



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



## RÉSOLUTION de L'ETF sur le

### QUATRIEME PAQUET FERROVIAIRE

**NON À LA LIBÉRALISATION DES SERVICES FERROVIAIRES NATIONAUX DE  
TRANSPORT DE PASSAGERS!**

**NON À LA FRAGMENTATION DES ENTREPRISES FERROVIAIRES !**

**POUR DES TRANSPORTS DE PASSAGERS PUBLIQUE DE QUALITÉ! POUR DES  
ENTREPRISES INTÉGRÉES!**

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);
- eu égard à l'article 14 et au protocole 26 du Traité, 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 la privatisation et l'ouverture à la concurrence des 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 ;
- estime que les coûts associés à la fragmentation et à la nécessité de verser des dividendes aux actionnaires augmente les coûts pour le contribuable et payeur de billet.



- s'oppose fermement à la séparation 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 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 les États membres et/ou l'autorité compétente d'imposer aux entreprises en concurrence un socle commun de conditions sociales de haut niveau (« publication d'un cahier des charges » et principe de la « clause sociale ») 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-enchérissement 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 pour les travailleurs d'avoir l'opportunité de changer de travail entre des différents entreprises 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, dans les gares, le personnel d'entretien, de contrôle, de bureau et autres emplois ferroviaires nécessaires pour faire fonctionner le système au plus haut niveau de sécurité.

**PAR CONSÉQUENT, L'ETF APPELLE LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS À REJETER LES PROPOSITIONS RELATIVES À LA LIBÉRALISATION ET À LA SEPARATION (GOUVERNANCE)!**

### **LA SÉCURITÉ D'ABORD - L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉEN N'EST PAS APTE A ETRE LE PROMOTEUR ET DEFENSEUR DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE EN EUROPE**

L'ETF envisage de soutenir un rôle plus important de l'ERA pour ce qui concerne une autorisation européenne pour placer des véhicules sur le marché, uniquement si l'Agence est seulement responsable de la sécurité et non pas de la «concurrence», et elle insiste sur la nécessité d'appliquer les normes les plus élevées qui soient en matière de santé et de sécurité au travail.

La Fédération européenne des travailleurs des transports :

- insiste pour que le rôle principal de l'ERA soit celui de "gendarme" qui veille à la sécurité dans le secteur ferroviaire en Europe. L'agence ne doit pas sacrifier la sécurité à la compétitivité;
- croit fermement que l'harmonisation des normes de sécurité ne doit en aucun cas diminuer le niveau des normes nationales. La sécurité est un atout du secteur ferroviaire.
- est critique vis-à-vis l'introduction d'un certificat unique de sécurité ;
- souligne que dans les pays où l'écartement des voies est de 1520 mm la certification doit rester une compétence des autorités nationales de sécurité.
- Demande de règles obligatoires harmonisées au niveau de l'UE concernant les intervalles de maintenance du matériel roulant de fret, la certification de cette entretien régulier, la surveillance, le contrôle et de sanctions fondé sur les normes (national) les plus sévères / strict et mis à jour sur les technologies les plus récentes.
- est d'avis que l'agence devrait soutenir fermement une „culture non-punitive“ (« Just culture ») qui encourage le personnel à faire rapport des dangers, incidents et accidents sans risquer de subir un blâme (politique de non-punition) ;
- est d'avis que les compétences de l'ERA en matière de contrôle du respect des règles de sécurité doit être renforcé mais pense que l'agence doit jouer un rôle plus neutre et qu'elle doit être indépendante de la Commission européenne ;

- est convaincue que l'interopérabilité technique et opérationnelle est un élément important pour améliorer l'efficacité des chemins de fer en Europe. Toutefois, l'interopérabilité ne doit pas se faire au détriment de la sécurité ;
- souligne que chaque pays doit être autorisé à maintenir ou d'établir des normes de santé et de sécurité au travail nationales plus élevées pour l'environnement de travail à bord du matériel roulant que les normes fixées par l'ERA.
- demande que l'ERA crée un groupe de travail horizontal sur la santé et la sécurité au travail, composé paritairment d'experts en santé et sécurité au travail syndicaux et de l'entreprise ;
- insiste pour que l'ERA soit mandatée pour proposer des modalités d'application des règles en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs de trains ainsi que des contrôles réguliers à cet égard et également pour définir les caractéristiques techniques d'un dispositif d'enregistrement; et également des propositions pour un système de sanctions en cas de non-respect des temps de conduite et des règles de temps de repos, en particulier pour le personnel mobile dans les services d'interopérabilité transfrontalière (directive 2005/47/CE).
- insiste pour que soit introduite une certification européenne pour le personnel de bord (contrôleur) comparable à la certification des conducteurs de locomotives ;
- estime que pour tous les groupes de professions ayant des tâches de sécurité ou des tâches pertinentes pour la sécurité au sein du secteur ferroviaire, il est nécessaire de disposer d'une définition, harmonisée au niveau de l'UE, des tâches, compétences et besoins de formation de haut niveau ;
- se félicite de l'intégration de représentants des travailleurs dans les groupes de travail de l'ERA mais dénonce toutefois le peu de considération accordée aux opinions des représentants de l'ETF; demande une compensation financière complète pour le travail effectué par les représentants des travailleurs au sein des groupes de travail.
- rejette fermement la proposition qui donnerait à l'ERA un droit de veto de facto sur les nouvelles règles de sécurité nationales.
- Demande que l'ERA encourage la création de commissions nationales de sécurité ferroviaire composée paritairment de représentants des entreprises et des personnels pour échanger régulièrement sur les incidents et accidents sur les réseaux nationaux.

**L'ETF DEMANDE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS D'ANALYSER LE RÈGLEMENT SUR L'ERA, LES DIRECTIVES SUR LA SÉCURITÉ ET SUR L'INTEROPÉRABILITÉ EN VERTU DE CES ASPECTS ET DE MODIFIER LES TEXTES EN CONSÉQUENCE!**

Bruxelles, 3 mai 2013