



ETF CAMPAIGN 4TH RAILWAY PACKAGE

OBJET : L'AVENIR DES TRAVAILLEURS DU RAIL EN EUROPE

4eme PAQUET FERROVIAIRE

VOTE DU PARLEMENT EUROPÉEN EN SÉANCE PLÉNIÈRE À STRASBOURG

APPEL À LA MOBILISATION DE L'ETF

25 février 2014, 13 h – 15 h 30, Parlement européen, Strasbourg

POURQUOI CET APPEL À LA MOBILISATION ?

Fin février, le Parlement européen se prononcera sur ce qu'on appelle le 4e Paquet ferroviaire. Il s'agit de la première décision importante émanant d'un des deux organes législatifs européens (l'autre étant le Conseil des ministres des Transports) et relative aux six lois composant le paquet. L'ensemble des États membres de l'UE (et les pays candidats) sont obligatoirement soumis à cette législation européenne, qui définira le futur cadre réglementaire du secteur ferroviaire et, partant, les conditions des travailleurs du rail. ¹

QUELS SONT LES ENJEUX ?

Dans le cadre du pilier politique du 4e Paquet ferroviaire, la Commission européenne a proposé d'ouvrir le marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et de les soumettre à la concurrence. Elle a en outre mis en péril l'existence des compagnies ferroviaires intégrées en imposant des conditions très strictes (la « Grande Muraille de Chine ») à leur organisation.

Lors de son vote, le 17 décembre 2013, la commission Transport du Parlement européen a modifié et partiellement « adouci » certaines dispositions, mais a, dans l'ensemble, confirmé l'approche de la Commission :

- Libéraliser les services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs, particulièrement ceux à grande vitesse (libéralisation de l'accès au marché) ;
- Encourager et faciliter les appels d'offres pour les services de transport public ferroviaire (fragmentation des contrats, accès au matériel roulant par le biais du transfert des risques financiers aux pouvoirs publics, conditions strictes pour l'attribution directe de contrats de services publics avec pleine compétence donnée à la Commission pour en définir les critères) ;
- Faire une priorité de la séparation entre la gestion des infrastructures et l'exploitation en durcissant les conditions imposées aux compagnies ferroviaires intégrées.

Notons toutefois un aspect positif du vote du 17 décembre 2013 : la commission TRAN du PE a renforcé le volet social du règlement OSP en obligeant les autorités compétentes à mettre en place des normes sociales dans le cadre des appels d'offres et/ou à transférer le personnel en cas de changement d'opérateur.

Et un aspect très négatif : la commission TRAN a introduit la question du service minimum en cas de grève (sous forme de considérant), portant ainsi atteinte au droit fondamental à la grève.

QUELLES SERAIENT LES CONSÉQUENCES POUR LES TRAVAILLEURS DU RAIL ?

En bref : avec l'extension de la concurrence aux services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et la séparation des compagnies ferroviaires intégrées restantes, le processus de privatisation et la pression exercée par

¹ La procédure de codécision de l'UE prévoit deux, voire trois lectures dans les deux chambres : Parlement et Conseil. Ce vote constitue la décision en première lecture du Parlement européen. Il est toutefois très important dans la mesure où il définit la position du PE dans le cadre des négociations à venir avec le Conseil.

les coupes budgétaires que nous avons déjà connus par le passé se poursuivront, avec les conséquences que cela suppose :

- la réduction du nombre d'employés ;
- un recours plus fréquent à l'externalisation et à la sous-traitance des services ;
- l'augmentation du nombre d'emplois atypiques et précaires ;
- un recours accru aux travailleurs intérimaires ;
- l'augmentation de la charge de travail et des pressions au travail ;
- un renforcement de la flexibilité des heures de travail, un fractionnement des horaires et plus d'heures supplémentaires.

Ces facteurs affecteront inévitablement la sécurité, la sûreté et la qualité des services !

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs entraînera une sélection opportuniste des lignes les plus rentables. Deux ou trois opérateurs sont en concurrence directe sur la même ligne, via les tarifs. Les conditions de travail sont en jeu : celles du nouvel opérateur, mais aussi de l'ancien. Tous deux doivent dégager un bénéfice. Les pertes attendues de l'opérateur du réseau ne permettent plus de financer des offres moins rentables sur d'autres lignes ou à d'autres moments que les heures de pointe. Les voyageurs en ressortiront peut-être gagnants en ce qui concerne les lignes rentables, mais ils y perdront ailleurs, car afin que le même service soit maintenu dans les régions les moins desservies, le public devra payer davantage.

Multiplier les appels d'offres pour les services de transport public ou attribuer directement des contrats de service public : deux ou trois opérateurs (voire plus) soumettent une offre relative à l'exploitation d'une ligne ou d'un ensemble de lignes pour une période de temps déterminée. D'ordinaire, l'offre la moins coûteuse (le moins-disant) remporte le contrat. Mais la situation des travailleurs est souvent très floue. En effet, les emplois de qualité sont remplacés par des emplois précaires ou totalement supprimés. En ce qui concerne le transport de voyageurs, en particulier, les postes du personnel de bord sont menacés. Par ailleurs, les statuts existants des travailleurs ferroviaires des opérateurs traditionnels sont mis en péril.

La commission TRAN du PE a, du reste, reconnu ces effets et a adopté une disposition obligeant les autorités compétentes à mettre en place des normes sociales et/ou forçant le nouvel opérateur à reprendre le personnel en cas de changement. Mais cette réglementation est-elle immuable ?

La position des compagnies ferroviaires intégrées : il existe une priorité très claire : la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation, censée offrir une meilleure garantie des conditions de la concurrence. Les compagnies intégrées demeurent autorisées, mais sont soumises à des conditions strictes qui les vident de leur substance. Qui en paie le prix ? Les travailleurs ferroviaires. Il sera en effet plus difficile de garantir la sécurité de l'emploi, en particulier pour ce qui est des travailleurs responsables de la sécurité qui ne peuvent plus assurer leurs fonctions pour des raisons médicales. Il sera plus problématique de maintenir et d'améliorer les conditions de travail, et l'uniformité de celles-ci pour l'ensemble des travailleurs du rail se trouvera menacée.

QUE DEMANDONS-NOUS AUX DÉPUTÉS EUROPÉENS ?

- Le rejet de la proposition relative à la libéralisation des services ferroviaires nationaux de transport de passagers ;
- le rejet de la poursuite de la fragmentation par le biais de la séparation entre gestion des infrastructures et exploitation, séparation qui entraînerait la mise en péril des compagnies intégrées ;
- le respect du droit des États membres à organiser leurs services publics de transport de la meilleure manière possible au vu des besoins spécifiques de leurs citoyens et régions ;
- l'assurance que les droits et les conditions de travail des travailleurs ferroviaires soient toujours protégés, dans la mesure où il s'agit de conditions nécessaires pour des services ferroviaires sûrs, efficaces et de qualité ;
- l'inaliénabilité du droit à la grève et le rejet de l'introduction du service minimum en cas de grève ;
- et enfin qu'ils se souviennent que les services ferroviaires relèvent du service public !

QUE FAIRE ?

Allons à Strasbourg ! Faisons-nous entendre devant le Parlement européen ! L'ETF lance un appel à la **manifestation à Strasbourg le 25 février 2014 (de 13h à 15:30h environ) devant le Parlement européen**. Soyons nombreux et représentons un maximum de pays différents afin de faire entendre notre voix, notre rage et nos exigences aux députés européens.



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