

N° 7903²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(8.10.2021)

Par lettre du 16 septembre 2021, Monsieur François Bausch, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a soumis le projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le projet a pour objet de conformer la législation luxembourgeoise :

- à l'avis motivé, au titre de l'article 258 TFUE en raison de l'absence de communication des mesures de transposition complètes en droit interne de la directive (UE) 2016/2370
- aux procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 ayant pour objet la non-transposition intégrale de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ou la non-conformité du droit national au droit européen.

2. Il s'agit de l'insertion en droit national de dispositions relatives aux plans d'urgence en cas de perturbation majeure des services dans le cadre des services de transport de voyageurs.

En matière de tarification est par ailleurs intégré dans la loi de 2019 un système de redevances basé sur des procédures appropriées en vue d'une compétitivité optimale du système ferroviaire au sein de l'Union et d'une utilisation efficace des réseaux ferroviaires concernés.

Les modalités de calcul et l'application de certaines modulations et réductions de redevances sont dorénavant prévues sur base de prescriptions et critères prédéfinis dans le texte légal ainsi que dans l'annexe de référence faisant partie intégrante de la loi en cause.

*

REMARQUES GENERALES

3. La CSL profite de l'occasion du présent projet de loi pour rappeler ses principales préoccupations dans le dossier en cause et réitère ses remarques générales suivantes :

3.1. Concernant la libéralisation, la CSL dénonce surtout la libéralisation à tout prix au détriment des conditions sociales et de la sécurité.

3.2. Notre Chambre déplore les effets négatifs engendrés par la politique systématique de libéralisation du rail défendue au niveau européen, et ce sans qu'aucune évaluation des effets de la libéralisation et plus particulièrement des effets sociaux n'ait été effectuée. La libéralisation engagée est loin d'avoir atteint les objectifs escomptés : L'ouverture des marchés aux ambitions concurrentielles outre-frontière n'est pas atteinte. Les objectifs d'amélioration de l'offre de service, de renaissance du rail ou encore de réduction du coût d'exploitation n'ont pas non plus été réalisés. Au contraire, la politique menée a conduit à une réduction des effectifs et partant à une dégradation tant en termes de conditions de travail, de sécurité du travail et de l'emploi que de sécurité ferroviaire.

3.3. Afin de combattre le dumping social, la CSL continue à plaider pour l'amélioration et pour le contrôle efficace des conditions sociales dans le secteur des transports. La CSL se prononce de manière générale contre l'affaiblissement conséquent des entreprises ferroviaires « historiques » par leur déstructuration, accompagnée du risque d'outsourcing avec toutes sortes de conséquences sociales qui y sont attachées.

3.4. La CSL conteste surtout les amputations successives des compétences nationales ce qui par l'ingérence européenne aboutit à une remise en cause totale du service public dans le cadre du transport par rail et à une perte des atouts issus des principes communs tels que : universalité et égalité d'accès, continuité, sécurité, adaptabilité, qualité, efficacité, accessibilité tarifaire, transparence, protection des groupes sociaux défavorisés, protection des usagers, des consommateurs et de l'environnement, participation des citoyens.

3.5. Les effets néfastes de la libéralisation des services publics concernant notamment les services de transport ferroviaire entraînent :

- une concurrence aux dépens de la qualité, mettant par ailleurs en cause la fiabilité du service et où les perdants finaux sont les usagers et les salariés,
- un dumping social à la place d'emplois de qualité,
- un impact négatif sur la sécurité alors que la priorité est la recherche du lucre en lieu et place des réinvestissements dans le renouvellement du matériel roulant,
- l'émergence d'une emprise de multinationales privées sacrifiant les investissements sur l'autel du profit de leurs actionnaires,
- une fragmentation des services avec l'instauration de nouvelles politiques des prix au détriment du niveau de prix abordable au bénéfice des usagers finaux.

3.6. L'ouverture des marchés ferroviaires et l'application de la libre concurrence entraîne nécessairement une politique de réduction des effectifs et de recrutement à court terme ce qui risque d'augmenter l'insécurité et la précarité de l'emploi par le recours à des contrats atypiques (intérimaires, contrats à durée déterminée) à l'externalisation et à la sous-traitance. L'instauration d'une main d'œuvre à deux vitesses dans le secteur ferroviaire est partant inévitable.

3.7. La limitation des coûts liés à la politique des ressources humaines sera inéluctablement associée à une réduction des investissements dans la formation, la santé et la sécurité au travail.

3.8. Est encore à craindre un phénomène de déqualification du personnel de bord (conducteurs, accompagnateurs de train) qui emporte la suppression de responsabilités opérationnelles, y compris celles liées à la sécurité, ce qui se répercute sur la qualité des services.

3.9. Ainsi, la Chambre des salariés déplore vivement que tout au long du processus de libéralisation du rail, et plus particulièrement lors de la mise en place du 4^e paquet ferroviaire, les aspects sociaux restent malheureusement toujours en retrait.

Pour davantage de détails, la CSL renvoie à ses avis antérieurs relatifs aux divers paquets ferroviaires.

REMARQUES PARTICULIERES

4. De manière plus ponctuelle dans le cadre du présent projet de loi, notre Chambre professionnelle regrette vivement que la priorité ne soit toujours et presque exclusivement accordée au volet économique, aux principes de compétitivité avec les performances y attachées. A titre d'exemple peut être mentionné le passage de l'article 2 du présent projet de loi relatif à l'effort de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et la référence dans l'Annexe III, point 2.a concernant le système d'amélioration des performances aux considérations de viabilité économique autour desquelles ce système doit s'articuler.

Or, la CSL se doit de rappeler l'importance des exigences relatives au respect des conditions sociales régissant tant bien les interventions du personnel transitant les réseaux transfrontaliers que la prise en considération et la mise en œuvre des critères sociaux permettant également de contribuer à l'amélioration du niveau de performance et partant à la viabilité du système global.

*

Sur base des remarques formulées dans ses avis successifs, la Chambre des salariés désapprouve le présent projet de loi.

Luxembourg, le 8 octobre 2021

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

