



CHAMBRE DES SALARIÉS  
LUXEMBOURG



AVIS

Avis III/55/2022

5 juillet 2022

## Infrastructure ferroviaire

relatif au

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



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,



Sylvain HOFFMANN  
Directeur



Nora BACK  
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.