

N° 8027²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre des Salariés (5.7.2022)	1
2) Avis de la Chambre de Commerce (6.7.2022)	3

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(5.7.2022)

Par lettre du 5 mai 2022, Monsieur François Bausch, ministre de la Mobilité et des Travaux publics a soumis le projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le projet de loi a pour objet de compléter la transposition en droit national de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

2. En droit national est complétée la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire par l'adaptation de la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail sous l'annexe 1. Il s'agit concrètement de l'adaptation de deux projets en cours de réalisation et de l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure.

3. La législation luxembourgeoise est par ailleurs complétée en vue d'assurer sa compatibilité avec le Règlement UE n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union.

4. Ces modifications tiennent à contribuer à ce que les mesures nationales de transposition soient rendues conformes 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.

5. La Chambre des salariés approuve les multiples efforts d'investissement relatifs aux projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail.

6. Néanmoins, notre Chambre professionnelle se doit de rappeler ses principales préoccupations dans le dossier en cause et réitère ses remarques générales concernant surtout la mauvaise balance entre la politique de libéralisation à tout prix du rail au détriment des conditions sociales et de la sécurité ferroviaire :

7. 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 cette 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 toujours 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.

8. 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.

9. 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.

10. Malheureusement, 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.

11. Concernant la politique sociale, 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'émergence d'une main d'œuvre à deux vitesses dans le secteur ferroviaire est partant inévitable.

12. 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.

13. 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.

14. 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 4e paquet ferroviaire, les aspects sociaux restent malheureusement toujours en retrait.

15. Pour davantage de détails, la CSL renvoie à ses avis antérieurs.

Sous réserve de la prise en considération des remarques itérativement formulées dans ses avis respectifs, notre Chambre professionnelle approuve le présent projet de loi.

Luxembourg, le 5 juillet 2022

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(6.7.2022)

Le projet de loi (ci-après, le « Projet ») sous avis a pour objet d'adapter la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire¹ (ci-après, « la loi modifiée du 6 juin 2019 »). Le Projet vise notamment à permettre au Luxembourg de se conformer aux procédures d'infraction n°2020/2303 et n°2020/2311 concernant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen qui ont été émises par la Commission européenne à l'encontre du Grand-Duché.

En parallèle, le Projet entend modifier les articles 72 et 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019 dans le but d'assurer la compatibilité de la législation nationale avec le règlement (UE) n°1301/2014 du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union².

Finalement, il propose de modifier la liste des projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail définie à l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019, en procédant à des adaptations budgétaires pour deux projets ainsi qu'à l'ajout d'un nouveau projet au sein dudit annexe.

En bref

- La Chambre de Commerce approuve les articles du Projet qui visent à mettre la législation nationale en conformité avec la directive 2012/34/UE et le règlement (UE) n°1301/2014 sous objet.
- Elle invite les autorités à veiller à une gestion parcimonieuse des nouveaux moyens budgétaires évalués pour les 3 projets réévalués.

*

¹ 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 (Mémorial A – N°390 du 7 juin 2019)

² Ce règlement, tel que modifié, prévoit en effet que les entreprises ferroviaires disposent de la possibilité de se voir facturer leur consommation d'énergie électrique exacte si leurs engins de traction sont équipés de compteurs électriques, raison pour laquelle les pays membres de l'UE sont tenus d'adapter leurs systèmes ferroviaires en 2022 pour garantir la mesure et la facturation pour la consommation de chaque train.

CONSIDERATIONS GENERALES

Dans le contexte des procédures d'infraction, l'exposé des motifs précise que la Commission européenne juge que le Luxembourg aurait transposé de façon incomplète la directive 2012/34/UE précitée du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, parce que certaines dispositions de la directive auraient seulement été intégrées au document de référence du réseau³ (DRR) sans faire l'objet d'une véritable transposition en droit national.

La quasi-totalité des articles du Projet sous avis vise par conséquent à intégrer des dispositions de la directive directement dans la loi nationale précitée. Cette approche, de même que les articles, n'appellent aucune remarque de la Chambre de Commerce. Elle n'a pas non plus d'objections à formuler à l'encontre des modifications qui sont projetées pour les articles 72 et 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019.

En ce qui concerne l'ajustement de l'annexe I de la liste des projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail, la Chambre de Commerce note que les adaptations ont trait (1) au projet de la « Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg » et (2) au projet de « Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1 ». L'introduction (3) du projet de « Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2 » est également proposée.

Sur le plan des coûts budgétaires, la Chambre de Commerce constate que les réévaluations du projet de la création d'un faisceau de remisage et de celui de la phase 1 de l'aménagement de la gare périphérique de Howald donneraient lieu à des dépassements de, respectivement, 28 et de 13 millions d'euros par rapport aux budgets initiaux. D'après les auteurs, ces surcoûts s'expliqueraient par plusieurs imprévus et des demandes supplémentaires spécifiques qui sont venus s'ajouter au cours du temps, de même que par des adaptations indispensables en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles normes techniques et infrastructurelles depuis le début des années 2000.

La Chambre de Commerce reconnaît pleinement l'importance des projets sous objet, notamment dans le cadre de la stratégie MODU 2.0, et elle concède que certains projets infrastructurels de grande échelle peuvent parfois afficher un caractère évolutif dans le temps qui engendre des adaptations conceptuelles en comparaison avec la phase de planification initiale d'un projet. Si elle ne s'oppose donc pas à une réévaluation des deux projets sur le plan budgétaire, elle se demande cependant pourquoi les réévaluations des coûts globaux intègrent, après les dépassements budgétaires sous objet, à nouveaux des postes de dépenses intitulés « Divers et imprévus » qui représentent dans chacun des cas 15% des montants budgétisés pour les travaux de génie civil et de génie technique.

Au regard de ce qui précède, la Chambre de Commerce invite par conséquent les autorités à veiller à une gestion parcimonieuse des moyens budgétaires évalués et rappelle notamment l'importance d'une réalisation aussi rapide que possible des projets ayant trait à la gare périphérique de Howald, ces derniers jouant un rôle crucial dans le cadre de la mise en service du futur pôle d'échange multimodal (train-tram-bus) de Howald.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

³ Le document de référence du réseau (DRR), qui est établi et publié par l'Administration des chemins de fer, est un document précisant de manière détaillée les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois.