

N° 7851²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**relatif au financement de l'exploitation
des services publics d'autobus**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(26.8.2021)

Par lettre du 18 juin 2021, M François Bausch, ministre de la Mobilité et des Transports publics a soumis le projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus à l'avis de la Chambre des salariés.

1. A titre liminaire, la CSL se permet de rappeler quelques-unes de ses préoccupations émises en décembre 2019 dans son avis n° III/32/2019 sur le projet de loi relatif à la refonte de la législation sur les transports publics :

18. *Les actuels contrats de service public pour la route vont échoir le 1er janvier 2022. Un appel d'offre public européen sera alors lancé. Cela va mettre un terme à des décennies de contrats consécutifs négociés entre l'État et les différents exploitants.*
19. *Dans ce contexte, notre Chambre craint que cet appel d'offre public européen ne permette plus à des entreprises de transport implantées au Luxembourg, de tailles relativement modestes, de faire face à la concurrence de plus grandes ou établies dans les pays voisins. Cela peut représenter une menace pour l'emploi. De plus, les grandes entreprises étrangères ne sont pas forcément habituées à la tradition du dialogue social au Luxembourg, et voudront profiter de leurs ressources et moyens pléthoriques pour imposer une interprétation des conventions collectives systématiquement défavorable aux travailleurs.*
20. *C'est pour cela que les appels d'offre public européen qui seront émis doivent contenir un cahier des charges avec des critères sociaux et environnementaux élevés. La simple rentabilité financière n'est pas pertinente. Les enjeux vont au-delà. L'exécutif tient un discours ambitieux sur la protection du climat. Et la transition écologique doit être juste socialement. Il faut donc que les paroles se concrétisent dans les actes par des exigences environnementales et sociales fortes, à faire respecter dans le secteur des transports publics pour éliminer le risque d'une concurrence déloyale.*
21. *En outre, la CSL insiste pour que les nouveaux contrats de service public, qui vont être conclus à partir du 1er janvier 2022, reprennent l'intégralité du contenu des conventions collectives, des acquis et des avantages sociaux qui s'appliquent dans le cadre des contrats actuels. Aussi, si un nouvel exploitant est désigné, celui-ci doit, le cas échéant, reprendre l'entièreté du personnel actuellement employé dans le cadre des contrats de service public.*

2. Notre chambre professionnelle est saisie actuellement pour avis concernant le projet de loi relatif au financement des transports RGTR.

En outre, sur sa demande par lettre du 14 janvier 2020, réitérée le 10 mai 2021, la CSL s'est vue transmettre le cahier des charges relatif à la procédure de soumission publique concernant l'attribution des marchés RGTR à partir du 1er janvier 2022.

Par rapport à ces documents, notre Chambre note qu'une bonne partie de ses revendications précitées restent toujours d'actualité.

S'y rajoutent les remarques plus ponctuelles suivantes :

Projet de loi relatif au financement du RGTR

3. L'article 2 du projet de loi prévoit que « *le montant maximal retenu correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation* » .

4. Afin que le financement ne tienne compte de l'évolution future de la convention collective applicable au secteur, notre chambre professionnelle préconise une référence explicite dans le présent projet de loi à cette convention collective, surtout qu'en vertu de la tradition du dialogue social luxembourgeois ladite convention collective a vocation d'être généralement applicable pour avoir été déclarée d'obligation générale.

Cahier des charges du dossier de soumission

5. Suite à sa demande par lettre des 14 janvier 2020 et 10 mai 2021, la CSL s'est vue transmettre ensemble avec le projet de loi concernant le financement du RGTR le cahier des charges ayant trait à la procédure de soumission publique relative à l'attribution des marchés RGTR à partir du 1er janvier 2022.

Ledit cahier des charges contient les conditions de travail applicables aux salariés concernés.

6. A ce titre, la CSL constate que le cahier des charges prévoit un recours aux salariés actuellement employés au RGTR que dans l'hypothèse où le nouvel exploitant ne dispose pas d'un nombre suffisant de salariés.

Notre chambre professionnelle note et déplore ainsi que bon nombre de salariés actuellement employés aux services du RGTR se verront dès le 1er janvier 2022 dans l'obligation d'être réaffectés à d'autres tâches, voire dans le pire des cas seront confrontés à une perte d'emploi si leur employeur, dans l'hypothèse où il n'a pas été titulaire d'une part de marché, ne devait pas pouvoir réorganiser différemment son entreprise.

7. Est par ailleurs mentionné dans le cahier des charges que « *l'exploitant est tenu d'assurer les services faisant objet du contrat avec un effectif de personnel de conduite dont au moins 80% est engagé suivant un contrat à durée indéterminée. Ceci comprend des contrats à temps plein et des contrats à temps partiel* » .

La CSL s'oppose fermement à une portion si importante (20%) au titre des contrats précaires à durée déterminée et revendique que l'intégralité des emplois dans le secteur concerné ne soient pourvus à des salariés occupés à durée indéterminée. La ventilation proposée est en effet totalement démesurée au vu des chiffres issus des relevés opérés au 31 mars 2020 par l'Inspection générale de la sécurité sociale (IGSS), selon lesquels les emplois précaires (CDD) ne représentent au niveau national que 5,1% de l'emploi total.

Concernant les contrats à temps partiel, notre Chambre professionnelle dénonce dans le secteur concerné les recours systématiques à des emplois pourvus à temps partiel, mais de facto gérés par des créneaux à plein temps. Afin de mettre un terme à cette politique des « faux-temps-partiels », la CSL fait actuellement un appel aux employeurs ayant obtenu leur part du marché à renoncer à cette pratique et à engager leur personnel sous contrat de travail à plein temps, lorsque les salariés seront régulièrement affectés à des tâches correspondant à un travail de 40 heures par semaine.

Contrat de services publics

8. Concernant la possibilité de sous-traitance, il est prévu (C3.2.) que l'exploitant définit le volume des prestations sous-traitées dans sa déclaration de sous-traitance, exprimé en pourcentage des kilomètres par an. Ce volume des prestations sous-traitées peut varier pendant la durée du contrat, sans pouvoir dépasser 33%.

La CSL préconiserait un recours tout à fait exceptionnel au mécanisme de la sous-traitance. En tout cas, elle ne saurait avoir une telle envergure en termes de pourcentage.

9. L'alinéa 4 du point C.3.2 oblige l'exploitant envisageant de sous-traiter une partie de l'exploitation des lignes à un ou plusieurs nouveaux sous-traitants pendant la durée du contrat de notifier le changement envisagé au Ministre qui pourra refuser d'accepter un ou plusieurs sous-traitants.

Notre Chambre professionnelle estime indispensable d'associer les structures de représentation des salariés à la démarche en cause en impliquant obligatoirement les délégations du personnel dans un tel processus envisagé de recours à de nouvelles sous-traitances.

*

Sous réserve de la prise en considération des remarques formulées dans le présent avis, la Chambre des salariés approuve le projet de loi susmentionné.

Luxembourg, le 26 août 2021

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

