



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

2 décembre 2019

AVIS III/30/2019

relatif aux amendements parlementaires du 19 novembre 2019 au projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2020

..... AVIS

Par lettre du 20 novembre 2019, réf. 82fx1b566, le Ministre des Finances a soumis à l'avis de la Chambre des salariés (CSL) les amendements parlementaires du 19 novembre 2019 au projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2020.

Objet

Les amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique visent à tenir compte des considérations exprimées par le Conseil d'État dans son avis n° 60.029 du 12 novembre 2019 relatives au projet de loi sous rubrique.

Dans son avis, le Conseil d'État déclare, devoir réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel au vu du libellé de l'article 34 du projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2020 (ci-après « projet de loi budgétaire »).

Contexte

L'article 34 du projet de loi budgétaire a pour objet de proroger jusqu'à fin 2025 les dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997. Il convient donc en premier lieu de présenter brièvement cette dernière loi.

La loi du 28 mars 1997 concernant l'exploitation des chemins de fer avait pour but de permettre aux CFL de faire face à la pression concurrentielle croissante due aux autres modes de transport, et notamment au fret routier, en autorisant l'État à apporter son concours financier à la couverture d'une partie des frais des CFL afin que ces derniers puissent n'en facturer qu'une partie à leurs clients et rester compétitifs vis-à-vis d'autres acteurs du fret.

Avec la libéralisation complète du fret à compter du 1^{er} janvier 2007, les CFL ont, en partenariat avec le Groupe Arcelor, externalisé leurs activités de fret ferroviaire vers la filiale CFL Cargo S.A. Dans ce contexte, CFL Cargo a initialement eu recours à du personnel provenant pour l'essentiel des CFL et d'Arcelor Mittal.

Les agents CFL affectés à CFL Cargo continuent à être rémunérés par les CFL, tandis que CFL Cargo rémunère les CFL pour cette mise à disposition de main d'œuvre sur base du salaire qu'elle verserait pour un travailleur équivalent sous contrat de droit privé. De ce fait, il existe un écart entre les rémunérations versées par CFL Cargo aux CFL et celles réellement supportées par ces derniers. Cet écart résulte du statut public des agents des CFL mis à disposition.

L'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997 constitue la base légale permettant à l'État de compenser ces charges pécuniaires que ne supporte normalement pas une entreprise commerciale ou industrielle et résultant notamment de l'application des dispositions légales concernant le statut public du personnel des CFL. Ces dispositions sont actuellement applicables jusqu'au 31 décembre 2020.

L'article 34 du projet de loi budgétaire prévoit une dernière prorogation de ce mécanisme prévu à l'article 7 de la loi du 28 mars 1997 jusqu'au 31 décembre 2025.

Mesures prévues par les amendements parlementaires

La Commission des Finances et du Budget de la Chambre des députés se propose actuellement de supprimer, par voie d'amendement parlementaire, l'article 34 du projet de loi budgétaire afin d'obtenir de la part du Conseil d'État la dispense du second vote constitutionnel.

De ce fait, le mécanisme de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997 décrit ci-avant ne sera pas prorogé et l'État ne pourra donc pas continuer à compenser les surcoûts liés à la mise à disposition d'agents publics des CFL à CFL Cargo S.A. à partir du 1^{er} janvier 2021 alors même que le nombre d'agents (actuellement au nombre de 53) mis à disposition continue à être graduellement réduit jusqu'en 2025.

Position de la Chambre des salariés

La Chambre des salariés se doit d'opposer son refus quant à la pure et simple suppression de l'article 34 du projet de loi budgétaire proposée par la Commission des Finances et du Budget de la Chambre des Députés dans ses amendements parlementaires.

En effet, la prorogation du mécanisme prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997 concernant l'exploitation des chemins de fer a pour but de permettre aux CFL et à leur filiale CFL Cargo de pouvoir rester compétitifs face à d'éventuels concurrents de droit privé alors même que les deux entités font face à des charges pécuniaires qui ne seraient normalement pas supportées par une entreprises industrielle ou commerciale.

Ces charges sont dues au fait que les CFL mettent à disposition de CFL Cargo, pour des raisons historiques et à titre tout à fait transitoire, un certain nombre de travailleurs qui jouissent d'un statut d'agent public des CFL et bénéficiant donc de conditions de rémunération plus favorables que les autres travailleurs de CFL Cargo qui ont, quant à eux, été embauchés sous contrat de droit privé.

Aux yeux de la Chambre des salariés, ce dispositif temporaire de compensation des surcoûts – qui doit normalement prendre fin au 31 décembre 2020 – se doit d'être prorogé afin d'offrir une période de transition suffisamment longue aux deux entités concernées afin de normaliser la situation de leur main d'œuvre sans mettre en péril leur fonctionnement.

En effet, une fin trop précoce du mécanisme de compensation aura sans nul doute des conséquences néfastes sur les effectifs de CFL Cargo, qui ne pourra, à courte échéance, plus bénéficier de l'expertise et des savoir-faire des agents des CFL qui lui sont mis à disposition et dont la viabilité pourrait de ce fait être mise en cause.

La CSL s'oppose donc à la suppression de l'article 34 et désapprouve l'amendement y relatif.

Luxembourg, le 2 décembre 2019

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.