délais de livraison) ; secundo, risque de remettre en cause la position privilégiée de la Belgique en tant que centre logistique du Nord-Ouest de l'Europe ; tertio, réduit l'offre de travail et la mobilité géographique de la main-d'oeuvre ; quarto, est stressante et quinto, complique la recherche d'un équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée. Deuxièmement, les exploitants du trafic ferroviaire offrent un nombre considérable d'emplois et contribuent au bon fonctionnement du marché du travail (en permettant aux navetteurs de se rendre au travail). Troisièmement, les exploitants du trafic ferroviaire font partie des principaux investisseurs de notre pays. Quatrièmement, une mobilité durable est impensable en l'absence d'un transport ferroviaire fort et dynamique. Cinquièmement, les gares offrent nombre de possibilités aux diverses activités commerciales (magasins, etc.).

Les tarifs des cartes train occupent une place centrale dans la politique ferroviaire et ont un impact important sur les relations sociales. En outre, de nombreux secteurs et entreprises utilisent ces tarifs pour le calcul de l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics des travailleurs.

² La loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives et les commissions paritaires ne s'applique pas : « aux personnes occupées par l'Etat, les Communautés, les Régions, les Commissions communautaires, les provinces, les communes, les établissements publics qui en dépendent et les organismes d'intérêt public à l'exception de la SA Société fédérale de Participations, de la Commission bancaire et financière et des Assurances, du Fonds de Participation, de l'Office national du Dueroire, de la Banque nationale de Belgique, de la SA CREDIBE(.) de la SA Loterie nationale (de la « Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek » (...), des sociétés de logement social agréées conformément aux codes du logement des Régions (et des sociétés anonymes de droit public « Brussels South Charleroi Airport-Security » et « Liège-Airport-Security »)). (Source : article 2, §3 de la loi susmentionnée).

ANNEXE

Proposition de texte d'un projet de loi modifiant la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés

Article 1

Le titre de la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés est remplacé par :

« Loi établissant l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics des travailleurs et instituant une réunion d'information entre le Conseil central de l'Economie et les exploitants du trafic ferroviaire. »

Article 2

Un premier chapitre est inséré dans la même loi :

« Chapitre 1 : L'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics des travailleurs. »

Article 3

L'article 1 de la même loi est remplacé par :

« Art. 1. Les employeurs qui occupent des travailleurs utilisant, pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail, les transports en commun³ publics sont tenus, nonobstant toute convention contraire, d'intervenir dans le coût de l'abonnement du transport public.

Art. 2. Lorsque les employeurs et les travailleurs relèvent du champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, le montant et le mode de paiement de l'intervention des employeurs dans les frais de transports en commun publics sont déterminés par une convention collective de travail conclue au sein du Conseil national du Travail.

Art. 3. Lorsque les employeurs et les travailleurs ne tombent pas dans le champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, le montant et le mode de paiement de l'intervention des employeurs dans les frais de transport par chemins de fer sont fixés par le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

³ On entend par transports en commun publics : le transport de personnes par train, tram, autobus et/ou métro.

Article 4

L'article 2 de ladite loi est supprimé.

Article 5

Un deuxième chapitre est inséré dans la même loi :

« Chapitre 2 : Réunion d'information entre le Conseil central de l'Economie et les exploitants du trafic ferroviaire. »

Art. 4. Une fois l'an, une réunion d'information a lieu entre la Société nationale des Chemins de fer belges et le Conseil central de l'Economie.

Article 6

La loi s'applique à tous les arrêtés pris en exécution de la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

Article 7

La présente loi entre en vigueur le...

Assistaient à la séance plénière commune du 23 juin 2010, tenue sous la présidence de Monsieur P. WINDEY, Président du Conseil National du Travail :

Membres du Conseil Central de l'Economie:

Organisations représentatives de l'artisanat, le petit et moyen commerce et la petite industrie: Monsieur VANDORPE.

Organisations représentatives des organisations des agriculteurs : Monsieur HAYEZ.

Organisations représentatives de l'industrie et des banques et assurances: Monsieur VANCRONENBURG et VAN GULCK.

Organisations représentatives des travailleurs et des coopératives de consommation :

Fédération générale du travail de Belgique : Monsieur LAMAS.

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Madame DUPUIS et Monsieur HANSSENS.

Était présent à la réunion en tant que membre coopté: Monsieur SLEUWAEGEN.

Membres du Conseil National du Travail:

Organisations des employeurs:

Fédération des entreprises de Belgique: Monsieur BUYSSE

Organisations des classes moyennes : Messieurs KRENC et ISTASSE.

Alliance agricole belge: Monsieur VANDER ELST.

Organisations des travailleurs:

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique : Monsieur LEEMANS.

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Monsieur NOEL.

Étaient également présents à la réunion en tant qu'experts du Conseil : Mesdames BETTENS et PEREGO et de heer VAN DEN BERGH.