



L'ATTELAGE AUTOMATIQUE NUMÉRIQUE (DAC) DANS LE FRET FERROVIAIRE EUROPÉEN

POSITION D'ETF

Depuis de nombreuses années, ETF dénonce les causes du déclin du transport ferroviaire de marchandises, qui résulte d'une part du manque d'investissements dans le système ferroviaire pour le transport de marchandises et d'autre part d'une concurrence intermodale déloyale basée sur des pratiques déloyales telles que le dumping social. En outre, la politique de l'UE en faveur de l'ouverture du marché ferroviaire et de la concurrence intrasectorielle n'a pas entraîné un transfert modal qui profite au fret ferroviaire. C'est pourquoi ETF demande une analyse approfondie des résultats des politiques ferroviaires européennes, notamment en ce qui concerne le pilier politique/« ouverture du marché » et le niveau de réalisation de ses objectifs.

Pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises, ETF estime que l'introduction d'un système de couplage à l'échelle européenne est un moyen possible de renforcer l'efficacité des opérations de fret ferroviaire, mais nous insistons sur le fait que cette marche vers la numérisation doit s'inscrire dans une politique plus ambitieuse en matière de fret ferroviaire. Une telle politique doit inclure :

- un objectif contraignant d'augmentation de la part modale du fret ferroviaire ;
- l'internalisation complète des coûts externes pour tous les modes de transport ;
- la promotion de la coopération plutôt que de la concurrence entre les entreprises ;
- des mesures sérieuses pour sauvegarder et/ou relancer un système européen de chargement des wagons isolés ;
- la connexion des infrastructures stratégiques (par exemple les ports) aux solutions ferroviaires ;
- des investissements massifs dans les embranchements industriels ;
- l'implication des grandes entreprises de logistique dans la réorientation modale de leurs flux ;
- l'exemplarité sociale, car il ne peut y avoir de transport de qualité sans emplois et conditions sociales de qualité.

ETF insiste en outre sur la nécessité de garantir les mesures d'accompagnement et les emplois nécessaires dans l'entreprise pour les employés des chemins de fer concernés par le changement. Pour ETF, la question n'est pas de savoir quel système d'attelage est adopté en Europe. Ce qui compte, c'est de veiller à ce que la protection des travailleurs, les dispositions transitoires et les opérations mixtes soient mises en œuvre de la manière la plus sûre pour les employés. Il est temps que des mesures concrètes soient prises en vue d'établir une norme unifiée et que l'UE soutienne le secteur pendant la transition. En outre, il importe de chercher à appliquer des normes internationales (par exemple via CEE-ONU/OTIF/UIC) pour permettre la circulation au-delà des frontières de l'Union Européenne.



Un fret ferroviaire fort et ses avantages pour le climat et l'économie

Le développement du transport ferroviaire est une contribution majeure à la protection active du climat. Un train de marchandises équivaut à 52 poids lourds. Une tonne de fret transférée vers le rail permet d'économiser 80 % d'émissions de CO₂ par rapport au transport par camion. Le fret ferroviaire déleste les routes et les villes, et c'est le seul mode de transport qui permette d'atteindre les objectifs climatiques fixés par le « New Deal vert » européen.

Le fret ferroviaire remplit une fonction vitale pour les industries européennes et pour l'approvisionnement de la population et de l'économie de l'Europe. C'est un élément essentiel de la chaîne de valeur logistique, en particulier pour les industries de pointe, l'automobile, la chimie, l'acier et les matériaux de construction. La crise sanitaire actuelle du COVID 19 a mis en évidence la fonction essentielle du rail et des cheminots. L'amélioration de l'efficacité de la logistique et des opérations de fret ferroviaire d'**une manière socialement durable** sera un élément important pour stimuler le transfert du fret vers le rail, et pourrait même créer et préserver des emplois.

Les futures structures de production et de valeur ajoutée des industries clés modifient fondamentalement la demande de services logistiques, car les entreprises doivent faire de plus en plus attention à leur bilan de dioxyde de carbone. Le secteur européen du fret ferroviaire doit donc être en mesure de faire valoir ses atouts.

L'attelage automatique est une mesure visant à accroître l'efficacité des opérations. Dans le même temps, l'introduction de l'attelage automatique aura un impact majeur sur les employés des chemins de fer, en premier lieu sur les agents de manœuvre, mais aussi sur les visiteurs (agents d'inspection technique) et les agents de conduite.

Effets sociaux du DAC :

- Les cheminots méritent d'être en sécurité : l'attelage manuel oblige encore les agents à travailler dans l'espace compris entre les wagons. Cette activité présente un risque grave pour la sécurité. Le poids important de l'attelage manuel ainsi que la position inclinée vers l'avant du corps lors de l'opération d'attelage représentent un effort physique important.
- L'introduction du CAD aura toutefois également un impact négatif sur l'emploi. Dans le cas d'un attelage à griffe semi-automatique, environ 25 à 30 % des emplois seront perdus dans le processus de manœuvre, et dans le cas d'un attelage Scharfenberg entièrement automatique (combiné avec une lettre de voiture et des documents de train électroniques), environ un tiers, voire la moitié des emplois seront perdus dans le processus de manœuvre. Les collaborateurs doivent recevoir une formation complémentaire afin de faire face aux nouveaux changements technologiques et d'assurer une transition équitable.



Nos exigences :

- *Les répercussions sociales sur les collaborateurs et les implications en matière de droit du travail doivent impérativement être prises en compte et atténuées.*
 - *L'investissement dans le DAC et le déploiement de ce dernier doivent faire l'objet d'un dialogue social. Les délégués du personnel doivent être associés au processus dès le début pour créer de la transparence et assurer une mise en œuvre sans heurts.*
 - ***Une perspective professionnelle réaliste pour les salariés doit être élaborée dès à présent en tant que composante du plan d'investissement. L'ensemble du secteur doit être obligé de prendre des mesures pour garantir des possibilités d'emploi viables. Par mesure, on entend notamment des investissements dans la qualification et la formation continue des salariés qui souhaitent se recycler dans un autre domaine et du droit de conserver au moins un emploi adéquat dans l'entreprise.***
 - *Pour garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire, il est nécessaire d'évaluer et d'adapter les réglementations relatives à la sécurité aux niveaux européen et national (par exemple, exigences en matière d'essais de freinage, de contrôle de l'état de l'embrayage, d'inspection initiale des wagons, etc.) pendant la phase de transformation et pour les opérations à l'échelle européenne.*
 - *De même, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et l'industrie ferroviaire doivent veiller à ce qu'en cas de dysfonctionnement ou de manipulation manuelle de l'attelage à tampon central, une attention suffisante soit accordée aux mesures de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs.*
 - *Il en va de même pour les opérations mixtes avec des attelages conventionnels, qui seront sans doute présents pendant la phase de transition. L'expérience dont nous disposons concernant l'utilisation de l'attelage automatique sur les véhicules de manœuvre et de l'attelage simple à tampon central sur les trains complets montre que les opérations mixtes, en particulier, entraînent de nouveaux risques pour la santé et la sécurité des salariés. Il existe des cas attestés d'accident du travail. Ces analyses d'impact doivent être rendues obligatoires et prises en compte lors des phases de développement et de mise en place. Des contre-mesures visant à prévenir les accidents graves et mortels doivent être élaborées et mises en œuvre.*
 - *L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer doit également rendre obligatoire la formation professionnelle et les exigences pour le personnel impliqué dans l'entretien ou la manipulation, ce qui constitue une opportunité pour une initiative européenne visant à introduire l'auto-coupleur central intégral intelligent dans le fret ferroviaire.*
- ETF réaffirme sa demande d'établir un système de haute qualification et de certification harmonisé à l'échelle européenne pour toutes les professions liées à la sécurité, y compris les professions d'agent de manœuvre et de surveillant de train. Ce système doit inclure des normes de qualité pour les centres de formation et la durée minimale de la formation.*

