

## N° 5560

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché**

\* \* \*

*(Dépôt: le 23.3.2006)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (6.3.2006).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs et commentaire des articles.....	2
4) Fiche financière .....	5

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

Palais de Luxembourg, le 6 mars 2006

*Le Ministre des Transports,*  
Lucien LUX

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– L'article 1er de la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– Les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des sociétés des chemins de fer ayant exploité des lignes du réseau ferroviaire luxembourgeois avant la date de mise en vigueur de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont réglementées dans un statut à édicter sous forme d'un règlement grand-ducal, les exploitants intéressés préalablement demandés en leur avis.

Ledit statut n'est pas applicable au personnel embauché par une entreprise ferroviaire établi au Luxembourg et exerçant les activités de transporteur de marchandises par chemin de fer à titre principal ou y affecté par des sociétés autres que celles ci-devant mentionnées.“

**Art. 2.**– Les articles 2, 3 et 4 de la loi modifiée du 28 décembre 1920 précitée sont abrogés.

**Art. 3.**– L'article 5 de la loi modifiée du 28 décembre 1920 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 5.**– Les dispositions légales réglant le louage de service des employés privés sont inapplicables au personnel tombant sous le statut à édicter en vertu de la présente loi, pour autant que ledit statut n'en dispose pas autrement.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

### 1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

La réforme projetée est conditionnée, d'une part, par la nécessité d'adapter le secteur ferroviaire luxembourgeois à l'évolution du marché communautaire et, d'autre part, par l'option politique retenue dans l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 ainsi que dans l'accord de la tripartite ferroviaire signé le 20 décembre 2005.

En effet, la situation dans laquelle se trouve la société nationale des CFL à l'heure actuelle requiert un engagement commun de l'ensemble des forces de la société pour entamer la réforme incontournable des CFL afin d'assurer la compétitivité du rail et la viabilité économique et sociale de l'entreprise dans un environnement libéralisé. Le Gouvernement a affiché dans ce contexte sa volonté d'accompagner activement la préparation de l'avenir des CFL.

#### 1.1. Le contexte communautaire

Force est de constater que le droit communautaire évolue de manière inéluctable vers une ouverture à la concurrence tant des activités fret que des activités voyageurs.

Dans le Livre blanc de 2001 sur „*La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*“, la Commission européenne place la revitalisation du secteur ferroviaire au cœur de la stratégie de mobilité durable et vise à améliorer l'attractivité et la compétitivité des modes de transport plus favorables à l'environnement. La Commission européenne estime que l'ouverture du marché ferroviaire stimulera la concurrence qui est indispensable pour inciter les acteurs du marché à devenir plus efficaces et plus compétitifs.

La première étape vers la réalisation de ces objectifs s'est concrétisée par l'adoption de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer, qui a transformé le cadre juridique applicable aux entreprises ferroviaires nationales. Cette directive a déclenché le processus d'ouverture de l'accès aux marchés ferroviaires, en établissant des droits d'accès pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux.

Le premier paquet ferroviaire établit des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferré européen pour les services de fret internationaux. En effet, la directive 2001/12/CE vise à accorder à toutes les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne l'accès au réseau ferroviaire pour les services nationaux et internationaux de fret.

La directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires, qui fait partie des mesures du deuxième paquet ferroviaire, ramène le calendrier de la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises pour l'ensemble du réseau ferré européen au 1er janvier 2006 pour s'appliquer à tout type de trafic, y compris le trafic national, à partir du 1er janvier 2007. Les Etats membres auraient dû transposer jusqu'au 31 décembre 2005 cette directive dans leur législation nationale.

Il convient de souligner que la transposition des dispositions prévues dans ces directives est assurée de manière automatique grâce au mécanisme prévu au paragraphe 2 de l'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée qui dispose que *„les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité“*.

Les autres Etats membres de l'Union européenne ont une bonne longueur d'avance sur le Luxembourg en ce qui concerne les mesures d'adaptation à la libéralisation du secteur ferroviaire. En effet, les grands opérateurs traditionnels ont entamé d'importants efforts de restructuration et forment des alliances dans le but de construire des réseaux européens de haute qualité. Certains opérateurs privés sont en train d'acquiescer des parts de marché importantes et des opérateurs spécialisés se focalisent sur les parties les plus lucratives du marché ferroviaire. Les petits opérateurs quant à eux devront se positionner comme opérateur régional ou comme spécialiste d'industrie.

Dans les conditions données, l'objectif de la réforme préconisée vise à adapter le cadre légal à l'esprit des directives communautaires en matière de libéralisation du secteur communautaire des transports ferroviaires. En effet, conformément à l'article 5 de la directive modifiée 91/440 du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, les entreprises ferroviaires doivent être mises en état de pouvoir *„ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requis“*. Le même article 5 prévoit également que *„les entreprises ferroviaires sont en particulier libres (...) de prendre les décisions concernant le personnel“*.

## **1.2. L'option politique retenue**

L'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 prévoit que *„le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL“*.

Les activités des CFL présentent actuellement quelques caractéristiques particulières, à savoir des standards de formation et de sécurité élevés, assortis à une connaissance approfondie des réseaux des pays limitrophes, mais également une concentration des activités sur un petit territoire national, la prépondérance de deux grands clients (Etat, Arcelor) et l'existence d'une importante intervention financière de l'Etat. L'analyse des résultats des CFL fait ressortir que les activités qui affichent un résultat net positif tirent leurs recettes en grande majorité des contributions directes et indirectes de l'Etat et que l'activité fret est structurellement déficitaire.

Dans ce contexte, la tripartite a retenu que les objectifs des CFL devront être les suivants:

- Assurer la viabilité à long terme de toutes les activités des CFL dans un environnement libéralisé, y compris celle du fret, et garantir ainsi un maximum d'emplois;
- Constituer l'épine dorsale des transports publics au Luxembourg par l'accomplissement de missions de service public qui constituent un élément essentiel pour parvenir au rééquilibrage souhaité entre les différents modes de transport et contribuent par là à réduire l'impact environnemental du trafic individuel;
- Servir les intérêts du pays en offrant des services performants de qualité, ceci dans le respect des impératifs de sécurité et au meilleur coût possible pour la communauté luxembourgeoise.

Aux termes de l'accord de la tripartite ferroviaire signé le 20 décembre 2005, „*le statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des CFL sera maintenu, sous réserve des conditions de travail qui seront alignées pour les agents actuels et futurs du groupe CFL sur celles du secteur privé et ainsi adaptées aux besoins d'une entreprise performante afin d'assurer la pérennité de la SNCFL. (...) Les agents futurs de CFL-Cargo bénéficieront d'un nouveau régime sur base de la loi modifiée du 24 mai 1989 sur le contrat de travail. Tant le niveau que la progression de leurs rémunérations s'aligneront sur ceux du secteur sidérurgique et seront déclarés d'obligation générale par le Gouvernement. L'évolution ultérieure constituera le produit de l'autonomie tarifaire des partenaires sociaux*“.

Dans ce contexte, il y a lieu de relever que cet accord se trouve en parfaite concordance avec les vues y relatives du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 9 décembre 2003 au sujet d'un projet de règlement grand-ducal portant modification du statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois, s'est demandé „*si la lettre et l'esprit de la loi de 1920 sont encore compatibles avec les principes actuels de libéralisation et de diversification des transports ferroviaires tels qu'ils se dégagent des directives communautaires afférentes et des instruments de leur transposition en droit national, plus particulièrement des lois du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et celle du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Cette dernière loi et ses règlements d'exécution autorisent désormais la délivrance de licences et, partant, l'accès au réseau ferroviaire luxembourgeois, à d'autres sociétés que la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCFL)*“, tout en estimant „*que ce statut ne saurait être octroyé au personnel des nouvelles sociétés privées à créer en matière ferroviaire. Les salariés de ces entreprises devraient voir leur statut régi par les dispositions de droit commun du droit du travail*“, pour conclure qu'„*une adaptation aux exigences actuelles de la formule retenue dans la loi de 1920 s'impose dès lors à l'occasion d'une prochaine modification législative*“.

### **1.3. La réforme projetée**

Au vu de ce qui précède, il y a lieu de modifier voire d'abroger certaines dispositions prévues par la loi modifiée du 28 décembre 1920 précitée.

Dans cet ordre d'idées l'objectif principal du projet de loi proposé consiste à procurer aux entreprises ferroviaires qui effectuent à titre principal des activités de transporteur de marchandises sur le réseau ferré luxembourgeois l'autonomie indispensable pour bien se positionner sur le marché ferroviaire désormais déjà libéralisé dans le domaine du fret.

Ainsi, les agents futurs embauchés par une entreprise ferroviaire de transport de fret ferroviaire bénéficieront dorénavant d'un nouveau régime de travail basé sur les dispositions de la loi modifiée du 24 mai 1989 sur le contrat de travail.

Il convient de noter que les modifications proposées dans le cadre du projet de loi en question ne sont pas de nature à léser les droits des agents embauchés sous le Statut du Personnel de la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Par ailleurs, le texte a été rédigé de façon qu'il n'en puisse résulter aucune altération dans le chef d'éventuels ayants droit des anciens exploitants de chemins de fer situés sur le territoire luxembourgeois.

Finalement, le projet de loi se propose d'actualiser certaines dispositions de la loi modifiée du 28 décembre 1920 précitée dont les dispositions sont tombées en désuétude. A ces fins les dispositions en question sont, selon le cas, modifiées ou abrogées.

## 2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er*

L'article 1er prévoit qu'un règlement grand-ducal arrêtera un statut fixant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des sociétés des chemins de fer ayant établi leur siège social au Grand-Duché avant le 1er janvier 2006 ou ayant exploité des lignes du réseau ferroviaire luxembourgeois avant la date de mise en vigueur de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Dans le cadre de la procédure réglementaire, les entreprises ferroviaires concernées seront préalablement demandées en leur avis.

Ce même article 1er dispose en son deuxième alinéa que ce statut n'est pas applicable au personnel embauché par une entreprise ferroviaire luxembourgeoise et effectuant principalement des services de transports de marchandises par rail ou y affecté par des sociétés autres que celles ci-devant mentionnées.

### *ad article 2*

Au vu de leur contenu désuet, les articles 2, 3 et 4 de la loi modifiée du 28 décembre 1920 précitée sont abrogés.

### *ad article 3*

L'article 5 porte actualisation de l'article 5 de la loi modifiée du 28 décembre 1920 précitée, en remplaçant la référence à la „loi du 31 octobre 1919 portant règlement du louage de service des employés privés“ par celle à la „loi modifiée du 24 mai 1989 sur le contrat de travail“ et en remplaçant le terme „règlement d'administration publique“ par „règlement grand-ducal“.

\*

## FICHE FINANCIERE

*(en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)*

### 1. INTRODUCTION

Le présent projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

La réforme proposée est conditionnée, d'une part, par la nécessité d'adapter le secteur ferroviaire luxembourgeois à l'évolution du marché communautaire et, d'autre part, par l'option politique retenue dans l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 ainsi que dans l'accord de la tripartite ferroviaire signé le 20 décembre 2005.

L'objectif principal du projet de loi consiste à procurer aux entreprises ferroviaires qui effectuent à titre principal des activités de transporteur de marchandises sur le réseau ferré luxembourgeois la marge de manoeuvre indispensable pour bien se positionner sur le marché ferroviaire désormais déjà libéralisé dans le domaine du fret.

Ainsi, les agents futurs embauchés par une entreprise ferroviaire de transport de fret ferroviaire bénéficieront dorénavant d'un nouveau régime de travail basé sur les dispositions de la loi modifiée du 24 mai 1989 sur le contrat de travail.

Il convient de noter que les modifications proposées dans le cadre du projet de loi en question ne sont pas de nature à léser les droits des agents embauchés sous le Statut du Personnel de la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Par ailleurs, le texte a été rédigé de façon qu'il n'en puisse résulter aucune altération dans le chef d'éventuels ayants droit des anciens exploitants de chemins de fer situés sur le territoire luxembourgeois.

\*

## **2. INCIDENCES SUR LE BUDGET DE L'ETAT**

Force est de constater que l'activité fret est structurellement déficitaire (elle a affiché fin 2005 un résultat négatif de quelque 34 millions d'euros).

Etant donné que le contexte communautaire évolue de manière inéluctable vers une ouverture à la concurrence tant des activités fret que des activités voyageurs, le fret ferroviaire doit s'imposer en concurrence directe avec des opérateurs privés. Le secteur du fret ferroviaire doit se réorienter stratégiquement et devenir rentable.

En considérant le périmètre actuel du fret CFL, la prise en charge par l'Etat du surcoût conformément à l'article 7 de la loi du 28 mars 1997 contribue au financement de quelque 17 millions d'euros de l'activité déficitaire en question.

Si l'on considère le périmètre d'activités de la future entité fret, le montant de ce surcoût s'élève à quelque 15 millions d'euros en 2006 et se réduit à quelque 8,3 millions d'euros après restructuration du fret. Au fil du temps, le surcoût pris en charge par l'Etat diminuera donc progressivement pour disparaître à terme.

