



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

PROCHAIN 4^e PAQUET FERROVIAIRE

POSITION DE L'ETF
18 septembre 2012

RESUME

En réaction à l'annonce du 4^e paquet ferroviaire, l'ETF a adopté les positions de principe suivantes en ce qui concerne la libéralisation des services de transport ferroviaire de passagers et la séparation entre activités de gestion des infrastructures et exploitation du réseau.

La Fédération européenne des travailleurs des transports :

- rejette toute proposition qui viserait à s'ingérer dans les compétences des États membres en matière d'organisation du transport ferroviaire de voyageurs au niveau national et à imposer la libéralisation et la concurrence dans tous les États membres par le biais d'une législation européenne ;
- demande de ne pas modifier le Règlement (CE) N° 1370/2007 relatif au transport public de passagers par chemin de fer et par route et de maintenir le principe de « liberté de choix » des autorités compétentes sur la manière d'organiser les services publics (attribution directe / appel d'offre), garantie par le protocole 26 du traité de Lisbonne ;
- eu égard au protocole 26, appelle l'UE à cesser de faire pression dans le sens d'une libéralisation des services publics, y compris des services de transports publics, qui relèvent de la responsabilité nationale de chaque État, et condamne l'absence persistante d'une évaluation approfondie et exhaustive de l'impact de la libéralisation des services publics ;
- souligne que l'ouverture à la concurrence de tous les transports ferroviaires de passagers encourage les entreprises de services à ne sélectionner que les lignes et/ou périodes horaires les plus rentables au détriment d'une offre complète en termes de destinations et d'horaire en réponse à tous les besoins des passagers, faisant ainsi abstraction des principes d'accessibilité et d'universalité des services de transports publics ;
- s'oppose fermement à l'approche purement dogmatique en ce qui concerne la séparation complète entre gestion des infrastructures et exploitation du réseau ferroviaire ;
- est convaincue qu'il ne peut y avoir de modèle unique pour tous les chemins de fer d'Europe. Les conditions géographiques de transport, les tâches et les capacités financières varient d'un État



President Lars Lindgren

Vice Presidents Alexander Kirchner
Brigitta Paas

General Secretary Eduardo Chagas



membre à l'autre si bien qu'un modèle unique pourrait engendrer de graves préjudices dans certains États membres ;

- insiste sur le fait que la création de deux structures administratives aura un coût financier énorme et ce faisant, les synergies positives découlant d'investissements à long terme dans la recherche et l'innovation, qui tiennent compte à la fois de l'état des infrastructures et du matériel roulant, seront perdues.
- L'ETF est aussi particulièrement préoccupée par les conséquences pour la sécurité car l'étroite coordination et la communication entre rail et train (réseau et matériel roulant) disparaîtront et chaque acteur au sein du système tentera de minimiser ses responsabilités en cas d'accident.

Les aspects sociaux

L'ETF

- insiste pour que soit garantie une meilleure protection des travailleurs en cas d'ouverture du marché ainsi qu'en cas d'application de la procédure d'appel d'offre. Il doit être obligatoire pour l'autorité compétente d'imposer aux entreprises en concurrence d'offrir des conditions sociales équitables (« publication d'un cahier des charges ») et de protéger l'emploi des travailleurs et tous les droits et conditions sociales et de travail acquis en cas de changement d'exploitant (« transfert de personnel ») ;
- souligne le fait que dans un système d'appel d'offres, les contrats sont attribués sur la base du prix le plus bas, pas de la qualité, en particulier lorsqu'il n'y a pas de normes qualitatives et sociales obligatoires. Cette approche incite au sous-encherissement dans le processus d'appel d'offres et mène au dumping social ;
- dénonce avec fermeté le mépris continu des conséquences sociales qu'aura l'ouverture du marché, telles que la réduction du nombre de salariés, l'augmentation de l'externalisation et de la sous-traitance de services, l'augmentation du nombre d'emplois atypiques et précaires, le recours plus fréquent aux travailleurs intérimaires, l'intensification de la charge de travail et des pressions au travail, l'augmentation des horaires flexibles, des horaires coupés, des heures supplémentaires ;
- insiste sur l'importance d'un marché du travail intragroupe au sein d'une entreprise ferroviaire intégrée afin de permettre une restructuration socialement responsable et qui assure la protection sociale des travailleurs exerçant une profession spécifique dans le secteur ferroviaire, travailleurs qui doivent satisfaire à des exigences médicales strictes, comme les conducteurs de trains.
- dénonce à quel point sont négligées les conséquences que la libéralisation peut avoir sur la santé et la sécurité en raison des réductions d'investissement dans les domaines liés à la sécurité comme la maintenance, les contrôles techniques, la durée de formation, le nombre de membres du personnel à bord des trains.

L'ETF est une organisation syndicale paneuropéenne qui représente plus de 2,5 millions de travailleurs du secteur des transports, tous modes confondus, affiliés à 243 syndicats des transports dans 41 pays européens. Dans le secteur ferroviaire plus précisément, l'ETF représente 850.000 travailleurs affiliés à 83 syndicats dans 37 pays.

1. INTRODUCTION – REMARQUES GÉNÉRALES

2. LIBÉRALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

- a) **Obligation d'appels d'offres pour les services ferroviaires de transport de voyageurs (concurrence pour le rail).**
- b) **Ouverture à la concurrence (sur le rail)**
- c) **Impact sur l'offre de services de transport ferroviaire de voyageurs, sur la qualité des services de transport de voyageurs, sur les prix et sur les budgets publics**
- d) **Conséquences sociales de l'ouverture du marché**
- e) **L'ETF réclame une protection sociale obligatoire**

3. POURSUITE DE LA SÉPARATION ENTRE GESTION DE L'INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION

4. TACHES FUTURES DE L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPEENNE (VOIR LA POSITION DE L'ETF DANS UN DOCUMENT SEPARÉ)

oo

1) INTRODUCTION – REMARQUES GÉNÉRALES

Dans son Livre blanc sur les transports COM(2011) 144, la Commission européenne a annoncé qu'elle présenterait (d'ici la fin de 2012) un 4^e paquet ferroviaire énonçant les principaux éléments d'une poursuite de l'ouverture du marché des services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs, une plus grande séparation entre gestion de l'infrastructure et exploitation du réseau, et de nouvelles tâches pour l'Agence ferroviaire européenne, probablement axées sur une autorisation des véhicules et une certification unique de la sécurité.

Par ces mesures, la Commission européenne continue à appliquer une politique dogmatique d'ouverture des marchés et de fragmentation du système ferroviaire qui, à ce jour, ne s'est pas encore révélée ni efficace ni adéquate pour promouvoir les chemins de fer en Europe.

L'ETF note :

- qu'une évaluation appropriée et non idéologique de l'impact de la politique ferroviaire de l'Union européenne, tenant compte de ses conséquences sociales, n'a toujours pas été réalisée, à l'instar de ce qui s'est produit pour d'autres entreprises de réseau de service public libéralisées ;
- que la restructuration totale du secteur (passant d'une auto-réglementation à une régulation extérieure) et les nouvelles structures introduites par le troisième paquet ferroviaire (organes de réglementation du rail, autorités nationales en charge de la sécurité, organes indépendants d'enquête sur les accidents, organismes notifiés, répartition des capacités d'infrastructure et organismes de tarification) ne sont pas encore pleinement fonctionnelles ;
- qu'il ne peut y avoir de modèle unique pour tous les chemins de fer en Europe. Les conditions géographiques de transport, les tâches et les capacités financières varient

tellement d'un État membre à l'autre qu'un modèle unique pourrait engendrer de graves préjudices dans certains États membres. L'Europe et, plus encore, le principe de subsidiarité défini dans le Traité doivent être respectés.

L'ETF déplore que la Commission maintienne son idéologie de libéralisation, en se concentrant maintenant sur les services publics de transport ferroviaire, alors que d'autres éléments s'avèrent plus pertinents :

- Une politique (nationale) claire et résolue, donnant la priorité au développement du système ferroviaire en tant que système de transport durable pour demain ;
- En conséquence, une politique de développement d'infrastructure (y compris de gares ferroviaires) bénéficiant d'un financement substantiel ; un engagement clair en faveur de services publics de transport ferroviaire avec affectation de moyens financiers suffisants pour maintenir le niveau des offres de transports publics et améliorer la qualité des services ;
- Une internalisation de tous les coûts externes pour tous les modes de transport, nonobstant de possibles inégalités décidées au niveau politique en faveur du système ferroviaire afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- Une interopérabilité des systèmes ferroviaires en Europe pourrait être plus facile à réaliser dans un système comptant moins d'acteurs qu'avec une multitude d'acteurs.

Bien informée de l'argumentation fondée sur les statistiques, l'ETF est toutefois préoccupée par les effets sur la sécurité du rail

- de la libéralisation continue et donc de la pression exercée sur le système ferroviaire en raison des coupes budgétaires ; ce qui mène inévitablement à des économies dans les domaines liés à la sécurité comme la réduction des intervalles de maintenance, des contrôles techniques, de la durée de formation, du personnel de bord, etc. ;
- du manque de structures fonctionnant de manière adéquate dans plusieurs États membres (autorités nationales de sécurité, mise en œuvre de la nouvelle législation sur la sécurité) ;
- de l'absence de réglementations et de structures ainsi que de conditions techniques pour l'enregistrement, pour le contrôle et l'exécution des règles applicables, comme les limitations des temps de conduite et de repos, qui ont un effet direct sur le niveau de sécurité ;
- d'une multitude d'acteurs et de la multiplication du nombre d'interfaces, qui accroissent le risque de faiblesse et d'échecs de la communication.
- de l'externalisation, des contrats de travail temporaires/de courte durée et du nombre croissant d'agences d'intérim au sein du secteur qui brouillent la chaîne des responsabilités en ce qui concerne les aspects de sécurité ;
- de l'absence de règles et de structures de surveillance et de mise en œuvre des exigences techniques requises, comme les intervalles minima de maintenance et les inspections minimales du matériel roulant en circulation.

En conséquence, et comme l'a rappelé la CES dans ses résolutions « Un contrat social pour l'Europe » et « Les règles de l'UE en matière de marchés publics », l'ETF demande de mettre fin aux pressions de l'UE pour libéraliser les services publics qui relèvent de la responsabilité nationale. Nous condamnons l'absence permanente d'une évaluation approfondie et exhaustive d'impacts. L'ETF demande l'arrêt du démantèlement des

sociétés ferroviaires intégrées, et demande de conserver une responsabilité nationale. L'ETF suggère de mener une CAMPAGNE CONJOINTE de tous les acteurs concernés afin de sauvegarder le système ferroviaire et de répondre aux attentes de la collectivité. L'ETF organisera des actions syndicales si nécessaire.

L'ETF adopte les positions suivantes sur le projet de la Commission :

2) LIBÉRALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

La Commission vérifie actuellement :

- L'amendement au Règlement (CE) n. 1370/2007 (Règlement OSP) en vue d'imposer des appels d'offres pour l'ensemble des services publics de transport ferroviaire de voyageurs (concurrence sur le réseau) ;
- L'amendement de la Refonte de la directive, qui vient d'être adoptée, et l'ouverture du marché des services dits auto-financés ou services de transport de voyageurs ne relevant pas des OSP (libre accès au marché, concurrence sur le réseau).

a) Obligation d'appels d'offres concurrentiels pour les services ferroviaires de transport de voyageurs (concurrence pour le rail

Transport ferroviaire de voyageurs et obligations de service public (OSP)

Le transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre des transports publics est un service public (service d'intérêt général) qui contribue de manière essentielle à assurer la mobilité des citoyens européens. Il contribue largement à l'inclusion des personnes et à la cohésion sociale en Europe. En tant que service public, il doit être accessible et abordable pour tous les citoyens européens. Et les citoyens européens ont droit à des services de transports publics de qualité offerts dans des conditions acceptables pour les travailleurs qui assurent ces services.

Le transport ferroviaire national de voyageurs est le seul segment du secteur ferroviaire européen non visé par la libéralisation imposée par l'UE. C'est le seul segment qui relève encore de la décision politique des gouvernements nationaux et régionaux.

Le transport public ferroviaire de voyageurs est régi par le Règlement (CE) n. 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Ce règlement a été adopté en 2007, après 10 années de discussions et recherches de compromis difficiles et après trois propositions différentes de la Commission, il est entré en vigueur en 2009. La période de transition prend fin en 2019. Ce Règlement exige que les États membres déposent, en 2014, un rapport à mi-parcours sur la mise en œuvre et les expériences.

L'ETF estime que le Règlement actuel sur les OSP est un compromis équilibré, qu'il ne faudrait pas modifier unilatéralement ni mettre en péril en proposant des amendements aussi inutiles qu'inacceptables pour le secteur ferroviaire avant même que les EM ne doivent remettre leurs rapports à mi-parcours et rendre compte de leurs expériences.

Ce Règlement garantit la « **liberté de choix** » quant à la façon d'organiser les services publics aux niveaux national, régional et local. Les autorités compétentes peuvent décider si elles accordent directement les contrats de services publics ou si elles optent pour des appels d'offres.

Cette « liberté de choix » a été confirmée par le Traité. L'article 14 et le protocole n° 26 du traité de Lisbonne sur les « services d'intérêt général » souligne l'importance de ces services et le rôle essentiel des échelons national, régional et local dans la fourniture de ces services d'intérêt économique général :

Article 1 du Protocole n° 26

« Les valeurs communes de l'Union concernant les services d'intérêt économique général au sens de l'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne comprennent notamment :

- *Le rôle essentiel et le large pouvoir discrétionnaire des autorités nationales, régionales et locales pour fournir, faire exécuter et organiser les services d'intérêt économique général d'une manière qui réponde autant que possible aux besoins des utilisateurs ;*
- *La diversité des services d'intérêt économique général et les disparités qui peuvent exister au niveau des besoins et des préférences des utilisateurs en raison de situations géographiques, sociales ou culturelles différentes ;*
- *Un niveau élevé de qualité, de sécurité et quant au caractère abordable, l'égalité de traitement et la promotion de l'accès universel et des droits des utilisateurs. »*

De plus, l'article 36 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, qui fait partie du traité de Lisbonne, souligne le rôle des SIEG dans la cohésion sociale et territoriale de l'Europe.

En conséquence, l'ETF rejette toute proposition qui viserait à s'ingérer dans les compétences des États membres en matière d'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et à imposer la libéralisation et la concurrence par le biais d'une législation européenne. L'ETF demande de ne pas modifier le Règlement (CE) n. 1370/2007 et de maintenir le principe de la « liberté de choix » en matière d'organisation des services publics.

L'ETF souligne que ce n'est pas par hasard que les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) sont devenus, sans appel d'offres, le meilleur système ferroviaire au monde. En Suisse, la qualité est obtenue, non pas par la concurrence, mais au moyen d'une politique de transport à long terme adéquate, soutenue par la population, une équipe de direction compétente et du personnel motivé.

De plus, il y a une évidence claire des faillites du système d'appels d'offres concurrentiels (ou du franchisage) comme par exemple au Royaume-Uni :

- Faillite de l'opérateur de la « East Coast Main Line » en 2009, qui a obligé le département des Transports à reprendre sous contrôle public les opérations et a provoqué comme conséquence des coûts importants supportés par les contribuables ;
- Arrêt de la procédure d'appels d'offres pour la « West Coast Line » dû à une erreur de l'autorité compétente (département des Transports) en octobre 2012, qui coûtera aux contribuables britanniques une somme estimée à 300 millions de livres ;

- Le système ferroviaire britannique fragmenté de franchisage est trois fois plus cher que les chemins de fer du continent européen et coûte aux contribuables beaucoup plus qu'avant la libéralisation et la privatisation.

Appels d'offres et dumping social : Habituellement, dans un système d'appel d'offres, les contrats sont attribués sur la base du prix le plus bas, pas de la qualité, en particulier lorsqu'il n'y a pas de normes qualitatives et sociales obligatoires. Souvent, les pouvoirs publics n'ont pas le savoir-faire nécessaire pour gérer le processus d'appel d'offres ni pour vérifier si les offres soumises sont faisables (voir le désastre de la « West Coast Line » au Royaume-Uni). Ils ne peuvent contrôler si les clauses des contrats sont respectées. Ceci encourage les offres sous-évaluées et le non-respect des critères d'attribution des marchés.

Pour déposer une offre moins chère, les soumissionnaires économisent en grande partie sur les coûts de personnel : salaires inférieurs, horaires plus longs, moins d'effectifs. Cela entraîne une spirale à la baisse non seulement chez les nouveaux opérateurs privés mais aussi dans l'ensemble du secteur. Contrairement aux objectifs de l'Union européenne, aucun emploi de qualité ne sera créé ; le personnel ne restera pas plus longtemps en poste, en revanche :

- **Les processus d'appel d'offres basés sur l'octroi des marchés aux moins disants ont encouragé le dumping social dans le secteur.**

b) Ouverture à la concurrence (sur le rail)

L'ouverture complète du marché à la concurrence encourage le **choix des services les plus avantageux** sur des lignes rentables et/ou à des heures rentables. Parallèlement, elle réduit les possibilités générales des opérateurs historiques de financer des services sur des lignes moins rentables au moyen des recettes de lignes rentables. Une offre combinée de lignes rentables et non rentables n'est plus possible. Nous pouvons supposer que la stratégie de réduction des coûts de l'opérateur historique sera de fermer des lignes, donc de réduire l'offre de transport de voyageurs pour le grand public et, en conséquence, l'emploi.

Si les pouvoirs publics décident de maintenir le niveau de services offert aux clients également sur des lignes non ou moins rentables ou en heures creuses, ils devront remplacer ces services préalablement auto-financés par des services relevant des OSP, ce qui les obligera à augmenter les compensations versées par le budget public pour les services ferroviaires de transport de voyageurs et, donc, à consentir un financement public plus important qu'avant.

Il convient en outre de tenir compte du fait que des opérateurs privés doivent dégager une marge bénéficiaire qui n'est presque pas supportable pour la viabilité des services ferroviaires, que ce soit dans un contexte de libre accès au marché ou dans un système d'appels d'offres.

C'est une décision politique que d'ouvrir les marchés à la concurrence totale et, en conséquence, à la réalisation de profits privés, d'une part, et d'amener le grand public à payer plus pour maintenir le même niveau d'offre de services sur des lignes non rentables en augmentant les dépenses publiques pour des obligations de service public, d'autre part.

- **L'ETF rejette avec force un tel transfert d'argent public vers les poches privées des actionnaires.**

c) Impact sur l'offre de services de transport ferroviaire de voyageurs, sur la qualité des services de transport de voyageurs, sur les prix et les budgets publics

L'ETF note que les effets positifs habituellement promis avec l'ouverture du marché, tels qu'un renforcement de l'efficacité, la baisse des coûts (baisse des prix pour les consommateurs, baisse des coûts pour les pouvoirs publics) et l'amélioration de la qualité des services, ne sont pas corroborés par la réalité.

La réalité de la libéralisation des services publics, y compris des services de transport ferroviaire de voyageurs, montre :

- une concurrence qui repose sur la réduction de la qualité; ce sont les usagers qui paient ;
- des oligopoles privés contre des monopoles publics ; une tendance des compagnies privées à sacrifier les investissements sur l'autel du profit à court terme ;
- les partenariats public/privé : augmentent les coûts des services publics pour les contribuables pour le bénéfice du secteur privé;
- une fragmentation des services (coûts plus élevés pour des services connexes) ;
- de nouvelles politiques de prix (par ex. prix élevés pour des billets flexibles ; baisse des prix pour des billets achetés longtemps à l'avance) et pas de baisse de prix pour les usagers;
- du dumping social au lieu d'emplois de qualité.

Voici quelques exemples de l'impact sur les services et sur les finances publiques :

- Choix des services les plus avantageux et risque de fermeture de services ;
- Baisse de qualité des services en raison de mesures de réduction des coûts de personnel : par ex. Impact sur la sécurité des voyageurs et sentiment d'insécurité ;
- Risques que des entreprises fassent faillite en raison d'un sous-enchérissement dans le processus d'appel d'offres : coûts plus élevés pour le public ;
- Risques liés au manque de ressources et d'expérience des autorités compétentes en matière de processus d'appels d'offres et de bons contrats : coûts plus élevés ; risques pour la fiabilité des services ;
- Coûts de transaction plus élevés, par ex. pour fournir un billet reconnu par toutes les entreprises d'un réseau ferroviaire ;
- Marges bénéficiaires requises par des actionnaires privés, faiblesse des réinvestissements.
- moindre renouvellement du matériel roulant ;
- Risque de destruction (élimination progressive) de l'industrie ferroviaire locale au profit d'un petit nombre de sociétés qui montent en puissance, créant ainsi une sorte de monopole européen dans le domaine de la production de technologies pour les infrastructures (rails, signalisation, commandes et contrôles), matériel roulant (traction et mécanique, etc.) et télécommunications.

d) Conséquences sociales de l'ouverture du marché

La concurrence basée sur un processus d'appel d'offres se caractérise par une limitation de la durée des contrats, qui décourage une politique des ressources humaines à long terme, l'investissement dans la formation et la santé et la sécurité au travail, l'élaboration d'une politique des ressources

humaines favorisant l'emploi de femmes, etc. mais encourage des politiques de ressources humaines à courte vue et augmente l'insécurité parmi les travailleurs, ce qui a un effet négatif sur la motivation et augmente les risques psychosociaux.

L'introduction de la concurrence force les entreprises ferroviaires à prendre des mesures de réduction des coûts au détriment de la qualité du service. Habituellement, ces mesures d'économies portent en grande partie sur les coûts de personnel. En voici les conséquences :

- Réduction du nombre de travailleurs (par ex. personnel de bord dans les trains, personnel des gares ferroviaires) ;
- Externalisation et sous-traitance de services (notamment les services de nettoyage, de billetterie, de personnel de sécurité, infrastructure et entretien du matériel roulant) ;
- Augmentation de l'emploi atypique et précaire (par ex. dans les services externalisés), utilisation plus fréquente d'intérimaires, de contrats à durée déterminée (par ex. pour les services soumis à appels d'offres) et même de faux indépendants (voir les premières tendances dans la profession de conducteur de train) ;
- Intensification de la charge de travail et des pressions au travail, augmentation des horaires flexibles, des horaires coupés, des heures supplémentaires ;
- Une main-d'œuvre à deux vitesses dans la même entreprise, avec des différences de traitement et de conditions de travail entre les nouveaux et les anciens membres du personnel des opérateurs historiques ;
- Des conditions de loin inférieures pour le personnel des filiales de l'opérateur historique ou des services externalisés ;
- Émergence d'une main-d'œuvre à deux vitesses dans le secteur ;
- Moins d'investissements dans la formation et la santé et la sécurité au travail (par ex. en raison de la durée limitée des contrats de services publics) ;
- Augmentation des risques psychosociaux en raison de l'intensité du travail, des restructurations et de l'incertitude et, en conséquence, hausse des coûts liés à la santé, en particulier chez les opérateurs historiques ;
- Moins d'apprentis employés par les opérateurs historiques et, donc, moins d'emplois pour de jeunes travailleurs ; les nouveaux opérateurs n'emploient généralement aucun apprenti ;
- Baisse des coûts de maintenance par un espacement des entretiens, une diminution du nombre d'inspections techniques, ce qui a une incidence négative sur l'emploi dans ce segment ;
- Augmentation du non-respect des règles régissant le temps de travail/de conduite/de repos pour le personnel pertinent pour la sécurité.

En ce qui concerne l'effet du libre accès au marché sur l'emploi et la qualité des conditions de travail, l'ETF a été informée du fait que les concurrents « en libre accès » sur des lignes rentables réduisent les coûts de personnel, par exemple en redéfinissant les tâches du personnel et en utilisant des conventions collectives différentes – pour autant qu'ils en utilisent une – de la convention collective du rail. Exemple : En Autriche, application au personnel de bord de la convention collective pour le personnel des services de restauration au lieu de la convention collective du rail. En Italie, le nouvel opérateur ferroviaire NTV applique la convention collective des employés de commerce pour le personnel de restauration à bord des trains alors que la convention collective « mobilité et activités ferroviaires » récemment signée inclut le personnel auxiliaire dans la même convention collective que le personnel ferroviaire. Cela relève du dumping social direct.

La concurrence induit des effets négatifs, par exemple, une déqualification du personnel de bord (conducteurs, accompagnateurs de train) : les responsabilités opérationnelles du personnel de bord, en ce compris les tâches opérationnelles liées à la sécurité, sont supprimées et les effectifs sont utilisés uniquement comme agents commerciaux, de restauration et de nettoyage.

De telles mesures ont une incidence négative sur la sécurité des voyageurs. Le personnel de bord n'est pas ou moins formé à la sécurité de l'exploitation. Ce personnel déqualifié a moins de compétences pour assurer la sécurité des voyageurs en cas d'accidents, d'incidents ou de situations dégradées.

Nous dénonçons aussi la réduction observée du personnel de bord pour des motifs d'économies, ce qui réduit d'autant le service à la clientèle. En outre, la concurrence encourage l'externalisation et la sous-traitance de services tels que le nettoyage, la restauration, la gestion des couchettes. Voilà une autre mesure de dumping social qui engendre des emplois moins qualifiés, une baisse de la sécurité d'emploi, une multiplication des contrats précaires, une diminution des salaires et une détérioration des conditions de travail.

Les trains de voyageurs devraient toujours disposer des accompagnateurs qualifiés à bord. C'est une préoccupation des syndicats, car avec les services de transport ferroviaire de passagers « sans accompagnateurs », dans les cas d'inspections occasionnelles, l'escalade de violence et les attaques contre le personnel d'accompagnement des trains sont pratiquement inévitables.

Cela devrait aussi être dans l'intérêt des opérateurs ferroviaires et des passagers, puisque cette présence réduit le vandalisme et que le sentiment de sécurité des passagers s'en trouve renforcé. Elle est d'une importance capitale en particulier dans les situations d'urgence (évacuation de trains, etc.).

L'ETF est d'avis que la libéralisation des services ferroviaires de transport de voyageurs encourage des évolutions contraires à plusieurs autres objectifs de politique de l'UE :

- Réduction de l'emploi – réduction du taux d'emploi (alors que l'objectif de l'UE est une augmentation à 75% d'ici 2020) ;
- Réduction des coûts du travail – réduit le salaire poche et augmente l'insécurité de revenu ;
- Intensité et insécurité croissantes du travail – érode la qualité du travail ;
- Détérioration des conditions de travail et préretraite – contraire à l'objectif de maintenir les gens actifs plus longtemps ;
- Réductions de la formation professionnelle – contraire à l'objectif d'employabilité.

e) L'ETF réclame une protection sociale obligatoire

L'ETF estime qu'il faut exclure la concurrence sur la base des coûts de personnel car elle relève du dumping social. Si une autorité décide de passer à un processus d'appel d'offres, cette concurrence doit se faire sur la base de la qualité offerte aux clients. **Un marché public socialement responsable** signifie des conditions de concurrence équitables pour tous les participants qui doivent être garanties avant l'ouverture du marché.

Cela étant, il faut envisager deux étapes :

Publication du cahier des charges

Il faut garantir que toutes les parties intéressées soient placées sur un terrain de jeu égal :

Les soumissionnaires devraient être tenus de respecter des conventions collectives sectorielles obligatoires. Ces conventions doivent reposer sur de bonnes normes, qui garantissent un emploi de qualité et donc des services de qualité pour les voyageurs.

Il importe d'appliquer la convention collective en vigueur là où le service est presté (par ex. Convention de l'OIT n° 94, Règlement OSP 1370/2007, Considérant 17). Il est inacceptable qu'un soumissionnaire puisse choisir d'appliquer une convention collective qui lui convienne ou aucune convention collective.

La sous-traitance et l'externalisation seront limitées. En cas de sous-traitance et d'externalisation, les mêmes conditions s'appliqueront au personnel employé par le sous-traitant et la responsabilité doit rester dans le chef de l'entrepreneur principal.

Pas de contournement de la législation du travail et des conventions collectives en changeant pour du personnel indépendant, ou moins, ou pas du tout protégé. Un salaire minimum et des horaires de travail bien définis sont les prérequis de toute forme d'emploi.

Des critères sociaux, tels que la dotation en personnel (par ex. le nombre de membres du personnel de bord des trains et les qualifications de ce personnel pour assurer l'information, le confort, la sécurité et la sûreté, etc.), seront imposés par les autorités adjudicatrices afin de garantir la qualité des services.

Les investissements dans la formation et la santé et la sécurité au travail doivent être imposés car la durée limitée des contrats entraîne souvent un manque d'investissements dans des mesures à moyen et à long terme.

En cas de changement d'opérateur : Sauvegarde des droits des travailleurs en cas de transfert de personnel

En cas d'appel d'offres, il faut garantir la sécurité de l'emploi, les droits contractuels et les conditions de travail (les travailleurs concernés ont des familles avec enfants, une femme, un mari ou un partenaire employé dans la même région, sont propriétaires de maisons ou d'appartements à payer, etc.).

Il faut une reprise obligatoire du personnel de l'opérateur précédent aux mêmes conditions et sans limites dans le temps ; tous les droits acquis doivent être maintenus : ceux de la convention collective sectorielle (s'il en existe une), ceux de la convention collective de l'entreprise et ceux du contrat de travail. Tous les détails des droits contractuels des travailleurs doivent être garantis, pas seulement les droits de base couverts par une convention collective (y compris les primes et autres indemnités, le salaire en fonction de l'âge, etc.). C'est la seule manière de briser le cercle vicieux de la concurrence ruineuse et des appels d'offres qui sont traités aux dépens des coûts de personnels et des employés.

Les travailleurs doivent accepter volontairement d'être repris par les nouveaux opérateurs. Ce point s'applique en particulier au passage de l'opérateur historique à un autre opérateur. Si le travailleur décide de rester chez l'opérateur précédent, une mobilité géographique n'est pas exclue. En aucun cas une décision de ne pas passer chez le nouvel opérateur ne peut être considérée comme une démission de la fonction ni ne peut mener à un licenciement. C'est la seule

manière de s'assurer que tous les soumissionnaires prennent en compte les mêmes coûts de personnel.

La sécurité d'emploi et les droits contractuels doivent être garantis de préférence par une législation nationale et ne pas être tributaires de la bonne volonté d'une autorité compétente.

3) POURSUITE DE LA SÉPARATION ENTRE GESTION DE L'INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION

La législation européenne actuelle exige une séparation comptable entre les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs ferroviaires (et entre le transport de voyageurs et le transport de fret) mais n'exige pas de séparation juridique. La législation européenne autorise des entreprises intégrées, à condition que les fonctions dites essentielles y soient séparées, ce qui garantit à tous un accès non discriminatoire. Dans plusieurs pays – dont les systèmes de transport ferroviaire comptent parmi les plus efficaces – les entreprises ferroviaires sont des entreprises intégrées.

La Commission européenne veut imposer une séparation complète entre l'infrastructure et l'exploitation dans le cadre de sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire.

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ne veut pas qu'un modèle soit imposé dans tous les États membres car il n'existe aucune preuve qu'une telle séparation améliorerait la situation des chemins de fer européens.

Au contraire, l'ETF s'oppose à la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur ferroviaire pour les raisons suivantes :

- Il deviendra plus difficile de garantir la sécurité car l'étroite coordination entre rail et train (réseau et matériel roulant) disparaîtra et chaque entreprise tentera de minimiser ses responsabilités en cas d'accident ;
- Une entreprise intégrée est généralement plus à même de mettre en œuvre rapidement les innovations nécessaires et à prendre la responsabilité du risque inhérent à l'investissement. L'existence de plusieurs entreprises d'envergure, leaders du marché, risque de ralentir le développement du système ferroviaire. Les investissements (surtout à long terme) dans la recherche et l'innovation doivent se faire en tenant compte à la fois de l'état de l'infrastructure et du matériel roulant et du développement convergent de ceux-ci. En cas d'application de la séparation, cette nécessaire synergie se perdra ;
- La création de nouvelles entreprises séparées a un coût financier car il faut créer des structures administratives distinctes et organiser la coordination et la communication entre les différentes entreprises ;
- La communication et la transparence, surtout à l'égard des voyageurs, seront plus difficiles et, en cas de retard, d'accident et de plainte, il sera peu aisé de déterminer quelle entreprise est responsable ;
- Le marché du travail intragroupe, soit la possibilité de redéploiement de certains travailleurs (mobilité géographique; travailleurs tels que les conducteurs qui ne peuvent plus exercer leur fonction en raison d'une perte d'aptitude physique), serait plus compliqué, voire impossible, ce qui aurait des conséquences évidentes en termes de licenciements et de possibilité de perte de travailleurs qualifiés et expérimentés.
- Un chemin de fer intégré est une garantie de sécurité et de qualité émanant d'une seule source. Le système ferroviaire est un système sophistiqué en termes de technologies, qui –

quelle que soit la solution organisationnelle retenue – requiert de toute façon une coopération poussée. La sécurité est garantie à un niveau particulièrement élevé si une compagnie intégrée dispose de la responsabilité globale du système réseau/matériel roulant. Dans un système avec une séparation totale, en revanche, de nouvelles interfaces comportant de nouveaux risques risquent d'apparaître.

Il n'existe aucune corrélation entre le degré de fragmentation de l'entreprise, le niveau de parts de marché et/ou la satisfaction des clients. Les chemins de fer se développent (part de marché) et s'améliorent en qualité (satisfaction de la clientèle) là où ils sont voulus par la classe politique et où les moyens financiers nécessaires sont injectés et non là où ils ont été séparés ou libéralisés. Les compagnies de chemins de fer qui réussissent le mieux dans le transport de voyageurs (CH) et de fret (États-Unis) sont toutes des entreprises intégrées.

4) TACHES FUTURES DE L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPEENNE (voir position de l'ETF dans un document séparé)