

Conclusions de la tripartite ferroviaire 2005

« Gagner la confiance : sécurité et sûreté - Maîtriser le futur : efficacité et qualité »

1. Le contexte de la tripartite ferroviaire

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. »

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.

En prenant en compte l'**environnement européen**, force est de constater que le contexte communautaire juridique évolue de façon inéluctable vers une ouverture à la concurrence tant des activités fret que des activités voyageurs. La tripartite constate que le Gouvernement s'est toujours montré réticent face à une libéralisation menée à pas accéléré et dont les conséquences économiques, sociales et environnementales restent incertaines.

La tripartite s'accorde cependant également à constater que la plupart des Etats membres de l'Union européenne a une bonne longueur d'avance sur le Luxembourg en ce qui concerne les mesures d'adaptation à la libéralisation du secteur ferroviaire. 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'acquérir 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.

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 retient 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.

Pour les CFL, les **défis** qui se dégagent de ces remarques liminaires peuvent se résumer comme suit :

- A partir du 1^{er} janvier 2007, l'**activité fret** devra s'imposer en concurrence directe avec des opérateurs privés et les transports routiers. Elle doit se réorienter stratégiquement et devenir rentable en activité isolée, sans aucun subside croisé. Etant donné que l'activité fret est structurellement déficitaire (elle affichera fin 2005 un résultat négatif de quelque 34 millions d'euros), la réalisation d'un programme de redressement est nécessaire d'urgence pour assurer sa viabilité. Ce programme devra inclure un repositionnement stratégique, des améliorations opérationnelles ainsi que l'accès à des coûts comparables à ceux du marché privé.
- Par analogie au secteur du fret ferroviaire et devant l'horizon de la libéralisation du domaine du **transport de voyageurs** qui s'annonce pour 2012, les activités internationales et notamment transfrontalières des CFL doivent à terme également devenir compétitives pour résister à la concurrence des pays limitrophes, dont les coûts restent en deçà de ceux du service voyageurs de la SNCFL. Tandis que les charges salariales sont pour partie à la base des différences constatées, la productivité du personnel et du matériel roulant se doit également d'être améliorée.
- Afin de réduire les charges pour l'Etat et les redevances d'infrastructures à charge des opérateurs fret et voyageur, l'activité infrastructure doit davantage répondre au principe d'économicité. En tant que **gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire**, la position de coûts des CFL est plus élevée que dans d'autres pays, ceci aussi bien pour l'entretien et le renouvellement des installations fixes que pour la gestion du réseau. Comme pour l'activité voyageur, les coûts salariaux n'expliquent qu'une partie de cette différence, et tous les leviers potentiels devront être utilisés pour pouvoir atteindre à terme un niveau de performance compétitif.

2. Un train de mesures assurant l'avenir des CFL

Pendant les dernières années, plusieurs initiatives ont été lancées par les CFL afin d'assurer leur avenir :

- Entre 2001 et 2003, un projet d'entreprise a été développé par la direction des CFL. Les principales conclusions de ce projet d'entreprise ont servi de base pour mener les discussions au sein des réunions préparatoires de la tripartite ferroviaire.
- Pour ce qui est du service voyageurs, il y a lieu de citer l'acquisition de nouveau matériel roulant afin d'augmenter l'attractivité pour les clients, d'améliorer la productivité, de pouvoir opérer des trafics transfrontaliers et d'étendre le périmètre d'activité des CFL.
- Dans le domaine du fret, on notera la création de l'ELC pour commercialiser les activités fret ainsi que le lancement de projets pilotes pour améliorer la productivité, tels l'utilisation de locomotives télécommandées pour la desserte, la mise en œuvre de l'embranchement unique avec ARBED, la réorganisation de la desserte sur certaines destinations ou encore le projet Sibelit.
- Dans ce contexte, il importe également de rappeler qu'en septembre 2001, les CFL ont procédé à l'acquisition de la société privée N.E.G. afin de pouvoir tirer profit des potentialités du marché libéralisé allemand. En janvier 2004, les CFL ont repris une deuxième société allemande, la société NVAG, qui est active dans le transport de fret et dans le transport de voyageurs.
- Notons finalement la coopération avec la SNCF et la SNCB pour l'exploitation du corridor Belifret, dans le cadre de laquelle les cheminots des CFL ont consenti de circuler jusqu'à Mulhouse.

Dans le cadre d'une trentaine de réunions préparatoires organisées après le hearing « Fir eng zukunftsfaehg Eisebunn » qui s'est déroulé à Bettembourg les 16 et 17 mars 2005, et à l'issue de six réunions de la tripartite ferroviaire qui se sont tenues entre le 24 octobre et le 20 décembre 2005, le Gouvernement, la direction de la SNCFL ainsi que les représentants de son personnel sont tombés d'accord sur un train de mesures substantielles permettant de définir le cadre pour maîtriser les enjeux de demain.

2.1 CFL-Cargo : Coopération avec Arcelor dans le domaine du fret ferroviaire

Après analyse de différents scénarii pour assurer la pérennité de l'activité fret, la tripartite convient qu'un partenariat renforcé avec Arcelor présente les avantages suivants pour mettre en œuvre le repositionnement stratégique indispensable de l'activité fret des CFL :

- Arcelor représente plus de 70% des volumes du fret transporté par les CFL. Une coopération avec Arcelor représente un engagement à long terme du principal client et offre partant une perspective de viabilité à long terme de l'activité fret.
- L'intégration avec les opérations de transport interne d'Arcelor permettra d'optimiser les opérations de bout en bout et entraîne d'importantes synergies. Une coopération plus étroite avec le principal client permet également d'influencer le cadencement, voire la régularité des flux et ainsi d'optimiser les opérations de desserte, de triage et de transport longue distance par une meilleure utilisation des ressources (personnel et matériel roulant).
- Pour garantir un maximum d'emplois, une extension des opérations au-delà des frontières est indispensable. Pour les trafics de wagons isolés, cette extension pourrait se faire en coopération avec les opérateurs voisins.
- Pour contrecarrer les effets de concentration de la libéralisation du secteur ferroviaire, une solution luxo-luxembourgeoise mariant deux sociétés avec des cultures d'entreprise similaires en matière de dialogue social, de standards santé-sécurité et de politique de formation, revêt une importance stratégique.

La tripartite approuve partant la création d'une Joint Venture entre les CFL et Arcelor, dénommée CFL-Cargo, dans laquelle les CFL détiendront la majorité des fonds propres et qui se base sur le plan d'affaires et le concept opérationnel élaborés par les deux sociétés. Ces derniers doivent le cas échéant être revus afin de suffire aux besoins qui se dégagent de la desserte des clients non rentables, des transports fret en transit et du transport inter-, voire multimodal (activités CLB).

La tripartite se déclare par ailleurs d'accord avec le périmètre d'activités projeté de CFL-Cargo, qui inclut la fonction traction (la traction longue distance sera progressivement transférée des CFL à CFL-Cargo) ainsi que les opérations de desserte et l'exploitation opérationnelle des activités de triage. Elle invite cependant les responsables des CFL et d'Arcelor à inclure également les activités de maintenance de l'atelier de Pétange (CFL), qui sera modernisé, et de celui de Belval (Arcelor) dans le périmètre de la société CFL-Cargo qui devrait voir le jour au début du 2^e semestre 2006 au plus tard.

L'Etat garantira un accès non discriminatoire au triage de Bettembourg et veillera à instaurer un inspectorat en matière de visite sous la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

La tripartite prend note qu'Arcelor s'est engagé à conclure un contrat à long terme avec CFL-Cargo pour le transport ferroviaire de ses propres biens. S'agissant des activités économiquement non rentables sur le territoire luxembourgeois, CFL-Cargo continuera la desserte de ces clients pendant une phase transitoire qui ne dépassera pas vingt-quatre mois et laquelle sera mise à profit par le Gouvernement pour introduire des mesures compensatoires dans l'intérêt du rail par rapport à la route (p.ex. définition de ces activités comme relevant du service public) pour autant que ces

mesures soient conformes avec le droit communautaire.

Finalement, la tripartite se félicite de la volonté affichée par les CFL et Arcelor de faire appliquer au sein de CFL-Cargo les principes de la cogestion à tous les niveaux relevant et de maintenir, voire de développer les transports fret en transit.

2.2 Adaptations au niveau de la structure organisationnelle des CFL

Pour se conformer aux exigences européennes, différentes solutions ont été étudiées au niveau des textes organiques des CFL dans le but de trouver un dénominateur commun entre une mise à profit intégrale du nouveau contexte communautaire et le respect des acquis du passé. L'option finalement retenue prévoit de maintenir le caractère sui generis d'une société publique à vocation commerciale, avec externalisation des fonctions dites essentielles (tarification, répartition et attribution des sillons).

La création de CFL-Cargo dans le domaine du fret et l'externalisation des fonctions essentielles vers la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, sauvegarde le caractère de société intégrée des CFL et permet de se mettre le plus rapidement possible en conformité avec les exigences communautaires.

A l'intérieur des CFL, il faudra veiller à installer une séparation claire entre les activités d'opérateur ferroviaire et les activités de gestionnaire de l'infrastructure, ceci aussi bien au niveau de la gestion que de la comptabilité. Lors de la restructuration, les fonctions de support devront aussi être analysées, réorganisées et redimensionnées.

En matière de formation du personnel, la tripartite convient que les CFL sont les mieux outillés pour assurer la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité dans le secteur ferroviaire. Le regroupement de la formation se fera dans un centre de formation agréé par l'Etat.

2.3 Le statut du personnel/ l'évolution des effectifs

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. Parmi ces besoins comptent notamment une plus grande flexibilité au niveau des heures de travail et une plus grande polyvalence, ceci pour permettre de moderniser les méthodes de travail et pour améliorer le niveau de productivité du personnel et du matériel. Ces adaptations se feront dans le respect des impératifs de la sécurité ferroviaire tout en tenant compte des aspirations des cheminots au niveau de la qualité de vie ainsi que de la sécurité et de la protection de la santé au travail.

Le Gouvernement invite les différents partenaires réunis au sein des organes statutaires des CFL à entamer dans les meilleurs délais les négociations relatives aux conditions de travail et aux nouveaux métiers qui sont appelés à garantir une plus grande polyvalence afin qu'elles puissent aboutir à des résultats concrets au cours du 2^e trimestre 2006 au plus tard.

Le transfert du personnel actuel des CFL vers la CFL-Cargo se fera suivant les modalités internes des CFL pour le personnel à affecter à une filiale. 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.

La réorganisation de l'activité fret se répercutera sur l'ensemble de l'entreprise par le transfert, la création et la suppression de postes. Le nombre exact d'emplois à créer, à supprimer ou à affecter dépendra de l'évolution des activités de la société durant les prochaines années, mais la tripartite tient d'ores et déjà à relever qu'il importe que le processus de restructuration des CFL se fasse sans licenciements.

Le personnel temporairement en surnombre devrait en effet pouvoir être utilement affecté à des missions de contrôle et de surveillance dans le cadre de projets de sécurisation des clients du transport public. Ces affectations devront se faire

- en concertation entre la direction des CFL et les délégations du personnel ;
- de manière fonctionnelle pour rencontrer les exigences de l'entreprise ainsi que les aspirations légitimes du personnel à des emplois de qualité ;
- d'une façon équitable et objective qui garantisse les droits de chacun.

2.4 Les engagements de l'Etat

Le Gouvernement réaffirme son ambition de vouloir rééquilibrer durablement le partage entre les différents modes de transports et de placer la sécurité et la qualité des transports au cœur de son action.

Afin de pouvoir suffire à ces objectifs, le Gouvernement entend tout d'abord parvenir à une meilleure prise en compte du coût réel en relation avec l'utilisation d'infrastructures de transport. Le coût réel comprend tous les coûts externes, tels les coûts médicaux liés aux accidents, les coûts pour la santé liés à la pollution atmosphérique et au bruit ou encore les coûts résultant de l'accroissement des congestions. Mieux contenir ces coûts externes signifie donc encourager l'utilisation des modes de transports les moins polluants et des réseaux les moins congestionnés.

Aussi, en matière de redevances pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois, le Gouvernement fera-t-il étudier les dérogations possibles à l'obligation de fixer une redevance égale au coût marginal afin de rééquilibrer les conditions de concurrence entre le transport ferroviaire et des transports concurrents en ce qui concerne ces coûts dits externes. Par ailleurs, il est envisagé de porter à l'avenir les taxes d'utilisation du réseau autoroutier par les poids lourds (système de l'Eurovignette) directement en recette au niveau du Fonds du Rail pour contribuer au financement des infrastructures ferroviaires.

Ensuite, le Gouvernement contribuera à l'extension et à la modernisation du réseau ferroviaire avec un appui financier approprié. Au niveau transfrontalier, la réalisation du projet Eurocap Rail et le raccordement au TGV Est-européen revêtent une importance primordiale. Au niveau national, il s'agit prioritairement et conformément au programme pluriannuel des dépenses en capital 2005-2009 du budget de l'Etat pour l'exercice 2006:

- de la mise à double voie de la ligne ferrée de Pétange à Luxembourg ;
- de la nouvelle gare ferroviaire à Belval-Usines et de l'antenne ferroviaire Belval-Usines/Belvaux-Mairie ;
- de la réalisation du raccordement ferroviaire du Kirchberg et de l'Aérogare ;
- de la construction d'un nouveau viaduc à Pulvermühle et de l'adaptation de la tête Nord de la Gare de Luxembourg ;
- de la construction d'un nouveau centre de remisage et de maintenance.

Par ailleurs, les dépenses en relation avec la maintenance du réseau et l'entretien constructif seront maintenues à un niveau élevé et la réalisation du nouveau garage bus des CFL sera entamée à brève échéance. Afin de devenir propriétaire de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des immeubles fonciers et bâtis relevant du domaine ferroviaire, le Fonds du Rail procédera, en recourant à un emprunt, à l'acquisition des gares de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette, de Pétange, de Bettembourg et d'Ettelbruck ainsi que de l'infrastructure ferroviaire inter-usines d'Arcelor.

La tripartite s'accorde également sur l'importance stratégique du projet « Modalohr », un projet d'« autoroute ferroviaire » qui favorise le trafic combiné par la mise sur rail de poids lourds pour parcourir les longues distances. Ce projet sera financé par le biais du Fonds du Rail.

Afin d'asseoir les planifications pluriannuelles des CFL sur des bases fiables, le Gouvernement se déclare d'accord à entamer dès le 1^{er} septembre 2006 la renégociation du contrat de service public par rail et par route, voire du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire, qui viendront à terme le 31 décembre 2008.

L'accomplissement de missions de service public doit en effet se traduire par un régime particulier par rapport au droit de la concurrence et à la libre prestation de services. L'Etat est, et reste dans l'obligation de concéder des compensations financières aux opérateurs chargés sous forme de contrats de services publics d'exécuter des missions de service public et dont l'accomplissement entraîne des coûts supplémentaires. Les nouveaux contrats, à exécuter suivant le principe de bonne gestion financière, tiendront notamment compte des impératifs de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de qualité.

3. Conclusion

Le Gouvernement, la direction des CFL et les syndicats marquent leur accord sur l'ensemble de la réforme ferroviaire telle que retenue dans le cadre des présentes conclusions de la tripartite ferroviaire. Le Gouvernement entend soumettre dans les meilleurs délais les textes légaux nécessaires à l'approbation de la Chambre des Députés. La direction des CFL et les syndicats s'engagent quant à eux à mettre en œuvre les différents éléments de la réforme projetée dans un esprit ouvert de dialogue social, avec la détermination et l'engagement nécessaires pour aboutir le plus rapidement possible. A cette fin sera créé un comité de suivi de la restructuration interne des CFL, composé de représentants du personnel et de membres du conseil d'administration, voire de la direction des CFL.

Luxembourg, le 20 décembre 2005

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

Jean-Claude Juncker



Premier Ministre
Ministre d'Etat

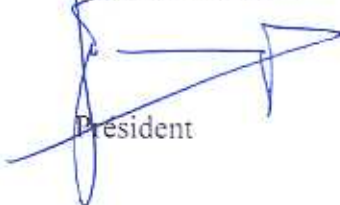
Lucien Lux



Ministre des Transports

Pour la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois :

Jeannot Waringo



Président

Alex Kremer



Directeur Général

Pour les représentants du personnel :

Nico Wennmacher



Président
FNCTTFEL

Georges Bach



Président
FCPT-Syprolux