



EUROPEAN
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION

Impact de la libéralisation du rail sur les conditions sociales et de travail

Rapport final dans le cadre du projet de l'ETF intitulé « Renforcer la capacité
des organisations de travailleurs à relever les défis sociaux dans les transports
terrestres en Europe »

Eckhard Voss & Christina Benning

December 2023



Table des matières

Introduction	2
1. La contradiction entre les objectifs et les effets de la libéralisation du rail et de la concurrence sur le marché des transports ferroviaires.	5
2. L'incidence négative de la libéralisation et de la fragmentation sur la sécurité ferroviaire	14
3. Effets sur les conditions d'emploi et de travail.....	16
3.1 Effets généraux de la libéralisation et de la concurrence sur les conditions salariales, d'emploi et de travail dans les chemins de fer.....	17
3.2 Dégradation des conditions salariales et d'emploi	18
3.3 Augmentation spectaculaire des pénuries de main-d'œuvre et des défis connexes au cours de la dernière décennie	20
3.4 L'externalisation, principale stratégie commerciale pour réduire les coûts	23
3.5 Augmentation de l'intensité du travail et flexibilité involontaire du temps de travail.....	26
3.6 Travail précaire et dumping social.....	30
3.7 Contrôle insuffisant de la réglementation sociale	34
3.8 Érosion de la qualité de la formation dans le domaine du rail et incidences sur la sécurité ferroviaire	36
4. Effets sur les relations professionnelles et les conventions collectives.....	41
Le rôle important des relations professionnelles sectorielles dans les chemins de fer est compromis.....	42
4.2 Négociations collectives sous la pression accrue de la concurrence par les coûts.....	44
4.3 Dialogue social et négociation collective : les défis	46
5. Conclusions et recommandations politiques.....	47
5.1 Conclusions.....	47
5.2 Recommandations politiques	49



Introduction

Le secteur ferroviaire revêt une importance capitale et croissante pour toute une série de raisons environnementales, économiques, sociétales et technologiques. De loin le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, le secteur ferroviaire, joue un rôle clé à l'heure d'honorer les engagements du Pacte vert pour l'Europe et d'atteindre les objectifs de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission, qui consistent à faire doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse en Europe d'ici 2030 et le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2050. Le transport ferroviaire local et régional ne poursuit aucun objectif spécifique, mais, afin de faire de la transition verte une réalité, ce segment du transport de marchandises et de voyageurs doit lui aussi augmenter sa part dans le marché des transports au cours de la prochaine décennie.

Pour ce faire, un accroissement considérable des investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant est nécessaire ainsi que l'amélioration et le développement des services et avantages pour les clients, ce qui augmentera l'attractivité du rail par rapport aux autres modes de transport.

Dans le même temps, il est nécessaire de relever les défis et les problèmes d'emploi et de travail dans le domaine du rail. Le secteur connaît actuellement d'importantes pénuries de main-d'œuvre, qui ont déjà des incidences négatives sur la qualité des services et des horaires de transports ferroviaires dans de nombreux pays. La pénurie de main-d'œuvre n'est pas seulement imputable à des facteurs démographiques, comme l'âge moyen relativement élevé des cheminots, ils sont aussi la conséquence des erreurs de planification du personnel commises dans le passé ainsi que du manque d'attractivité des emplois du rail par rapport à d'autres secteurs.

Ce rapport met en lumière l'évolution des conditions d'emploi et de travail dans le secteur ferroviaire au cours des dernières décennies, ainsi que les tendances et les défis qui les caractérisent. Ces aspects ont été largement négligés jusqu'à présent. Dans ce contexte, il est assez révélateur de constater que, malgré la création d'un éventail d'indicateurs au titre de la surveillance du marché ferroviaire qui a accompagné les progrès de la libéralisation du rail, les données sur l'évolution de la main-d'œuvre ferroviaire sont rares et peu fiables, tandis que les données sur les conditions de travail sont quasi inexistantes.

Face à cette lacune dans les connaissances, le présent rapport se concentre sur l'évolution du paysage de l'emploi et des conditions sociales et de travail des cheminots européens, et



se penche tout particulièrement sur l'incidence de la libéralisation du marché ferroviaire et de la concurrence accrue sur les conditions de travail et les défis sociaux.

La recherche, menée dans le cadre du projet de l'ETF « *Renforcer la capacité des organisations de travailleurs à relever les défis sociaux dans les transports terrestres en Europe* », se fonde sur un examen de la littérature pertinente et sur la collecte de données par pays et issues de cas nationaux fournis par les syndicats de cheminots de huit pays européens : Allemagne, Autriche, France, Italie, Pologne, Royaume-Uni, Suède et Tchéquie. Cette recherche repose principalement sur les entretiens qualitatifs et les contributions écrites soumises de 12 organisations syndicales de ces pays.

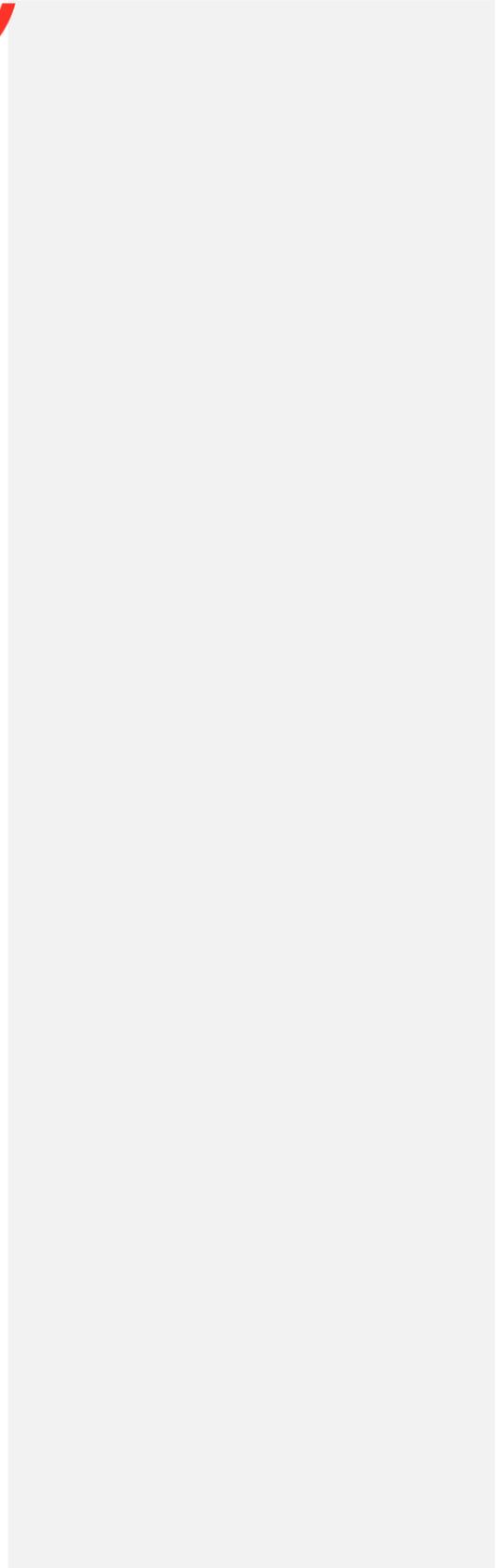
Les huit pays sélectionnés aux fins de cette recherche reflètent les différents stades de maturité du processus de libéralisation du marché ferroviaire et les différentes approches politiques de ce processus, ainsi que les différents systèmes de relations employeurs-travailleurs et les différences au niveau de la réglementation des conditions sociales et de travail par des instruments juridiques et des conventions collectives.

Le rapport est structuré autour de cinq chapitres principaux. **Les chapitres 1 et 2** donnent une vue d'ensemble des effets généraux de la libéralisation du rail et de l'instauration de marchés concurrentiels pour le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sur des questions clés telles que l'expansion du transport ferroviaire, l'évolution de la part du rail sur le marché des transports, ainsi que l'efficacité, les coûts, la sécurité et la qualité du service.

Le chapitre 3 présente les données produites par les huit pays sélectionnés concernant l'évolution des conditions sociales et de travail, notamment des salaires, et aborde des questions problématiques telles que les effets du recours accru à l'externalisation et au travail intérimaire, le temps de travail et l'intensité du travail, la mise en œuvre de la réglementation sociale et la qualité de la formation dans le secteur ferroviaire.

L'incidence de la concurrence et de la fragmentation accrue du marché qui découlent du « dégroupage » (unbundling) et de la libéralisation du rail sur les coûts, le dialogue social, les conventions collectives et les relations employeurs-travailleurs en général est analysé au **chapitre 4**. Enfin, le **chapitre 5** présente un résumé des conclusions de la recherche, et formule des recommandations politiques à l'intention des acteurs européens et nationaux.

La recherche a été menée entre janvier et novembre 2023 en étroite collaboration avec le groupe de pilotage du projet. L'approche de la recherche et les résultats intermédiaires ont été présentés et discutés lors de deux ateliers pour cheminots, organisés en mai et en novembre 2023.





1. La contradiction entre les objectifs et les effets de la libéralisation du rail et de la concurrence sur le marché des transports ferroviaires.

L'analyse de la libéralisation des chemins de fer dans l'UE et de l'instauration de marchés ferroviaires concurrentiels en Europe au cours des trois dernières décennies montre que les prétendus avantages de la libéralisation et de l'ouverture des marchés sur le plan des coûts, de la flexibilité, de l'efficacité et de la qualité du service sont loin d'être manifestes.

- ▶ Le **volume général du trafic ferroviaire** n'a pas augmenté entre 2007 et 2019. Les volumes de trafic ont en fait diminué au cours de cette période.
- ▶ Dans le transport de marchandises, l'écart favorisant la **route au détriment du rail** s'est creusé, tandis que le transport de voyageurs ne montre aucun signe d'un rétrécissement de l'écart favorisant le rail au détriment de la voiture particulière.
- ▶ Ces écarts sont aussi la conséquence des **désavantages structurels et fiscaux du rail** par rapport au transport routier de marchandises et à l'aviation.¹
- ▶ Étant donné l'incidence négative accrue du COVID-19 et de la guerre en Ukraine sur le rail, s'attendre à une amélioration de la situation au cours des années à venir semble peu réaliste.
- ▶ L'extension des liaisons **ferroviaires européennes à grande vitesse** (TGV) est censée jouer un rôle de premier plan dans la réalisation de l'objectif du Pacte vert pour l'Europe visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 90 % d'ici à 2050. Cependant, au vu de l'analyse des progrès accomplis dans le développement du TGV ces 15 dernières années, les objectifs de doublement (d'ici 2030) et de triplement (d'ici 2050) de la longueur du réseau ne semblent pas réalisables.
- ▶ Qui plus est, la **priorité accordée au TGV est davantage un problème qu'une solution**. Dans de nombreux États membres, la construction des infrastructures TGV se fait aux dépens du reste du réseau, notamment celui du transport international de voyageurs entre régions voisines qui ne sont pas des agglomérations de capitales.

¹ Ces désavantages ont été clairement mis en exergue par une étude récente du Wuppertal Institut et du T3 Transportation Think Tank, commandée par Greenpeace Europe centrale et orientale et publiée en septembre 2023. Voir : https://www.greenpeace.de/publikationen/Analysis_Development%20of%20Transport%20Infrastructure%20in%20Europe_2023.pdf



L'amélioration de ces segments « régionaux » ou « conventionnels » de l'infrastructure reste toutefois cruciale à l'heure de développer le transport ferroviaire en général et d'atteindre les objectifs de report modal de la route vers le rail et de lutte contre le changement climatique, préoccupation sans conteste plus importante que le TGV.

- ▶ Bien que fondés sur des données claires, les indicateurs de **sécurité ferroviaire**, comme la fréquence des dépassements de signaux, montrent que le nombre de ces incidents a augmenté de façon significative ces dernières années, ce qui, selon les experts syndicaux, est le résultat de lacunes au niveau de la qualité de la formation et d'autres facteurs, notamment la fatigue.
- ▶ En ce qui concerne le **rapport coût-efficacité**, la promesse selon laquelle l'exploitation du système ferroviaire deviendrait plus rentable est fortement remise en question par les experts et n'est pas corroborée par l'expérience acquise par le dégroupage et la concurrence.
- ▶ Cette expérience, confortée par les évaluations recueillies dans le cadre de cette recherche, indique que les différents types et catégories de coûts liés aux procédures d'appel d'offres, aux opérations et aux tarifs applicables au transport de voyageurs et de marchandises ont augmenté de manière significative du fait de la libéralisation et des attentes en termes de bénéfices des investisseurs privés.²
- ▶ Ce constat est également lié aux effets structurels spécifiques de la libéralisation du marché ferroviaire. Les procédures d'appel d'offres font peser des **charges administratives, financières et de personnel importantes** sur l'autorité adjudicatrice ainsi que sur les sociétés soumissionnaires. Comme l'illustrent les exemples venus d'Allemagne, de Suède et du Royaume-Uni, ces charges ont engendré **des oligopoles** dans le paysage européen des appels d'offres, dans lequel les entreprises ferroviaires historiques jouent un rôle important.
- ▶ L'analyse de la **satisfaction des voyageurs** concernant les services ferroviaires n'apporte pas la moindre preuve d'une quelconque corrélation entre l'amélioration de la qualité du service ou de la ponctualité et la libéralisation du marché ferroviaire.



Fragmentation, sécurité et coûts

² Sur la base de l'exemple britannique, le syndicat des chemins de fer RMT a publié un document sur la question. Voir RMT 2021 : *Tirer profit des « Great British Railways »*. Séance d'informations, 17 juin 2021.



La création du **marché ferroviaire suédois** a été préfigurée par la séparation de SJ en plusieurs sociétés distinctes. SJ a continué à assurer le transport de voyageurs, notamment la vente de billets, les services clients et la maintenance légère (principalement le nettoyage) ; Green Cargo a été créé pour prendre en charge le transport de marchandises ; et Euromaint a été instauré pour effectuer la maintenance du matériel roulant. Si ces trois entreprises jouissent toujours de positions relativement dominantes dans chaque domaine, les anciennes synergies ont été perdues. Aux côtés de ces grandes entreprises, plusieurs autres ont été créées, chacune ciblant une dimension plus spécialisée du secteur ferroviaire, comme l'aiguillage, le développement informatique, etc. Parmi ces trois grandes entreprises, SJ et Green Cargo appartiennent toujours à l'État, mais Euromaint a été vendue et est actuellement aux mains d'investisseurs en capital-risque.

Avant même le dégroupage de SJ à la fin des années 1990, le secteur ferroviaire suédois avait fait l'objet d'une dissociation des opérations ferroviaires et de l'infrastructure, brisant ainsi le lien jadis solide entre train et rail. Cette décision constituait une mesure préparatoire dans le cadre de la création du marché ferroviaire.

Lors de la **privatisation de British Rail** au début des années 1990, l'entreprise a été morcelée en plus de 100 sociétés, dont une vingtaine d'entreprises ferroviaires de voyageurs (TOC), quatre entreprises ferroviaires de marchandises (FOC) et trois sociétés de matériel roulant. Au Royaume-Uni, par manque d'investissement et de maintenance, plusieurs accidents ferroviaires graves ont fait de nombreuses victimes en 1997, 1999 et 2000, et l'infrastructure ferroviaire a été renationalisée en 2002 au coût de 795 millions d'euros. En outre, la dette de 11,3 milliards d'euros a été reprise par la société publique fraîchement créée, Network Rail.

Source : Entretiens avec des représentants syndicaux en Suède (SEKO) et au Royaume-Uni (ASLEF).



Coûts : la libéralisation a aggravé le désavantage concurrentiel du rail par rapport à la route

« La séparation de l'infrastructure et de l'exploitation dans le secteur ferroviaire, au sens de la fourniture de services par les transporteurs, n'a pas

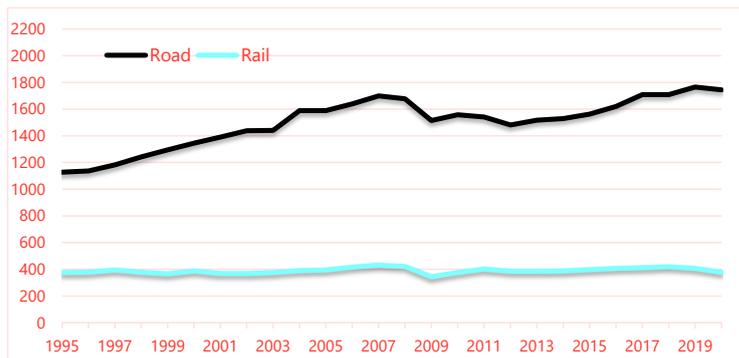


réduit les coûts. Le facteur fondamental à l'origine de l'augmentation des coûts consécutive au dégroupage entre infrastructure et transporteurs est que le gestionnaire de l'infrastructure ajoute ses propres marges au moment de fixer la tarification de l'accès à l'infrastructure. En outre, les coûts de stationnement des wagons dans certaines gares ont été revus à la hausse, afin de limiter le stationnement des transporteurs, alors qu'ils n'ont aucune influence sur ce stationnement. En conséquence, les transporteurs doivent assumer des coûts plus élevés. Par ailleurs, les gestionnaires de l'infrastructure (également les gestionnaires privés) appliquent une politique de marge qui cherche à obtenir le maximum de profits, ce qui se répercute sur le coût pour le transporteur et, en fin de compte, pour le client. Le transport par rail devient ainsi non concurrentiel par rapport au transport par route. »

Source : Document soumis aux chercheurs par le syndicat des chemins de fer polonais NSZZ « Solidarność », novembre 2023.



Figure 1 : Évolution des volumes de trafic routier et de marchandises, UE-27, 1995 - 2020, en milliards de tonnes-kilomètres

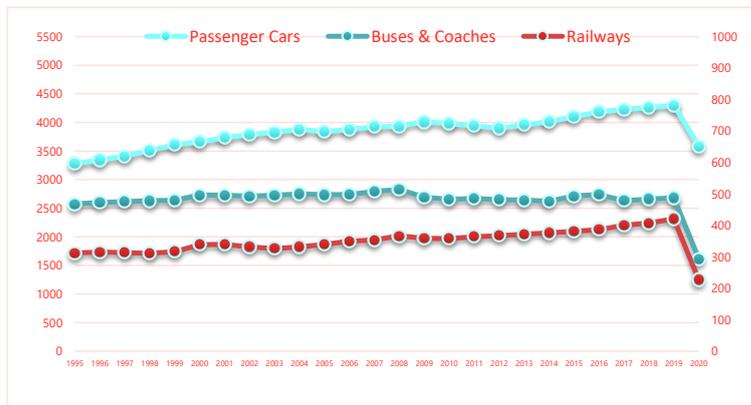




Source: *Mobilité et transports - Statistique de poche 2022, Commission européenne.*



Figure 2 : Évolution du transport de voyageurs en voiture particulière, en autobus et autocar et en train, UE-27, 1995 - 2020, en milliards de passagers-kilomètres



Source: *Mobilité et transports - Statistique de poche 2022, Commission européenne.*



Coûts : la libéralisation a aggravé le désavantage concurrentiel du rail par rapport à la route

En Allemagne, selon l'association des entreprises de transport (VDV), l'expérience des appels d'offres au niveau régional (27 autorités régionales participent aux appels d'offres publics des services ferroviaires régionaux) montre que les efforts et la charge administratifs ont considérablement augmenté du fait de l'introduction du processus d'appel d'offres. La segmentation croissante des procédures d'adjudication (adjudications distinctes pour l'acquisition de véhicules, la maintenance, l'exploitation et la vente de billets) a alourdi le fardeau que font peser la passation et la gestion des marchés, par ailleurs à forte intensité de main-d'œuvre. Cette situation entraîne inéluctablement par une augmentation des coûts, tant pour les autorités de transport public que pour les soumissionnaires. En outre, les différentes autorités de transport public n'ont pas élaboré de



normes communes applicables au matériel roulant. Dans le passé, il n'était pas rare qu'un véhicule spécial, ou un équipement pour véhicule spécial, soit commandé dans le cadre d'un appel d'offres distinct. Étant donné que chaque type ou variante de véhicule est testé individuellement par l'Office fédéral des chemins de fer (EBA) et reçoit une licence d'exploitation individuelle, ce processus est chronophage en plus d'être très onéreux.

Source : Entretien avec le syndicat EVG, mars 2023.



L'incidence des appels d'offres sur les coûts

« En Suède, les appels d'offres publics dans le secteur ferroviaire sont gérés par les autorités régionales de transport public. Bien que chaque appel d'offres comporte ses propres spécificités, tous s'inscrivent dans le même cadre juridique : la loi suédoise sur les marchés publics et la loi transposant la directive de l'UE relative à la passation des marchés publics dans le secteur des services aux collectivités, actuellement disponibles qu'en suédois. En vertu de ces lois, tous les appels d'offres doivent être ouverts à la concurrence, entité ne peut être disqualifiée à l'avance, les spécificités et les exigences doivent être connues de tous les soumissionnaires et doivent être proportionnées à l'appel d'offres en question, etc.

« Malgré les bonnes intentions, c'est toujours le moins-disant qui l'emporte, ce qui exerce une pression immédiate sur le personnel à chaque fois qu'un appel d'offres change de mains. En raison des aspects juridiques et hautement techniques des appels d'offres publics dans le domaine du rail, conjugués à l'approche voulant que le « gagnant rafle tout », les recours et batailles juridiques entre les soumissionnaires évincés et les autorités de transport public sont devenus la norme en Suède. Si vous perdez un appel d'offres, vous risquez de vous retrouver en cessation d'activités pendant des années. Face à cette perspective, les entreprises considèrent les recours et les batailles juridiques comme une option bon marché potentiellement salvatrice.

« Le taux de réussite des recours est également remarquablement élevé. Par exemple, Mälartåg et Krösatåg ont tous deux prolongé leurs contrats existants après un recours couronné de succès. Les autorités de transport respectives ont conclu des contrats directs à court terme avec les vainqueurs et se préparent à relancer l'appel d'offres dans quelques années. La question des recours est loin d'être simple. D'une part, le droit de former un recours fait partie intégrante de tout cadre juridique, mais d'autre part, le droit de recours des entreprises crée un manque de vision et entraîne un risque inutile qui entrave le développement de la partie du secteur ferroviaire concernée. Sans parler du stress que le changement incessant d'employeur fait peser sur les employés. Bien qu'avantageux pour les entreprises à court terme, ce système de recours s'avère néfaste pour le secteur dans son ensemble à long terme. »

Source : Document remis aux chercheurs par le syndicat SEKO, février 2023.



Coûts élevés des appels d'offres et création d'oligopoles



Une autre tendance identifiée par les partenaires interrogés dans des pays tels que le Royaume-Uni, la Suède et l'Allemagne est la **création d'oligopoles**. Étant donné que, de l'avis des entreprises soumissionnaires, les procédures d'appel d'offres fonctionnent souvent mal, sont onéreuses et comportent des risques, le nombre de soumissionnaires connaît une baisse problématique. Ces dernières années, de moins en moins d'entreprises ont pris part aux appels d'offres, conséquences des coûts élevés et des difficultés de financement que ces procédures entraînent pour les entreprises ferroviaires. Aucune entreprise, ou presque, n'est en mesure de mobiliser, à long terme, les ressources nécessaires à la préparation des appels d'offres auxquels elle souhaite participer. Dans certains cas, les pouvoirs adjudicateurs en Allemagne n'ont reçu que deux offres remplissant les critères de l'appel. Cette tendance aux structures oligopolistiques s'observe également sur d'autres marchés ferroviaires européens. Au Royaume-Uni, force est de constater que la plupart des transporteurs sont des chemins de fer publics étrangers ou leurs filiales. En particulier, les sociétés nationales de chemins de fer français, allemand et néerlandais ont réussi à s'imposer sur les marchés étrangers au cours des dernières années. Et à long terme, ces grands acteurs risquent d'être les seuls présents sur le marché.

Source : Entretiens avec des représentants des syndicats des chemins de fer de Suède (SEKO), d'Allemagne (EVG) et du Royaume-Uni (ASLEF) février - mars 2023.

Allemagne : structures oligopolistiques dans le secteur du transport ferroviaire régional et local de voyageurs



Aujourd'hui, le marché des services de transport ferroviaire régional et local de voyageurs (SPNV) se compose essentiellement d'acteurs bien connus qui sont souvent des filiales ou des entreprises contrôlées par des sociétés nationales de chemins de fer d'autres pays ou de grandes entreprises ferroviaires, telles que Transdev (France), Netinera (Italie) ou des sociétés établies au Royaume-Uni comme National Express ou Go-Ahead. Compte tenu des faibles marges bénéficiaires dégagées, le marché des SPNV a fait l'objet d'une forte consolidation ces dernières années, caractérisées par le départ d'acteurs autrefois prépondérants tels qu'Abelio ou Keolis du



marché allemand. Selon la personne allemande interrogée, un appel d'offres dans le domaine du transport ferroviaire régional de voyageurs n'intéresse que 1,8 candidat en moyenne (sauf pour quelques réseaux régionaux plus attractifs, qui attirent plus de candidats).

Source : Entretiens avec des représentants des syndicats des chemins de fer de Suède, d'Allemagne et du Royaume-Uni, février – mars 2023.



Libéralisation du marché du transport ferroviaire de marchandises en Autriche, en France, en Italie et en Suède : consolidation du marché et concurrence entre les sociétés nationales

Le transport ferroviaire de marchandises en **Autriche** a été libéralisé très rapidement après l'adhésion du pays à l'UE. Dans un premier temps, la libéralisation a eu pour effet principal d'étendre le périmètre d'action des entreprises ferroviaires (EF) régionales à l'ensemble du réseau de l'ÖBB (par exemple, lorsque la principale entreprise sidérurgique d'Autriche a commencé à faire circuler son propre train sur une ligne exploitée jusque-là par l'ÖBB), mais pratiquement aucun nouvel acteur n'a fait son entrée sur le marché au début des années 2000. C'est le long du corridor du Brenner que les effets de la libéralisation sont les plus visibles, marqués par le chevauchement des marchés libéralisés du transport ferroviaire de marchandises d'Allemagne et du nord de l'Italie.

Parmi les 30 entreprises de transport de marchandises en activité aujourd'hui en **France**, beaucoup sont de taille très modeste. Les plus grandes entreprises du secteur sont la SNCF et ses filiales ainsi qu'EUROPORTE, la filiale de transport de marchandises de Getlink (ex-Eurotunnel).

L'**Italie** compte 27 entreprises de transport de marchandises, dont Mercitalia Rail (anciennement FS). L'exploitant de services de fret ferroviaire Mercitalia a été créé dans la foulée de la mise en œuvre du paquet ferroviaire, mais il n'a plus fait l'objet d'investissements. En outre, la part du transport ferroviaire de marchandises est relativement faible : jusqu'à 95 % du fret en Italie est acheminé par d'autres modes de transport.

En **Suède**, Green Cargo affiche une part de marché d'environ 50 à 60 % du transport ferroviaire de marchandises. Parmi les autres acteurs importants du secteur figurent la société privée Hector Rail et la société nationale LKAB,



qui transporte uniquement du minerai de fer provenant de ses propres mines. Le plus grand acteur étranger « privé » (non historique) est TX Logistics (rattaché aux chemins de fer italiens, FS Italia). Bien que le marché du transport ferroviaire soit dominé par des sociétés nationales concurrentes, il compte également un grand nombre de petites entreprises privées.

Source : Entretiens avec des représentants des syndicats des chemins de fer d'Autriche (vda), de France (CGT), d'Italie (FILT-CGIL) et de Suède (SEKO), février et mars 2023.

2. L'incidence négative de la libéralisation et de la fragmentation sur la sécurité ferroviaire

Selon les personnes interrogées, la libéralisation du rail a eu une incidence considérable sur l'infrastructure et les services ferroviaires partout en Europe. Le dégroupage et l'ouverture de l'accès à l'exploitation des chemins de fer, conjuguée aux appels d'offres en matière de services, ont profondément transformé les systèmes d'exploitation ferroviaire et de gestion de l'infrastructure y afférente, autrefois intégrés les uns aux autres. De surcroît, on a assisté à un changement de priorités, le bien public et la coopération au sein d'un système intégré étant délaissés au profit de la concurrence et des bénéfices.

La fragmentation des responsabilités a entraîné de nombreux problèmes qui, dans les cas les plus graves, ont été à l'origine d'accidents ferroviaires mortels dus à des défaillances des systèmes de communication et de signalisation. Les syndicats des pays objet de cette étude de cas ont cité plusieurs exemples :

- ▶ La **série de terribles accidents ferroviaires** au Royaume-Uni à la fin des années 1990 et en l'an 2000, qui a fait 42 victimes et plus de 730 blessés au total et était clairement la conséquence d'une mauvaise gestion et d'un manque d'investissement dans la sécurité de la part de la société privatisée en charge de l'infrastructure, illustre l'incidence négative de la privatisation sur la sécurité des chemins de fer.
- ▶ En Allemagne, un certain nombre d'accidents ferroviaires peuvent être imputables à un manque de **coordination entre les différentes entreprises (qui présentent de nombreuses interfaces différentes) et à la négligence des mesures de sécurité** (par



exemple, Brühl 2000, ou Mannheim 2014³⁾

Bien que cette question n'ait pas encore fait l'objet d'études plus approfondies, les personnes interrogées ont mis en lumière les incidences négatives sur la sécurité ferroviaire de la libéralisation des marchés ferroviaires, du dégroupage des systèmes d'exploitation ferroviaire et de gestion de l'infrastructure y afférente et de l'augmentation de la concurrence par les coûts. À ce titre, les parties prenantes d'Allemagne et de Tchéquie ont notamment mentionné la fréquence croissante des **dépassements de signaux**.

- ▶ Enfin, **l'épouvantable accident ferroviaire survenu sur la ligne Athènes-Thessalonique** en février 2023, le pire drame ferroviaire de l'histoire de la Grèce, qui a fait 57 morts, est lié aux manquements, à la mauvaise gestion et aux problèmes de communication des parties concernées. D'après un rapport de presse, cet incident met également au grand jour l'échec de la privatisation et de la libéralisation du marché ferroviaire grec, qui se sont traduites par un manque de personnel et le morcèlement de la coordination en matière de sécurité.⁴



Effets négatifs de la libéralisation sur la sécurité ferroviaire : dépassement de signaux

Selon les autorités nationales allemande et tchèque en charge de la sécurité ferroviaire, les incidents impliquant un dépassement des signaux d'arrêt ont considérablement augmenté ces dernières années, tant en valeur absolue que proportionnellement à l'augmentation du trafic ferroviaire.

Tableau 1 : Nombre d'incidents C6 (franchissement non autorisé d'un signal d'arrêt) en Tchéquie

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021

³ Voir : Article de presse de l'EVG sur l'accident de Mannheim 2014 (<https://www.evg-online.org/meldungen/details/news/evg-erreicht-erste-veraenderungen-nach-unfall-in-mannheim-fehlende-kontrollen-und-unklare-regelung-1/>) et rapport d'accident de l'EBA sur l'accident de Bruehl en 2000, qui a fait neuf morts : https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/SharedDocs/Downloads/EUB/Untersuchungsberichte/aelter/002_Bruehl.pdf?__blob=publicationFile&v=4. À propos de l'accident de Mannheim, voir également l'encadré à la section 3.6.

⁴ *Entrepreneur français, trains italiens, politiques de l'UE : La catastrophe ferroviaire en Grèce est aussi un échec européen*. Investigate Europe, 10 mars 2023. <https://www.investigate-europe.eu/posts/french-contractor-italian-owned-trains-eu-policies-greek-crash-was-also-a-european-failure>

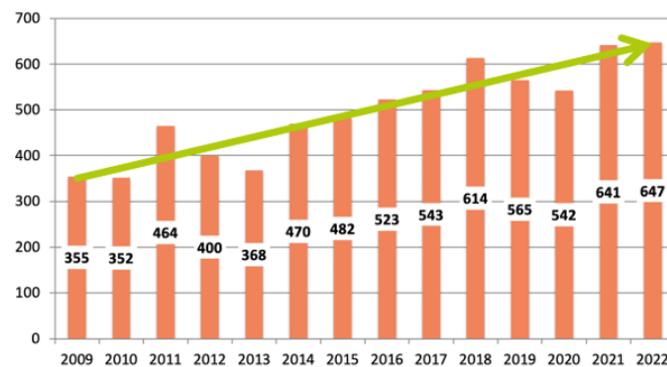


Incidents	78	83	89	116	126	142	147	150	174
------------------	-----------	-----------	-----------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Source : Chiffres de l'Autorité nationale de sécurité de Tchéquie

L'Autorité nationale de sécurité d'Allemagne fait également remarquer qu'il existe des différences notables entre les entreprises ferroviaires de ces deux pays. Toutefois, pour des raisons de protection des données, aucun chiffre n'a été publié à ce sujet. Les experts estiment cependant que les divergences constatées entre les entreprises ferroviaires et l'augmentation générale du nombre d'incidents au fil des ans sont essentiellement attribuables à l'érosion de la qualité de la formation des conducteurs de train et aux différences en termes de culture de sécurité dans les entreprises. C'est aussi une conséquence de la pression sur les coûts exercée par la concurrence.

Figure 3 : La fréquence croissante des dépassements de signaux d'arrêt en Allemagne



Source : Rapports de l'Autorité nationale de sécurité et de l'Autorité fédérale d'enquête sur les accidents ferroviaires d'Allemagne

Commented [CT1]: Rita / Appartient au graphique ci-dessous

3. Effets sur les conditions d'emploi et de travail



3.1 Effets généraux de la libéralisation et de la concurrence sur les conditions salariales, d'emploi et de travail dans les chemins de fer

Il ressort des neuf études de cas nationales menées dans le cadre de notre recherche que la libéralisation, la privatisation et la concurrence ont foncièrement une incidence importante sur les conditions salariales, d'emploi et de travail. Ce constat reflète un changement culturel majeur, celui de la transition d'entreprises publiques servant l'intérêt général vers des concurrents privés et des filiales de sociétés nationales des chemins de fer étrangères, mus principalement par la perspective de générer un retour sur investissement et des bénéfices.

Dans un système à forte intensité de main-d'œuvre comme les chemins de fer, le principal levier permettant d'augmenter les profits consiste à réduire les coûts de la main-d'œuvre. Cet objectif peut être atteint grâce à des mesures directes de réduction des salaires et des avantages sociaux ou d'une réduction du personnel, ou des mesures indirectes, telles que l'allongement de la durée journalière de travail ou l'intensification du travail à travers l'attribution de tâches supplémentaires.

Les personnes interrogées ont précisé que ces pratiques étaient courantes dans tous les pays objet de la recherche.

Au Royaume-Uni, en 2019, le syndicat RMT a mené une enquête auprès de 800 cheminots pour recueillir leur expérience de la libéralisation des chemins de fer. Les résultats parlent d'eux-mêmes :

- ▶ 94 % des cheminots pensent que les sociétés ferroviaires sont motivées davantage par la recherche du profit que par la fourniture d'un service et la garantie d'un bon rapport qualité-prix aux voyageurs.
- ▶ 80 % des cheminots pensent que leur entreprise cherchera à augmenter ses profits au détriment de l'emploi et des conditions de travail.

Ce changement de priorité dans le chef des entreprises ferroviaires ne se limite pas aux nouveaux arrivants sur le marché ou aux « concurrents ». Il a également une profonde incidence sur les sociétés nationales des chemins de fer existantes, comme l'ont souligné les partenaires sondés de tous les pays participant à cette recherche : Vu le coût que représentent les meilleures conditions de salaires et de travail qu'elles offrent, les entreprises publiques doivent, elles aussi, réduire les taux de rémunérations, les droits sociaux et les avantages, au risque de ne plus être concurrentielles.



Allemagne : concurrence par les coûts dans le transport ferroviaire de marchandises et incidence sur l'emploi et le travail dans le secteur

Le marché du transport ferroviaire de marchandises subit une forte pression de la part de concurrents non liés par des conventions collectives. Toutes les entreprises privées de transport ferroviaire de marchandises se feront donc concurrence pour offrir les mêmes services à un prix inférieur. Elles auront recours notamment à des modèles de temps de travail offrant une plus grande flexibilité (ce qui signifie aussi une plus grande exploitation du travailleur). En règle générale, la journée de travail commence dès l'enregistrement des conducteurs à la « centrale ». Mais un grand nombre de ces centrales ont été supprimées. Les conducteurs ne peuvent donc pas enregistrer avec précision le début de leur quart de travail, ce qui se traduit systématiquement par une réduction du nombre d'heures de travail validées et, partant, une diminution de leur rémunération.

Source : Représentant syndical de l'EVG, novembre 2023.

3.2 Dégradation des conditions salariales et d'emploi

Comme déjà mentionné au chapitre précédent de ce rapport, les cheminots estiment que la concurrence dans les chemins de fer exerce une pression accrue sur les salaires et les conditions de rémunération. Cette pression se manifeste à la fois par des changements directs (baisse des salaires) et indirects (réduction ou suppression des prestations ou des compléments de salaire).

On constate une dégradation des conditions salariales à la fois au niveau de l'entreprise, notamment sous la forme d'une différenciation croissante des conditions salariales entre les différents groupes de travailleurs, et dans l'ensemble du secteur ferroviaire, en raison de l'érosion des conventions collectives sectorielles et centralisées.

Dans ce contexte, les tendances et caractéristiques suivantes méritent d'être soulignées :

- ▶ Une caractéristique principale mentionnée par plusieurs syndicats est la **réduction des niveaux de salaire d'entrée** pour les nouveaux travailleurs, ainsi que la diminution des indemnités et des primes ou des prestations complémentaires.



- ▶ Un autre exemple de nivellement par le bas des coûts salariaux cité par les syndicats de tous les pays participant à cette recherche est la **création de filiales ou de « sociétés de services »**⁵ qui pratiquent des niveaux de salaire et de rémunération inférieurs, suivie du transfert des travailleurs vers ces filiales.
- ▶ Une pression croissante pour **supprimer progressivement les avantages financiers et sociaux** précédemment convenus dans le cadre de la convention collective sectorielle, comme la sixième semaine de vacances, ou les possibilités de bien-être et de loisirs pour les travailleurs qui travaillent dans des conditions des plus difficiles ou qui occupent des postes stressants.
- ▶ Comme l'ont souligné les syndicats en Allemagne, en Italie et en Autriche, les niveaux de rémunération et de revenu se sont aussi détériorés lorsque les entreprises ont cherché à **sortir des conventions collectives sectorielles ou à signer d'autres conventions**. C'est notamment le cas du secteur de la logistique, où les niveaux de rémunération et les autres aspects financiers sont moins avantageux qu'avant.



Signer des conventions collectives « moins coûteuses »

Les syndicats des chemins de fer italiens FILT-CGIL et UILtrasporti ont dénoncé les tentatives des entreprises ferroviaires de sortir de la convention collective des chemins de fer pour signer des conventions « moins coûteuses », par exemple dans le secteur routier ou logistique, car les entreprises ne sont soumises à aucune obligation légale d'appliquer cette convention sectorielle spécifique. Pour plus d'information, voir l'encadré à la section 3.5.

Source : Entretiens avec des représentants d'FILT-CGIL et d'UILtrasporti, mars et mai 2023.



Détérioration des conditions de rémunération du fait de l'externalisation

La principale entreprise ferroviaire autrichienne (ÖBB) a connu un recours massif à la sous-traitance avec une position plus axée sur les coûts, approche qui ne considère plus comme « essentielles » des tâches comme le

⁵ Voir le cas provenant d'Allemagne exposé au chapitre 3.6.



nettoyage ou la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires. Dans la foulée de la restructuration de l'ÖBB en 2003, l'ancienne ÖBB Holding s'est séparée de son activité de construction d'infrastructures, les confiant à deux sociétés privées différentes toujours sous sa houlette. De nos jours, la construction des voies ferrées est assurée par des entreprises privées qui offrent aux travailleurs des conditions de travail plus pénibles en termes de sécurité, de logement, de rémunération, etc.

Source : Entretien avec des représentants de vida, avril 2023.

3.3 Augmentation spectaculaire des pénuries de main-d'œuvre et des défis connexes au cours de la dernière décennie

Dans la plupart des pays européens, la pénurie de main-d'œuvre pose un problème majeur en matière d'exploitation ferroviaire et de gestion de l'infrastructure y afférente. À l'instar des exemples nationaux cités par les participants à une enquête ad hoc menée auprès des syndicats nationaux affiliés à l'ETF, une pénurie de conducteurs de train, ainsi que d'autres membres du personnel ferroviaire mobiles et non mobiles, est déjà en train de nuire à l'efficacité et à la sécurité du système ferroviaire.

Si la pénurie de main-d'œuvre est souvent liée au « manque d'attractivité » des emplois dans le rail aux yeux de la jeune génération ou des femmes, notamment en raison du déséquilibre entre vie professionnelle et vie privée ou de l'« image » des chemins de fer, ce n'est que la moitié de la vérité. En fait, le dégroupage de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation, la libéralisation et la concurrence dans les chemins de fer ont entraîné une réduction considérable de l'emploi, ainsi qu'un manque de personnel structurel pour des raisons de coûts et une détérioration de la sécurité de l'emploi et des conditions de travail.

Si ces paramètres ont joué un rôle dans l'aggravation de la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur, il faut bien garder à l'esprit que ce sont la fragmentation et la pression accrue sur les coûts, et les restructurations et réorganisations qui s'en sont suivies dans toute l'Europe, qui sont à l'origine de la forte réduction du nombre de cheminots au cours des trois dernières décennies.



Bien que les données européennes sur l'emploi dans le rail soient incohérentes, en raison de différence au niveau des sources et des méthodologies de collecte de données⁶, les tendances sont assez claires :

- ▶ Des pays comme la Suède, le Royaume-Uni et l'Autriche affichent une diminution importante du nombre de travailleurs du rail en raison de la fragmentation et de la privatisation du secteur au cours des années 1990 et au début des années 2000.
- ▶ La réduction de l'emploi imputable à la privatisation, au dégroupage et à la restructuration des chemins de fer dans les pays d'Europe centrale et orientale après leur adhésion à l'UE a été encore plus spectaculaire.
- ▶ En outre, dans les États membres occidentaux de l'UE, l'emploi dans les chemins de fer connaît un déclin prononcé depuis les dix dernières années, alors que dans la plupart des pays, la performance du rail, mesurée en volumes de transport, a augmenté sur cette même période.
- ▶ Selon les partenaires des différents pays interrogés, une corrélation étroite peut être établie entre, d'une part, la libéralisation et le dégroupage des chemins de fer et, d'autre part, la détérioration des conditions de rémunération et de travail et de l'attractivité.



Pénurie de main-d'œuvre et ses effets sur le fonctionnement et l'efficacité des chemins de fer

Une enquête ad hoc menée par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) auprès de syndicats nationaux affiliés a permis de recueillir les données suivantes :

- ▶ Dans des pays comme l'Allemagne⁷ ou les Pays-Bas⁸, la pénurie de main-d'œuvre a entraîné une réduction des prestations de service.
- ▶ La France, elle aussi, a connu des annulations de trains par manque de conducteurs : La SNCF cherche à pourvoir 1 200 postes et un document interne à l'entreprise pointe un manque de 10 % des effectifs pour

⁶ En ce qui concerne la disponibilité des données, voir le *rapport de l'AED sur le rail de 2022* et une étude de 2016 commandée par la Commission européenne : Panteia / pwc 2016 : *Analyse des tendances et des perspectives d'emploi et des conditions de travail dans les transports*. Étude commandée par la Commission européenne / CCR. https://panteia.com/uploads/2016/12/Final-report-Panteia-Report.ashx_pdf

⁷ <https://www.vdv.de/personal-und-fachkraeftebedarf-im-oePNV.aspx>

⁸ <https://www.dutchnews.nl/2022/07/ns-cuts-train-services-for-lack-of-staff-in-summer-of-disruptions/>



assurer les liaisons ferroviaires sur le territoire français. Ainsi, 19 RER C ont été supprimés chaque jour depuis le 1er septembre 2022.⁹

- ▶ En mai 2022, selon les syndicats des chemins de fer belges, la SNCB peinait déjà à assurer son service de base par manque d'agents. La situation est à ce point critique que l'entreprise ferroviaire a supprimé 2 700 trains parce qu'elle n'avait pas de personnel suffisant pour assurer le service. Et d'après le syndicat CGSP Cheminots/ACOD Spoor, pour rencontrer l'ambition politique d'augmenter l'offre de train de et pour assurer le service actuel, la SNCB aurait besoin d'au moins 4 000 agents statutaires en plus.¹⁰
- ▶ En Suède, les syndicats font état d'un manque de conducteurs de locomotives, car les personnes qualifiées tournent le dos au secteur en raison des horaires de travail inadaptés (par exemple, l'alternance des horaires) qui rendent impossible tout équilibre entre vie professionnelle et vie privée.
- ▶ En Autriche, la principale entreprise ferroviaire, l'ÖBB, est à la recherche de 3 000 nouveaux travailleurs par an afin d'assurer le service au vu de l'évolution démographique et de l'augmentation de la demande.¹¹
- ▶ En Italie, comme l'ont fait remarquer les syndicats en 2020, il était difficilement concevable d'assurer 80 % du service ferroviaire avec le personnel existant, sans heures ou quarts de travail supplémentaires.¹²
- ▶ Les pays d'Europe centrale et orientale comme la Tchéquie, la Pologne et la Roumanie connaissent également une pénurie de personnel opérationnel.

Source : ETF, juin 2023

Corrélation entre la réforme du rail et fuite des travailleurs

⁹ https://www.liberation.fr/societe/trains-supprimes-faute-de-conducteurs-la-sncf-en-quete-de-1-200-postes-20220826_TJBJWMX7CRBRHK7ROUHBCBDTCQ/

¹⁰ <https://lpost.be/2022/05/30/il-manque-au-moins-4-000-cheminots-a-la-sncb/?fbclid=IwAR0skUPOItITLdj-9bOKiDLXKlam0bavXO1vBSdFshq2-EHY4nhNO2Qs9WA>

¹¹ <https://www.heute.at/s/personalmangel-oebb-suchen-3000-mitarbeiter-pro-iahr-100221516>

¹² <https://www.ferrovie.info/index.php/it/13-treni-reali/14568-ferrovie-uiltrasporti-trenitalia-grave-carezza-di-personale-nei-settori-macchinisti-e-capitreno>



France : Depuis la réforme ferroviaire de 2018, le problème de pénurie de personnel à la SNCF et dans le transport de marchandises s'est aggravé. Ce phénomène est notamment dû à la forte augmentation des départs de travailleurs et un taux de roulement particulièrement élevé dans le transport ferroviaire de marchandises, Fret SNCF ayant perdu plus de 10 000 emplois entre 2002 et 2021. D'une part, les entreprises ferroviaires connaissent des difficultés sur le plan du recrutement, et d'autre part, un nombre croissant de salariés fraîchement embauchés démissionne rapidement (25 % des 1 400 démissions à la SNCF sont intervenues entre un et trois ans après l'embauche).

Italie : La tendance générale depuis 2000 est à la baisse de l'emploi dans le système ferroviaire italien. Celle-ci peut être imputée, d'une part, à l'évolution technologique (par exemple, dans le transport de voyageurs, un seul conducteur est désormais nécessaire, alors qu'il y en fallait deux auparavant) et, d'autre part, à la libéralisation.

Source : Entretiens avec des représentants de la CGT France et de la FILT-CGIL, avril et mars 2023.

3.4 L'externalisation, principale stratégie commerciale pour réduire les coûts

L'externalisation et la sous-traitance ont constitué les principales stratégies commerciales pour réduire les coûts et rendre les entreprises ferroviaires, ainsi que la gestion de l'infrastructure, « aptes » à affronter la concurrence.

Les expériences dont ont fait part les syndicats de tous les pays concernés par la recherche montrent clairement que le seul objectif de l'externalisation est de réduire les coûts du personnel et les ressources et responsabilités de l'entreprise.

- ▶ L'externalisation des tâches et des activités a exacerbé la fragmentation de la main-d'œuvre des chemins de fer, ce qui a entraîné **la création d'un second marché du travail périphérique pour les services ferroviaires** trop souvent caractérisé par des salaires bas, une précarité élevée de l'emploi et de mauvaises conditions de travail.
- ▶ Si l'externalisation concerne essentiellement des activités considérées comme secondaires ou légères (nettoyage, restauration, maintenance légère), les **activités externalisées ont parfois revêtu une dimension sécuritaire**, comme la construction



et le renouvellement des infrastructures ferroviaires, ce qui a entraîné des accidents et des incidents critiques.

- ▶ Plus récemment, et en tirant parti de nouveaux modèles d'entreprise, on a également observé une tendance à **l'externalisation d'activités cruciales telles que la conduite des trains** ou, en d'autres termes, à l'externalisation des coûts de personnel et des responsabilités de l'employeur dans les domaines cruciaux de l'exploitation ferroviaire. Ces cas de figure se produisent tout particulièrement dans les pays qui disposent d'une réglementation juridique relativement laxiste en matière de contrats de droit civil, de travail intérimaire ou de recrutement de ressortissants de pays tiers.
- ▶ L'externalisation illimitée a aussi créé des **conditions de travail très problématiques et précaires**, jusqu'alors inconnues dans le secteur ferroviaire, comme le faux travail indépendant, des conducteurs de train indépendants ou encore des travailleurs migrants travaillant et vivant dans des situations très précaires.
- ▶ **L'externalisation n'est pas moins chère pour les finances publiques** : Nous ne disposons d'aucun chiffre, mais selon les partenaires interrogés, les activités externalisées permettraient aux entreprises d'offrir des services meilleur marché et d'augmenter leurs marges bénéficiaires, mais elles coûtent en réalité plus cher en deniers publics (au contribuable) que les prestations directes, comme l'indiquent les données émanant de la France (voir l'encadré ci-dessous).



L'externalisation, la responsable de graves accidents ferroviaires au Royaume-Uni

En 1993, au lendemain de la privatisation de l'infrastructure ferroviaire, le personnel de maintenance de la société privatisée de gestion de l'infrastructure est passé de 31 000 à 19 000 personnes en six ans. Le personnel a été partiellement remplacé par une main-d'œuvre occasionnelle sous-traitée, alors que le personnel de maintenance a été réparti entre Railtrack (le nouveau gestionnaire de l'infrastructure) et 13 sociétés d'infrastructure et sous-traitants différents, tous essayant de réduire leurs coûts dans l'intérêt de leurs marges bénéficiaires. Ce système hautement fragmenté et non coordonné de construction, de renouvellement et de réparation des infrastructures a engendré des risques graves pour la sécurité et a fini par provoquer des accidents ferroviaires de la fin des années 1990 à Ladbroke Grove, Hatfield et Potters Bar, qui ont fait 37 morts et des centaines de blessés.



Source : Entretien et présentation réalisés par le syndicat RMT, février et mai 2023.



Seul objectif de l'externalisation et de la sous-traitance : la réduction des coûts ou la maximisation des bénéfices

Allemagne : La sous-traitance de services est une tendance courante, en particulier dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises. Les personnes interrogées ont également fait référence à la tendance selon laquelle, pour des raisons de coût et de flexibilité, les entreprises de transport de marchandises et de voyageurs ont de plus en plus tendance nouer des relations de sous-traitance complexes qui prévoient des contrats séparés pour chaque service (par exemple, location d'une locomotive ou de wagons, embauche de conducteurs temporaires, préposés au service de bord, personnel de restauration ou de maintenance), comme dans le cas de Flixbus.

Royaume-Uni : Selon une enquête réalisée en 2018 au Royaume-Uni auprès de 800 cheminots, 74 % des sondés ont déclaré être au courant que leur entreprise employait du personnel intérimaire, et près de 70 % d'entre eux, qu'elle recourait au travail externalisé ou en sous-traitance.¹³

Autriche : Le cas de « Henry am Zug » est un exemple d'externalisation des services de restauration en vue de réduire les coûts de personnel. ÖBB a adjudiqué ses services de restauration à bord et les a attribués à la société autrichienne Do & Co, qui les a ensuite confiés à sa filiale autrichienne « Henry am Zug ». Cette dernière a ensuite embauché son personnel par le biais de sa filiale « Henry am Zug Hungary Kft ».

Suède : La libéralisation et le dégroupage en Suède ont été fortement marqués par la tendance à l'externalisation de tâches spécifiques. L'objectif premier était la réduction des coûts. L'externalisation touche particulièrement la maintenance légère. Ce rapport contient également des exemples d'emploi de ressortissants de pays tiers travaillant dans des conditions plus pénibles. Le syndicat Seko a mis en exergue une tendance liée aux appels d'offres et qui consiste, pour de nombreuses entreprises, à

¹³ RMT : Pourquoi le Royaume-Uni a besoin d'un chemin de fer public et intégré à l'échelle nationale : Ce que les cheminots du RMT ont à dire. 2019



utiliser leurs filiales à 100 % lorsqu'elles sont se font concurrence, créant une nouvelle filiale pour chaque nouveau contrat remporté. En règle générale, le personnel nécessaire à l'exploitation des trains, comme les conducteurs et le personnel de bord sont employés par les filiales, alors que les agents auxiliaires, chargés notamment du prolongement des voies et de fonctions générales, sont employés par la société mère. La maintenance, qu'elle soit légère ou lourde, est presque systématiquement sous-traitée, tantôt à d'autres filiales, tantôt à des partenaires extérieurs. Dans un sens, ces filiales font davantage office d'agences de recrutement que d'entreprises ferroviaires en bonne et due forme.

France : Les activités de maintenance du matériel et des voies (travaux de soudure par exemple) fait, de plus en plus, l'objet d'une externalisation, en raison de la séparation entre l'exploitant ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure. Le coût de l'externalisation pour la maintenance des voies est plus élevé de 14 %. Les emplois liés aux services et à la sécurité des gares sont également fréquemment externalisés.

Source : Entretien avec des représentants de mobifair e.V., mars 2023 ; vida, avril 2023, SEKO, mars 2023 et CGT, avril 2023.

3.5 Augmentation de l'intensité du travail et flexibilité involontaire du temps de travail

La réduction à grande échelle de l'emploi dans le domaine du rail au cours des deux dernières décennies a considérablement accru la charge et l'intensité du travail pour les employés qui sont restés actifs dans le secteur.

- ▶ Comme l'illustrent certaines études de cas par pays, l'intensification et la surcharge de travail semblent être des composantes structurelles d'un marché concurrentiel qui n'est pas suffisamment réglementé par la pleine mise en œuvre des normes minimales.
- ▶ Une autre conclusion inquiétante de ces études et des entretiens menés avec des représentants des travailleurs est l'augmentation des régimes de travail prolongé et involontaire, avec une fréquence accrue des postes fractionnés, des « temps morts » et des gardes.
- ▶ Au Royaume-Uni, les syndicats des chemins de fer ont cité de nombreux exemples de personnel ferroviaire employé sur la base d'un contrat zéro heure.



- ▶ Les représentants syndicaux du rail issus de différents pays ont signalé que la fatigue et la baisse de l'attention constituent un problème croissant, qui reflète le manque de personnel et la pénurie de main-d'œuvre, ainsi que de l'allongement du temps de travail.
- ▶ Selon les données fournies par les syndicats de France, du Royaume-Uni et d'Italie, l'intensification du travail est souvent aussi le corollaire d'une réduction du personnel mobile, des opérations réservées exclusivement aux conducteurs ou d'une réduction de personnel ferroviaire dans les gares.
- ▶ Cette situation a créé un cercle vicieux et une spirale destructrice qui nuisent au bien-être, à la santé et à la sécurité des travailleurs, en plus de porter préjudice à l'attractivité des emplois dans les chemins de fer et à la motivation au travail qu'ils suscitent.
- ▶ En conséquence, et comme l'ont fait remarquer des représentants syndicaux de France, de Suède et d'Allemagne, les conducteurs de train ont tendance à quitter leur emploi avant l'âge de la retraite ou à se tourner vers d'autres secteurs offrant de meilleures conditions de travail.



L'Assurance accidents légale allemande classe les conducteurs de train sur la liste des groupes à haut risque

Les emplois dans le secteur de la construction arrivent en première position sur la liste des professions présentant un risque élevé d'accidents et de problèmes de santé. Le dernier rapport annuel de l'Assurance accidents légale allemande (DGUV) précise toutefois que les conducteurs de train ont récemment été ajoutés à la catégorie des professions à haut risque. L'augmentation du taux d'accidents dans cette catégorie professionnelle s'explique par le temps perdu en raison du stress mental lié au travail.

Source : Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung : Arbeitsunfallgeschehen 2022. Voir le communiqué de presse : https://www.dguv.de/de/mediencenter/pm/pressemitteilung_592841.jsp



Autriche : la libéralisation débouche sur un nouveau régime de travail dans les chemins de fer

La libéralisation s'est traduite par une intensification du travail dans le cadre d'un nouveau régime de travail caractérisé par une flexibilité de l'emploi



sans volet sécurité, l'allongement du temps de travail, la surcharge de travail et le stress, ainsi que l'apparition de formes d'emploi précaires et atypiques. Un exemple parmi tant d'autres est celui de la Westbahn, où le nettoyage de la cabine de conduite incombe désormais aux conducteurs de train.

Source : Entretien avec des représentants de vda, avril 2023.



Italie : Allongement du temps de travail en le réduisant au temps de conduite

Le temps de travail ne tenant compte que du temps de conduite, le trajet du conducteur de son domicile à la gare, le temps de préparation du train, etc. ne sont pas comptabilisés comme du temps de travail. S'il en est ainsi, c'est parce que l'application de conventions non sectorielles ne tient pas compte de certaines spécificités de la profession de conducteur de train.

Par exemple, dans la convention collective nationale de la branche ferroviaire, le temps de repos pendant les périodes de travail est considéré comme du temps de travail et est rémunéré comme tel.

Or, si une société ferroviaire décide d'appliquer cette convention non sectorielle au secteur ferroviaire, la pause que fait un conducteur de train en gare, en attente d'une correspondance ou pour toute autre raison, ne comptera pas comme du temps de travail et le conducteur ne sera pas rémunéré pour ce temps, ce qui aura pour effet d'allonger sa journée de travail.

Source : Entretiens avec des représentants des syndicats FILT-CGIL et UILtrasporti menés en mars et mai 2023.



Tchéquie et Allemagne : heures de travail supplémentaires des conducteurs de train

Selon l'OSZ, les horaires de travail prolongés constituent un problème croissant, en particulier pour les conducteurs de train. Étant donné que plus de 120 entreprises ferroviaires sont actives sur le marché ferroviaire national, les conducteurs de train sont amenés à travailler pour plusieurs d'entre elles sans avoir la possibilité de contrôler leurs temps de travail et



de repos. Le système des postes fractionnés pose également de plus en plus problème.

Le syndicat allemand EVG fait remarquer que les horaires de travail établis à la dernière minute, les horaires très irréguliers, les longues journées de travail pouvant aller jusqu'à 14 heures, ainsi que le travail le week-end et les jours fériés caractérisent la vie quotidienne de nombreux conducteurs de train et préposés au service de bord (y compris le personnel des services de restauration à bord). Les médias dénoncent régulièrement les conditions de travail exigeantes, par exemple des horaires hebdomadaires allant régulièrement de 50 à 60 heures. De plus, certains services de garde ne précisent pas l'itinéraire à l'avance et, de ce fait, le travailleur ne sait pas à quelle heure il pourra rentrer chez lui. Ces facteurs rendent difficile la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale et exercent des pressions particulières en matière de flexibilité et de performance sur les personnes concernées.

Source : Entretiens avec des représentants des syndicats OSZ et EVG, septembre et mars 2023.



Postes fractionnés et temps de travail inactif

Un représentant du syndicat suédois SEKO a mis en évidence un autre problème lié au temps de travail : alors que, par le passé, les conducteurs de train et le personnel mobile passaient la majeure partie de leur temps à effectuer des tâches professionnelles, le dégroupage et la compartimentation des activités a eu comme conséquence directe l'augmentation des « temps morts » en cours de journée (notamment en raison d'une période d'attente plus longue entre deux opérations). De plus, comparé à la période avant la libéralisation, il est également devenu plus difficile pour le conducteur de rentrer chez lui le même jour.

Source : Entretiens avec des représentants de la SEKO, février 2023



3.6 Travail précaire et dumping social

Outre les coupes claires dans l'emploi et la dégradation des conditions de rémunération et de travail, le recours à des pratiques d'emploi précaire et occasionnel s'est généralisé dans le secteur ferroviaire de l'Union européenne, sous l'effet d'une concurrence exclusivement fondée sur les prix et les coûts, ce qui a conduit à la fraude sociale et au dumping.

Les syndicats ont remarqué que, dans le secteur du transport de marchandises en particulier, caractérisé par une concurrence particulièrement féroce au niveau des prix et une structure commerciale très fragmentée, les formes de travail précaires et le non-respect du temps de travail et d'autres règles sociales sont très fréquents.

Les tendances suivantes ont été mises en lumière par les syndicats de différents pays :

- ▶ **Travail intérimaire.** Dans les pays où le travail intérimaire est moins limité (par exemple, en Allemagne, Autriche et Tchéquie), les conducteurs de train délaissent souvent leur employeur au profit d'agences d'intérim qui leur font des offres plus alléchantes (salaires plus élevés ou autres avantages matériels). Ces avantages sont financés grâce à un allongement du temps de travail et un plus haut degré de flexibilité ainsi que par une diminution de la sécurité de l'emploi et des avantages sociaux, vu que les conducteurs ne sont plus couverts par une convention collective. En Allemagne, plus de 120 agences d'intérim engagent des conducteurs de train pour le compte d'entreprises ferroviaires. En Allemagne, le nombre de conducteurs de train intérimaires est estimé à environ 4 000 (soit plus de 10 % du personnel conducteur).¹⁴
- ▶ Pour des raisons de coûts, les entreprises ferroviaires ont également commencé à créer des **sociétés « de services »** dans lesquelles les employés (conducteurs de train et personnel auxiliaire ou de service) sont employés au titre d'une convention collective moins favorable, ou ne sont tout simplement pas couverts par une convention collective.
- ▶ Dans le domaine du **recrutement transfrontalier**, la tendance semble être à l'embauche, moyennant des conditions salariales et sociales bien moins favorables, de travailleurs issus d'autres pays par le biais d'une agence de placement ou d'une filiale établie dans le pays d'origine. De telles pratiques ont notamment été signalées par des syndicats allemands et autrichiens.
- ▶ Les personnes interrogées ont également fait référence à la tendance selon laquelle, pour des raisons de coût et de flexibilité, les entreprises de transport de marchandises

¹⁴ Entretiens avec des représentants de mobifair e.V., mars 2023.



et de voyageurs ont de plus en plus tendance nouer des **relations de sous-traitance complexes** qui prévoient des contrats séparés pour chaque service (par exemple, location d'une locomotive ou de wagons, embauche de conducteurs temporaires, préposés au service de bord, personnel de restauration ou de maintenance, etc.), comme dans le cas de Flixtrain.¹⁵

- ▶ Le **dumping social et la fraude systématique**, notamment sous la forme de violations des réglementations relatives au temps de travail et de conduite, semblent être devenus des caractéristiques systémiques du marché très fragmenté du transport ferroviaire de marchandises en Allemagne. Selon le syndicat EVG, plusieurs centaines de plaintes pour pratiques abusives concernant le temps de travail sont en cours d'examen.¹⁶ L'exemple de l'accident ferroviaire de Mannheim (voir encadré ci-dessous) illustre la conjonction malheureuse de causes et de problèmes à l'origine de la catastrophe.
- ▶ Le **recours à des conducteurs de train indépendants** est également une tendance croissante en Allemagne, en Suède et en Autriche qui accroît la précarité de l'emploi, car les travailleurs indépendants ne bénéficient pas des mêmes avantages et des mêmes prestations de sécurité sociale que les salariés.



Détérioration des conditions de travail imputable au travail intérimaire et au transfert des employés vers des sociétés de services

Les conditions de travail se sont également détériorées en raison de la sous-traitance et du travail intérimaire. Prenons, par exemple, le cas de l'entreprise ferroviaire XY, qui, au lieu d'embaucher des conseillers clientèle employés dans les transports locaux, recrute son personnel de sécurité et de service auprès du prestataire de services XY ; ces employés n'effectuent aucune tâche opérationnelle, bénéficient de taux de rémunération moins élevés et, partant, perçoivent des revenus moins importants.

Un autre problème fondamental de la sous-traitance et du travail intérimaire tient à la fragmentation de la main-d'œuvre. Qui plus est, il n'existe plus de conseil d'entreprise unique pour tous les travailleurs, mais plusieurs comités distincts, voire, comme c'est souvent le cas dans le secteur de la sécurité et des services, aucun comité du tout. Il est donc

¹⁵ Entretiens avec des représentants de mobifair e.V., mars 2023.

¹⁶ Entretiens avec des représentants de l'EVG, mars 2023.



beaucoup plus difficile pour les employés de faire valoir et respecter leurs intérêts et droits légitimes.

De nombreuses filiales ont été mises en place. Ainsi, le transfert du personnel des sociétés mères vers leurs filiales a été utilisé comme un moyen de réduire les salaires, les avantages sociaux et les conditions de travail.

Source : Entretiens et documents écrits fournis par le syndicat EVG, mars et novembre 2023.



Autriche : les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres filiales de détachement de personnel

L'entreprise ferroviaire privée Westbahn a mis en place sa propre agence de détachement de personnel afin de se pourvoir en personnel à moindre coût. Le transport ferroviaire de marchandises fait parfois appel à du personnel d'intérim, mais étant donné que cette pratique est très onéreuse, elle n'est utilisée que dans des segments de marché très lucratifs, comme la ligne reliant le port de Vienne à celui de Duisbourg. Dans la foulée de la restructuration de l'ÖBB en 2003, l'ancienne ÖBB s'est séparée de son activité de construction d'infrastructures, les confiant à deux sociétés différentes toujours sous sa houlette. De nos jours, la construction des voies ferrées est assurée par des entreprises privées qui offrent aux travailleurs des conditions plus pénibles en termes de sécurité, de logement, etc.

Source : Entretien avec des représentants de vida, avril 2023.



Leçons tirées de l'accident de Mannheim

Sur la base des données factuelles fournies par l'organisme d'enquête sur les accidents (BEU) allemand, analysées par un expert du syndicat EVG, l'accident ferroviaire survenu aux abords de la gare de Mannheim, qui a fait près de 40 blessés parmi les passagers et occasionné plus de 2 millions d'euros de dégâts au matériel roulant et à l'infrastructure, est la conséquence d'une série de problèmes, notamment du non-respect des règles sociales et de sécurité :



- ▶ **Règles sociales :** Le conducteur n'avait pas respecté le temps de repos minimal entre deux services, et les règles supplémentaires relatives au travail de nuit n'avaient sans doute pas été observées. En outre, le système de gestion de la sécurité (SGS) de l'entreprise sur les horaires de travail du personnel ne fonctionnait pas et le temps de conduite n'était ni vérifié ni contrôlé par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'agence de sécurité ferroviaire. Par conséquent, la fatigue du conducteur a vraisemblablement contribué à l'accident.
- ▶ **Manque de connaissances :** Le manque de connaissance des conditions locales est également une cause probable de l'accident. La compagnie ferroviaire n'a pas été en mesure de fournir suffisamment d'éléments démontrant que le conducteur du train connaissait la ligne, la position des signaux, etc., et les dispositions pertinentes du SGS n'ont pas été appliquées. En outre, la connaissance des voies du conducteur n'a été ni vérifiée ni contrôlée par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'agence de sécurité ferroviaire.
- ▶ **Interfaces, sous-traitance et prêt de main-d'œuvre :** L'accident de Mannheim est également la conséquence d'un manque de communication et de coordination entre plusieurs parties concernées. Cette lacune est tout à fait caractéristique de la grande fragmentation des marchés ferroviaires concurrentiels. La compagnie ferroviaire (responsable de l'application du SGS) était une société néerlandaise, contrôlée par une société privée britannique de transport de marchandises. Pour compliquer les choses, le conducteur du train conduisait un train exploité par un sous-traitant de l'exploitant néerlandais, alors que la locomotive appartenait à la société autrichienne ÖBB Rail Cargo, et que le train était exploité pour le compte de cette dernière. Enfin, le conducteur de train allemand n'était pas un salarié, mais avait été prêté par une agence d'intérim allemande. La correspondance entre la compagnie ferroviaire et l'employeur du conducteur s'est faite par courrier électronique et, à l'évidence, aucun accord écrit attestant des qualifications du conducteur, de sa connaissance des voies ou de son temps de travail n'a été établi.
- ▶ **Application insuffisante du SGS :** L'accident met en exergue la non-application de plusieurs aspects du SGS, notamment la préparation correcte des nouveaux services, la documentation des connaissances du conducteur et les exigences minimales en ce qui concerne les horaires



du personnel conformément à la directive relative à la sécurité ferroviaire 2016/798/CE.

Source : Présentation de l'EVG à la conférence de l'ETF sur la sécurité et la sûreté ferroviaire, novembre 2016

3.7 Contrôle insuffisant de la réglementation sociale

L'exemple de l'accident de Mannheim en Allemagne, abordé au chapitre précédent, met en lumière le problème de plus en plus aigu de la mise en œuvre inadéquate de la réglementation applicable aux entreprises ferroviaires et des obligations qui leur incombent, et est révélateur du fait que les risques pour la sécurité découlent de la concurrence sur le marché ferroviaire.

D'après l'expérience des syndicats ferroviaires des neuf pays objet de l'étude et les rapports publiés par les autorités nationales de sécurité, les systèmes actuels de contrôle de l'application correcte des règles relatives au temps de travail, à la qualification des conducteurs de train ou à la connaissance des lignes s'avèrent inefficaces et ne reflètent pas les nouvelles réalités du marché des chemins de fer.

- ▶ Le **système actuel de mise en œuvre et de respect des règles sociales, de sécurité et autres** a été mis en place à une époque où le transport ferroviaire était organisé par des sociétés publiques, c'est-à-dire dans un marché non concurrentiel. C'est notamment pour cette raison que la mise en œuvre correcte des règles avait été déléguée aux entreprises ferroviaires et à leurs gestionnaires de l'infrastructure, et que c'est à elles qu'avait été confiée la responsabilité de mettre en place et en œuvre un système de sécurité, de dispenser au personnel une formation suffisante et de respecter les règles.
- ▶ Ce **système ne fonctionne plus dans un environnement dans lequel opère un grand nombre de concurrents privés** et où l'offre la moins chère remporte le marché. Ce système incite au non-respect et au contournement des règles, notamment celles relatives au temps de travail et à la connaissance des lignes et des langues étrangères.
- ▶ C'est pour cette raison que les syndicats des chemins de fer ne cessent de souligner la nécessité de **renforcer les capacités des autorités nationales compétentes** dans le domaine de la certification de la sécurité ferroviaire et de la formation, en les dotant de ressources supplémentaires et plus efficaces. Il en va de même pour les inspections du travail en ce qui concerne la vérification du temps de travail, du respect des normes techniques et des certificats des conducteurs de train.



- ▶ À cet égard, les personnes sondées ont aussi souligné que, contrairement au transport routier, il n'existe aucun système s'apparentant à un tachygraphe (numérique) qui documente les temps de travail et de conduite.



Conducteurs de train affectés sur des lignes qu'ils ne connaissent pas suffisamment bien

En Allemagne, plusieurs conducteurs de train ont déclaré dans une émission à la télévision publique que leur employeur les affectait souvent sur des lignes qu'ils ne connaissaient pas. Afin de ne pas attirer l'attention lors d'éventuelles inspections, la ligne inconnue est incluse dans le « certificat d'acquisition de connaissances sur les lignes », une sorte de journal de bord que doit tenir le conducteur du train. En d'autres termes, des lignes non connues sont certifiées connues. Cette supercherie n'a pas été détectée lors des inspections.

Source: <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Lokfuehrer-uebermuedet-auf-der-Schiene,lokfuehrer160.html>



Système d'inspection du travail inadéquat dans les chemins de fer

Face à la hausse rapide du nombre d'entreprises ferroviaires à la suite de la libéralisation du transport de marchandises en Allemagne, il est devenu impossible de contrôler et de vérifier si un conducteur de train possède les connaissances et les certificats nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Cette vérification devrait être réalisée par les inspections du travail à l'échelle des 16 Länder allemands, mais ces services ne disposent ni des connaissances nécessaires dans le domaine du rail, ni des capacités en personnel. Et, pour cette raison, la vérification n'a tout simplement pas lieu.

Source : Entretien avec des représentants de mobifair, mars 2023



3.8 Érosion de la qualité de la formation dans le domaine du rail et incidences sur la sécurité ferroviaire

La libéralisation du secteur ferroviaire et la concurrence qui y règne ont révélé les faiblesses structurelles et les lacunes du système actuel d'éducation et de formation dans le domaine du rail, en particulier lorsqu'il s'agit de garantir un certain niveau de qualité de la formation.

Bien que les exigences minimales de la formation ferroviaire soient réglementées au niveau de l'UE par la voie de la directive 2007/59/CE relative aux conducteurs de train et de la directive de l'UE sur la sécurité, la législation européenne laisse aux centres de formation nationaux et aux entreprises une large marge d'interprétation et de mise en œuvre des programmes de formation. En fait, les cours de formation dans le domaine ferroviaire présentent d'importantes différences en termes de cursus et de durée, non seulement d'un État membre de l'UE à l'autre, mais aussi d'une entreprise à l'autre.¹⁷ En outre, alors que dans certains pays (par exemple, en Norvège et en Espagne), le contenu de la formation a fait l'objet d'une normalisation plus poussée, il peut encore varier considérablement entre les entreprises ferroviaires et les centres de formation, faute de définition de normes nationales communes supplémentaires, comme c'est le cas en Allemagne ou en France.¹⁸

Ces formations se fondent dans une large mesure sur les programmes de haute qualité élaborés par les sociétés nationales des chemins de fer à l'intention de leur propre personnel ainsi que du secteur dans son ensemble. Toutefois, compte tenu du pluralisme et de la diversité croissants du marché ferroviaire, le système de formation actuel fait l'objet de pressions. En particulier, les aspects suivants ont été mis en évidence par les personnes interrogées des différents pays, notamment ceux affichant un haut niveau de fragmentation du marché ferroviaire :

- ▶ Les grandes entreprises historiques sont toujours l'épine dorsale des programmes de formation dans le secteur ferroviaire, et assurent un niveau de formation élevé.
- ▶ Sur le marché concurrentiel du rail, la formation est considérée comme un facteur de coût. Les entreprises ferroviaires privées investissent beaucoup moins dans les activités

¹⁷ Commission européenne 2020 : Document de travail des services de la Commission. Voir également ATKINS (2002). *Formation et besoins en personnel ferroviaire dans les opérations transfrontalières* ; Rapport final, 28 novembre 2002.

¹⁸ Les sites web suivants montrent la grande variété de l'offre de formations disponibles pour les futurs conducteurs de train en Allemagne et en France. www.campusfer.com/formation/conduite-de-trains-de-voyageurs-pour-conducteurs-de-trains-de-fret/, <https://www.futurentrain.fr/formation-ferroviaire/>, <https://www.schienejobs.de/bahn-ausbildung/lokfuehrer-ausbildung/>.



de formation initiale et continue et ont tendance à recruter des conducteurs et autres travailleurs professionnels sur le marché ou à les débaucher dans d'autres entreprises.

- ▶ Face à cette tendance, les grandes entreprises qui disposent de leurs propres structures de formation prennent en charge la formation du personnel nécessaire pour répondre à leur propre demande.
- ▶ De ce fait, le nombre de centres de formation ferroviaire qui ne sont pas la propriété d'entreprises ferroviaires et qui, pour unique activité, dispensent une « formation légère » (par exemple, un programme de formation de courte durée à l'intention des conducteurs de train) pour le marché du rail, a considérablement augmenté dans certains pays de l'UE (par exemple, en Allemagne). D'après les experts sectoriels, la qualité des formations dispensées est souvent plus que douteuse.
- ▶ Il ressort des évaluations officielles des autorités nationales de sécurité, ainsi que de l'expérience des syndicats des chemins de fer que ces tendances ont entraîné une détérioration des résultats de la formation, comme en témoigne le nombre croissant d'accidents et d'incidents ferroviaires tels que les dépassements de signaux (voir chapitre 2) imputables à des connaissances et qualifications insuffisantes de la part des conducteurs ou des autres membres du personnel (par exemple, dans les centres de contrôle du trafic).
- ▶ Les personnes interrogées dénoncent des concepts de formation insuffisants, et même l'utilisation de fausses licences dans les petites entreprises de transport ferroviaire de marchandises. Ces entreprises embauchent souvent des conducteurs inexpérimentés pour effectuer des « procurements » uniques sur des lignes qu'ils ne connaissent pas bien. Bien que la responsabilité leur incombe, les États ne contrôlent pas suffisamment le secteur du transport ferroviaire de marchandises et ses nombreux sous-traitants, ce qui compromet la sécurité ferroviaire, car de plus en plus de conducteurs inexpérimentés ou trop peu formés conduisent des trains sur une infrastructure limitée.¹⁹
- ▶ Outre la détérioration de la qualité de la formation ferroviaire, les partenaires interrogés au Royaume-Uni et en Suède ont également souligné le fait que le dégroupage, la privatisation et la concurrence par les coûts ont entraîné une immense perte de connaissances et de compétences ferroviaires dans le secteur du rail à l'échelle nationale.

¹⁹ Entretiens avec des représentants de mobifair e.V., mars 2023.

**France : maintenir les coûts de formation à un faible niveau**

En France, la majorité des conducteurs sont encore formés par la SNCF, mais les normes sont en cours de révision à la baisse. Les conducteurs recalés par la SNCF sont aujourd'hui formés par des entreprises de formation privées, filiales de la SNCF ou gérées par d'autres entreprises ferroviaires. Si la plupart des conducteurs sont toujours formés par la SNCF, la formation des conducteurs est parfois externalisée auprès d'entreprises privées dans un souci d'économies de coûts. C'est dans cette logique que Getlink, le gestionnaire de l'infrastructure de l'Eurotunnel entre la France et le Royaume-Uni, a mis en place un centre de formation à Calais.

Source : Entretien avec des représentants du syndicat CGT, France, avril 2023

**Suède : maintenir les coûts de formation à un faible niveau**

Un effet général de la libéralisation est que la formation continue, ainsi que les mesures relatives à la santé et à la sécurité, sont considérées comme des coûts par les entreprises. C'est pourquoi il existe un mécanisme destiné à maintenir les budgets à un faible niveau afin de devenir, ou rester, concurrentiel lors des appels d'offres. Ainsi, la mise en adjudication des services ferroviaires rend plus difficile le respect de normes élevées en matière de santé et de sécurité, ainsi que de formation et de qualifications. C'est pour cette raison que le renforcement de la réglementation par l'entremise de la négociation collective et des représentants syndicaux aux niveaux local et de l'entreprise revêt une importance de plus en plus grande.

Source : Entretiens avec des représentants du syndicat SEKO, février 2023

**Allemagne : tendance aux formations « fonctionnelles » de courte durée**

La concurrence et la multiplication du nombre d'entreprises ferroviaires ont eu une forte incidence sur la formation des conducteurs de train. Au fil des ans, les formations dites « fonctionnelles » à l'intention des conducteurs ont gagné en popularité. Cela signifie que les personnes qui décident de se reconverter de conducteur de train sont formées en neuf à douze mois. Seuls 40 % des conducteurs de train suivent aujourd'hui le programme de



formation professionnelle de trois ans pour conducteurs de train, qui était la norme autrefois. Le problème que pose la tendance à la formation « fonctionnelle » est le manque de normalisation (par exemple, au niveau des tests d'aptitude, des programmes, des examens, des réglementations, etc.) conjugué à la pléthore d'institutions (actuellement 114) qui dispensent une formation de niveau inférieur.

Source : Entretiens avec des représentants du syndicat EVG en mars 2023 et documents écrits remis en novembre 2023.



Autriche : externalisation d'un centre de formation pour des raisons de coût

Les ateliers de formation interne de l'ÖBB étaient censés fermer leurs portes dans la foulée de la réforme de l'ÖBB, mais ils ont pu être sauvés grâce au comité d'entreprise et au syndicat vida. On a toutefois enregistré une diminution du nombre d'apprentissages assortis d'une formation complémentaire sur le terrain.

Source : Entretien avec des représentants du syndicat vida, avril 2023



Royaume-Uni : la concurrence et la fragmentation du marché font chuter les normes de formation et augmenter les risques de sécurité

La fragmentation des chemins de fer a entraîné une fragmentation de la formation et des connaissances. Prenons, par exemple, la formation des gardiens et des conducteurs, auparavant, dispensée par une seule entreprise dans le respect d'une norme commune. Dorénavant, les gardiens seront formés par différentes entreprises, ce qui engendrera non seulement des chevauchements inutiles, mais aussi des incohérences et un affaiblissement des connaissances intersectorielles. En fait, à l'heure actuelle, la formation et les normes applicables aux employés cherchent essentiellement à répondre aux besoins de l'entreprise plutôt qu'à ceux du secteur dans son ensemble.

Source : Entretien avec un représentant du syndicat RMT, mars 2023



Royaume-Uni : fragmentation et perte de connaissances ferroviaires



L'une des conséquences les plus dévastatrices du processus de privatisation a été la fragmentation et la perte des connaissances ferroviaires. L'exploitation d'un chemin de fer, qui suppose la prise de décisions en matière d'investissement, d'horaires, de sécurité et de déploiement du personnel, nécessite une grande connaissance de l'évolution des conditions d'infrastructure, des possibilités technologiques et des exigences de service à l'échelle du réseau. Dans le cas de British Rail, ces connaissances étaient détenues collectivement par la main-d'œuvre et les gestionnaires et étaient la prise de décision grâce à des systèmes de coopération et de communication à tous les niveaux du secteur. Cette base de connaissances organisationnelles, qui n'a jamais été entièrement centralisée et qui était largement fondée sur des connaissances « implicites », s'est morcelée en raison de la fragmentation du secteur.

1) Source : Entretien avec un représentant du syndicat RMT, mars 2023

Tchéquie : l'accident de Prosenice



En janvier 2022, deux trains de marchandises sont entrés en collision à la gare tchèque de Prosenice, provoquant un déraillement, une interruption temporaire du corridor et des dommages à l'infrastructure. Selon l'enquête menée par le Bureau d'inspection de la sécurité ferroviaire de Tchéquie, la collision a occasionné des dommages d'un montant total de 28,5 millions de couronnes tchèques (1,2 million d'euros).

La cause principale de l'accident est l'évaluation erronée par le conducteur des informations qui lui ont été fournies avant le départ du train. Le Bureau d'inspection de la sécurité ferroviaire a d'ailleurs souligné « le manque de préparation (l'incompétence) du conducteur du train »¹, déclarant que celui-ci « n'était pas préparé au travail indépendant d'un conducteur de train dans la pratique. »

Cet accident a amené le Bureau d'inspection de la sécurité ferroviaire à recommander à l'Autorité nationale de sécurité de Tchéquie et au ministère des transports d'instaurer un cadre et un système juridiques qui « étendront la portée et le contenu des connaissances, aptitudes et procédures



nécessaires à la démonstration des compétences professionnelles spéciales » et « vérifieront l'aptitude pratique d'un conducteur sur un simulateur de locomotive ». En outre, le Bureau d'inspection de la sécurité ferroviaire a recommandé au ministère des transports de préciser et de vérifier plus rigoureusement la durée minimale de la formation pratique nécessaire à l'acquisition des connaissances, aptitudes et qualifications requises. Cette recommandation traduisait le fait que le nombre total d'heures de formation suivies par le conducteur de train en question s'avérait nettement inférieur au nombre d'heures minimal fixé par l'Autorité nationale de sécurité comme prérequis pour se présenter à l'examen professionnel. Il convient de mentionner que le rapport a également révélé que le conducteur du train avait été embauché en tant que conducteur prêté et qu'il travaillait également pour une compagnie aérienne charter.

Les éléments du dossier font apparaître que, à sept reprises au moins, il a exercé ses fonctions de pilote, y compris sur des vols internationaux, alors qu'il aurait dû être en train de suivre une formation de conducteur de train. D'après le rapport d'enquête, au lieu des 450 heures requises pour pouvoir passer le test professionnel, cet homme n'avait suivi que 357 heures dans le meilleur des cas.

Source : Rapport d'enquête sur les accidents et les incidents : Collision du train de marchandises n° 43404 avec le train de marchandises n° 52479 et déraillement en gare de Prosenice. Bureau d'inspection de la sécurité ferroviaire de Tchéquie.

4. Effets sur les relations professionnelles et les conventions collectives



Le rôle important des relations professionnelles sectorielles dans les chemins de fer est compromis

Traditionnellement, les chemins de fer forment un système hautement centralisé axé sur les relations entre partenaires sociaux lié à la propriété publique du secteur, ainsi qu'à des taux élevés d'affiliation aux syndicats de travailleurs ou organisations d'employeurs. Les accords sectoriels nationaux ont assuré des conditions de travail harmonisées et socialement acceptables, la qualité élevée de la formation initiale et continue ainsi que le développement des compétences.

À cet égard, il convient également de noter que les relations employeurs-travailleurs centralisées dans le secteur ferroviaire ont aussi jeté les bases d'un système ferroviaire intégré sur les plans de la coopération et de la coordination ainsi que des pratiques sectorielles en matière de sécurité et de sûreté.

En plus de remettre en cause le système des relations entre partenaires sociaux, le dégroupage des volets infrastructure et exploitation du rail ainsi que la fragmentation en un marché ferroviaire concurrentiel en ont sapé les fondements, avec les effets délétères suivants à la clé :

- ▶ **Décentralisation.** La réglementation des relations employeurs-travailleurs et des conditions de travail au moyen de conventions collectives a été reléguée du niveau central et national au niveau de l'entreprise.
- ▶ La concurrence accrue entre les entreprises ferroviaires, mais aussi les sous-traitants, les agences de placement ou les sociétés de services opérant dans le domaine du rail, a contribué à l'adoption par **les entreprises de stratégies visant à contourner ou à ignorer les conventions nationales sectorielles** et, dans certains cas, au refus de conclure des accords avec les syndicats sur les salaires, les conditions de travail et autres aspects (par exemple, la formation initiale et continue).
- ▶ En corollaire, les **réglementations sociales ont été compartimentées** et sont désormais considérées comme un facteur de coût ayant une incidence négative directe sur la compétitivité. Cette évolution concerne non seulement les salaires, mais aussi les investissements dans le domaine de la formation et des équipements de santé et de sécurité, ou les mesures liées à la sécurité.
- ▶ Une proportion croissante d'entreprises ferroviaires et autres acteurs du secteur (agences de placement, sous-traitants, prestataires de services et autres) **n'est dès lors plus couverte par des conventions sectorielles.**



- ▶ Étant donné que les conventions collectives renforcent considérablement la capacité du secteur à anticiper, gérer et s'adapter au changement, à faire face aux risques et aux crises et à accroître sa propre résilience, les conséquences et les **effets négatifs de ce phénomène vont bien au-delà des questions liées au salaire et aux normes sociales.**



Suède : la libéralisation du rail a entraîné une spirale conduisant à une dégradation des relations employeurs-travailleurs

Si ce système d'autorégulation du marché a globalement fonctionné à l'heure de maintenir de bonnes conditions de travail et de préserver la paix sociale, il a créé une situation dysfonctionnelle et engendré une spirale destructrice au niveau des relations entre les partenaires sociaux du secteur. Certains employeurs ont comparé cette situation à celle de se retrouver pieds et poings liés par des conventions collectives, signées dans le seul et unique but d'apaiser les syndicats, mais qu'ils n'ont pas négociées et qui, souvent, ne répondent ni à leurs besoins ni à aux besoins actuels du système d'appel d'offres. Les syndicats, quant à eux, constatent une lente détérioration et érosion des conditions de travail et des salaires chaque fois qu'un marché change de main, caractérisée par la perte progressive des avantages et bonnes conditions sans offrir grand-chose en retour, le tout aggravé par le manque de respect de la convention collective locale et des « accords de poignée de main ».

Cette spirale destructrice a atteint le point de rupture fin 2018, lorsque Arriva Sverige AB, propriété de DB AG, a remporté le marché public pour l'un des principaux systèmes ferroviaires suburbains, Pågatåg, dans le sud de la Suède. Alors que l'entreprise s'apprêtait à prendre le relais de sa filiale à 100 %, Arriva Tåg AB, elle a déclaré qu'elle ne signerait pas de convention collective locale si les syndicats ne consentaient pas à une baisse des salaires du personnel de bord et à un assouplissement de la réglementation sur les heures de travail applicable à tout le personnel. Seko et les autres syndicats ont refusé, mais l'entreprise a mis ses menaces en exécution. Les actions d'Arriva se sont cristallisées dans des années de conflits du travail et des procédures judiciaires avant la résolution des différents lors des négociations de la convention collective nationale en 2020.

Source : Document fourni par la SEKO, février 2023.



4.2 Négociations collectives sous la pression accrue de la concurrence par les coûts

Comme l'ont fait remarquer les représentants syndicaux de plusieurs pays associés à la recherche, la privatisation, le dégroupage et la mise en place d'un marché ferroviaire concurrentiel ont eu un effet dévastateur sur les négociations collectives :

- ▶ Dans la foulée de la réforme des chemins de fer, **de nombreuses nouvelles entreprises ferroviaires non liées par une convention collective ont fait leur apparition sur le marché.** Elles proposaient des niveaux de salaires et des normes sociales inférieurs, profitant notamment de l'absence de lois nationales qui auraient assuré une protection contre les pressions à la baisse.
- ▶ Ces tendances à la baisse s'observent dans les services ferroviaires locaux et régionaux de transport de voyageurs dans le contexte d'un **transfert de personnel** suite à un changement d'exploitant dans les pays où il n'existe pas ou n'a jamais existé de réglementation nationale garantissant les droits des travailleurs dans le cadre d'un transfert de personnel (comme en Allemagne avant 2016).
- ▶ En l'absence d'une telle réglementation, les employés transférés ne bénéficiaient généralement pas de la part du nouvel exploitant des niveaux de salaire et des normes sociales dont ils jouissaient précédemment, et étaient parfois **relégués à une catégorie d'emploi inférieure.**
- ▶ En outre, les **règles juridiques protectrices** visant à garantir l'application des conventions collectives et des droits minimaux des employés **ne s'appliquent pas au transport privé de marchandises ou au transport ferroviaire longue distance.** Vu la taille modeste de nombreuses entreprises actives dans le secteur du transport de marchandises, la couverture offerte par les conventions collectives y est sensiblement inférieure comparé aux autres domaines du rail. Cette situation a entraîné une érosion des salaires et des normes sociales. Dans le secteur du transport ferroviaire longue distance, même de grandes entreprises privées comme FlixTrain (qui a recours à la sous-traitance) ne sont souvent pas liées par des conventions collectives, contrairement à la société nationale des chemins de fer historique.



Convention collective et conditions de travail convenues collectivement sous la pression de concurrents couverts par une aucune convention

« Le transport ferroviaire de marchandises est le marché qui subit la plus forte pression de concurrents qui ne sont pas liés par des conventions collectives.



(...) Ainsi, DB Cargo, qui est liée par des conventions collectives, perd chaque année des tonnes de travail au profit de tiers, qui n'ont qu'à verser aux conducteurs de train un salaire légèrement supérieur sans avoir à respecter des normes élevées concernant le temps de travail. Qui dit moins de trafic chez DB Cargo, dit moins de services de maintenance dans les ateliers du groupe DB couverts par une convention collective. De plus en plus d'ateliers sont ouverts par des entreprises tierces, qui ne paient pas les salaires conventionnels et travaillent généralement selon le système des trois-huit. »

Source : Document remis par le syndicat EVG, novembre 2023.



Saper les conventions collectives en reléguant les travailleurs à des postes moins coûteux

Comme l'a fait remarquer le syndicat autrichien vida, les nouveaux acteurs du secteur ferroviaire ont également tenté de miner les conditions de travail et de bafouer les droits définis par la convention collective des chemins de fer.

Bien qu'il ne soit pas facile de se dérober aux dispositions de la convention sectorielle, de nombreuses entreprises privées ont tenté de sortir de la convention au début du processus de libéralisation. CAT (City Airport Train), qui relie la ville de Vienne à l'aéroport de Schwechat, est l'exemple d'une entreprise privée qui s'efforce de briser ses liens avec la convention collective sectorielle en considérant les préposés au service de bord non pas comme du personnel ferroviaire, mais comme des « agents de sécurité », un profil professionnel non couvert par la convention ferroviaire aux normes plus élevées. Le cas de la Westbahn illustre la détérioration des conditions de travail dans une entreprise ferroviaire privée liée par la convention collective sectorielle, mais qui a pu temporairement classer les catégories de postes à sa guise, ce qui s'est traduit par la régression des préposés au service de bord dans la grille tarifaire.

Source : Entretien avec des représentants du syndicat vida, avril 2023.



4.3 Dialogue social et négociation collective : les défis

La concurrence sur le marché ferroviaire rend plus difficile le maintien de bonnes conditions de rémunération et de travail ainsi que le respect de normes élevées en matière de santé et de sécurité, de formation et de qualifications. Face aux effets délétères de la libéralisation du marché ferroviaire, la réglementation sociale par le biais de conventions collectives et du dialogue social entre les syndicats et les employeurs aux échelons local, national et transnational deviennent donc de plus en plus importants.²⁰

Selon tous les syndicats nationaux associés à cette recherche, le plus grand défi auquel les syndicats des chemins de fer sont actuellement confrontés est celui d'assurer une harmonisation des conditions de travail et des droits sociaux collectifs pour l'ensemble du secteur. Au vu de la structure décentralisée du marché, il y a lieu de redoubler d'efforts sur le plan de la négociation collective aux échelles locale et de l'entreprise afin d'amener toutes les entreprises ferroviaires dans l'orbite de leur convention respective.

Un autre défi est lié à la syndicalisation des travailleurs aujourd'hui employés par des sous-traitants du rail, des travailleurs dont le rôle d'origine a été confié (souvent pour réduire les coûts) à des sociétés de services, ou des travailleurs employés par des agences de placement. Parmi les autres défis, citons la syndicalisation des travailleurs détachés et des ressortissants de pays tiers ainsi que la lutte contre le dumping social et la concurrence déloyale.



Défis pour les syndicats et négociation collective

Les négociations collectives deviennent plus ardues d'année en année en raison de la libéralisation et de la perte de capacité du réseau par les chemins de fer tchèques (le transporteur national) ainsi que de la pression exercée par la concurrence par les coûts.

Source : Entretien avec un représentant du syndicat OSZ, Tchéquie

Le secteur des petites entreprises de transport ferroviaire de marchandises pose un défi de taille aux syndicats. En effet, ces entreprises ne sont pas couvertes par les conventions collectives, ne possèdent généralement pas de comité d'entreprise et ont fréquemment recours au travail intérimaire et

²⁰ Entretien avec un représentant de la SEKO, mars 2023.



à l'emploi de ressortissants de pays tiers inexpérimentés et trop peu formés pour occuper le poste de conducteur de train.

Source : Entretien avec des représentants du syndicat EVG, Allemagne

Le défi le plus important pour les syndicats tient à la disparition d'un système ferroviaire intégré dirigé par la société nationale historique et au nombre croissant d'acteurs et d'entreprises sur le marché. La libéralisation a donné lieu à un secteur ferroviaire fragmenté, dans lequel opère une pléthore d'employeurs et d'entreprises. Il est plus difficile d'y maintenir une présence syndicale, et nous avons besoin de représentants syndicaux employés par le syndicat, et pas seulement de délégués syndicaux auprès de leur propre entreprise.

Source : Entretien avec un représentant du syndicat SEKO, Suède

Les principaux défis pour les syndicats comprennent également la syndicalisation du personnel et l'amélioration des conditions de travail des travailleurs au statut précaire occupant des postes de maintenance, de service en gare, de nettoyage, etc.

Source : Entretien avec un représentant du syndicat RMT, Royaume-Uni

5. Conclusions et recommandations politiques

5.1 Conclusions

Dans le cadre de cette recherche et sur la base des éléments factuels produits par les huit pays objet de l'étude, il apparaît très clairement que les conditions de travail et les conditions d'emploi dans les chemins de fer européens se sont détériorées au cours des dernières décennies.

À ce titre, les conclusions suivantes doivent être mises en exergue :

- ▶ Le dégroupage des volets exploitation et infrastructure du rail ainsi que la libéralisation des marchés du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs ont entraîné **une fragmentation des marchés ferroviaires nationaux** et des interfaces entre les acteurs



de plus en plus nombreux du marché qui prennent en charge l'exploitation ferroviaire et la gestion de l'infrastructure y afférente.

- ▶ Comme cette recherche le souligne, ce phénomène a eu des **effets préjudiciables sur le fonctionnement des interfaces, l'efficacité globale ainsi que la sécurité et les conditions sociales des cheminots**. Ce constat n'a, pour l'heure, débouché sur aucune politique publique au niveau national ou européen visant à renforcer le rôle des autorités compétentes dans le contrôle de la mise en œuvre correcte des règles et l'application de sanctions en cas de non-respect des règles, notamment celles liées aux systèmes de gestion de la sécurité des entreprises, au temps de travail ou aux connaissances du personnel en matière de sécurité.
- ▶ Face à ce trou béant dans la réglementation, et plus particulièrement dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, **l'évolution du marché ferroviaire libéralisé s'est fondamentalement opérée sur la base d'une concurrence en termes de coûts plutôt que sur des facteurs qualitatifs** tels que l'efficacité, la performance, la qualité du service ou le respect de normes minimales en matière de conditions sociales et de travail.
- ▶ Cette situation a entraîné la création d'une **mosaïque d'entreprises ferroviaires** et d'un grand nombre de filiales, d'agences de placement, de sous-traitants et de prestataires de services sur le marché ferroviaire qui ont été établis dans le seul but d'effectuer des tâches et de fournir des services à moindre coût (en particulier au détriment des coûts salariaux).
- ▶ Des **formes d'emploi précaires et problématiques sont ainsi apparues**, comme le travail indépendant des conducteurs de train, ainsi que des formes d'emploi qui font appel à des travailleurs intérimaires ou à des travailleurs sous contrat de droit civil ou qui exploitent des travailleurs originaires de pays tiers, particulièrement vulnérables en raison du lien de subordination entre leur permis de séjour et leur contrat de travail.
- ▶ Un autre effet délétère a été la **détérioration des conditions de travail et d'emploi des travailleurs employés directement**, qui s'est caractérisée, entre autres, par une intensification du travail, un nivellement par le bas des salaires, une prolongation du temps de travail, une flexibilité non souhaitée du travail, une surcharge de travail, une détérioration de la santé et de la sécurité au travail.
- ▶ Face à ces tendances et au fait que le nombre d'entreprises ferroviaires a considérablement augmenté en raison du libre accès et de la libéralisation, les **systèmes ferroviaires de contrôle de la mise en œuvre des réglementations relatives au temps de travail et à d'autres aspects sociaux n'ont pas permis**



d'identifier et de sanctionner correctement les manquements ou infractions aux règles.

- ▶ Sur le plan des règles sociales, mais aussi en termes de contrôle de la qualité de la formation ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les activités liées à la sécurité, le **système et la pratique de contrôle actuels**, comprenant les autorités nationales de sécurité et un niveau élevé d'autorégulation de la part des entreprises ferroviaires, **ne sont pas adaptés aux objectifs poursuivis**.
- ▶ Enfin, le **système de négociation collective** dans les chemins de fer, qui conférerait traditionnellement une couverture solide à tous les travailleurs et professions ferroviaires grâce à des conventions collectives et à une affiliation syndicale, **est mis à rude épreuve et risque de s'éroder** du fait de la fragmentation croissante du secteur, de la concurrence des bas salaires et des stratégies de réduction des coûts des entreprises privées, qui sont aussi très visibles dans le segment du transport ferroviaire de marchandises.
- ▶ Comme le montre cette étude, les tendances à la détérioration des conditions sociales et de travail dues à la concurrence par les coûts ont également eu un « effet domino » sur les pans du secteur ferroviaire qui subissent une pression accrue sur les coûts, y compris les coûts induits par l'investissement dans une formation, des services et des mesures de sécurité de qualité.

5.2 Recommandations politiques

Comme le montre cette étude, le dégroupage, la privatisation et la concurrence accrue ont entraîné une spirale de détérioration des conditions sociales et de travail dans les chemins de fer de l'UE, ce qui a nui à l'attractivité du rail pour les travailleurs potentiels, les jeunes apprenants entrant sur le marché du travail et le personnel déjà en place.

Dans ce contexte, et sans intervention politique européenne et nationale pour y remédier, le secteur ferroviaire ne sera pas en mesure de relever les défis auxquels il est confronté : qu'il s'agisse de composer avec l'évolution démographique et d'attirer de nouveaux travailleurs dans le secteur, de développer les qualifications et les capacités nécessaires pour mener à bien la double transition vers des chemins de fer intelligents et durables ou d'améliorer la qualité du service et de renforcer les liens avec d'autres modes de mobilité et de transport des voyageurs et des marchandises.

À cet égard, ce rapport formule un ensemble de recommandations à l'intention des différents groupes et acteurs aux niveaux européen et national.



Recommandations politiques au niveau de l'UE

- I. À la lumière des effets délétères de la libéralisation du marché et de la concurrence dans les chemins de fer, il est **urgent d'améliorer le contrôle, et la communication y afférente, du marché ferroviaire** par la Commission européenne, les agences telles que l'Agence ferroviaire européenne et l'Autorité européenne du travail ainsi que les partenariats public-privé comme Europe's Rail. Il convient d'intégrer les questions sociales et d'emploi au processus de contrôle, et les évolutions problématiques doivent être identifiées et résolues.
- II. Les entreprises ne doivent pas être autorisées à entrer en concurrence sur la base des coûts de personnel. En cas d'attribution d'un contrat à une autre entreprise, il faudrait assurer à **tous les membres du personnel un transfert en leur garantissant les mêmes conditions de travail et convention collective.**
- III. Le **suivi des évolutions problématiques sur le marché du travail** devrait cibler en particulier des phénomènes tels que la pénurie de travailleurs, le travail intérimaire, le travail non salarié dépendant et le faux travail indépendant, le détachement et l'emploi de ressortissants de pays tiers selon des normes moins élevées.
- IV. Outre la nécessité de mieux contrôler les évolutions sociales et du marché du travail, il est impératif d'envisager des moyens de renforcer et d'améliorer les mécanismes de vérification et de contrôle liés à la **mise en œuvre de la législation relative au temps de travail et des règles sociales** régissant les travailleurs ferroviaires mobiles assurant des services ferroviaires transfrontaliers (directive 2005/47/CE) ainsi que les conducteurs de train (directive 2007/59/CE).
- V. La violation des règles relatives au temps de travail dans le transport ferroviaire ayant été identifiée comme un problème majeur sur le marché des chemins de fer actuel, il y a lieu de considérer sérieusement la possibilité d'intégrer les **règles de l'UE dans les outils numériques de surveillance et de contrôle du temps de travail.** En outre, il convient de renforcer les capacités et les ressources en matière d'inspection et d'application des règles, tant au niveau national que dans les chemins de fer transfrontaliers (l'ELA, l'Agence européenne pour l'emploi, pourrait jouer un rôle à cet égard).
- VI. Un autre défi de taille que pose de la transition des chemins de fer nationaux et sous contrôle public vers un marché concurrentiel a trait à la formation ferroviaire. La concurrence dans les chemins de fer a entraîné un nivellement vers le bas de la qualité de la formation initiale et continue dispensée au niveau de l'entreprise, en



raison des coûts. Il est dès lors nécessaire d'instaurer des **normes minimales et des mécanismes de contrôle et de surveillance qui garantissent la qualité de la formation initiale et continue** aux échelons européen et national, en confiant probablement à l'Agence européenne des chemins de fer (ERA) et aux autorités nationales de sécurité un rôle de coordination.

- VII. En tant que garants de bonnes conditions de travail, de la santé et de la sécurité au travail, de la formation et de la sécurité ferroviaires, les conventions collectives et un système solide de relations employeurs-travailleurs ont toujours joué un rôle important dans le domaine du rail. Eu égard aux défis pluriels auxquels le secteur est actuellement confronté et sera encore plus confronté à l'avenir, il **importe de suivre les tendances en matière de négociation collective et d'augmenter la proportion de professions couvertes par des conventions collectives** conformément aux dispositions de la directive européenne 2022/2041 relative à des salaires minimaux adéquats dans l'UE.²¹
- VIII. Au vu des défis posés par les conditions sociales et de travail dans les entreprises ferroviaires privées, il convient également **d'envisager des moyens d'encourager ces entreprises à participer au dialogue social (sectoriel)**.

Recommandations politiques au niveau national

- IX. Conformément aux recommandations ciblant le niveau de l'UE, les décideurs politiques et les autorités à l'échelon national doivent prendre davantage conscience des conditions sociales et de travail problématiques dans les chemins de fer. **Pour ce faire, il faudra améliorer la collecte et le suivi des données essentielles**, comme celles relatives aux évolutions critiques en matière de sécurité et aux formes problématiques de travail et d'emploi, ainsi qu'au respect des règles sociales et de sécurité.
- X. **La mise en œuvre des règles et l'application de sanctions** en cas d'infraction devraient être sensiblement renforcées. Cette mission devrait incomber aux

²¹ En particulier, la disposition disposant que « *Chaque État membre dans lequel la couverture des négociations collectives est inférieure à un seuil de 80 % devrait prévoir un cadre offrant des conditions propices à la tenue de négociations collectives, et établir un plan d'action pour promouvoir les négociations collectives afin d'augmenter progressivement le taux de couverture des négociations collectives* » <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L2041>.



inspections nationales du travail et aux autorités nationales chargées de la sécurité ferroviaire, en étroite collaboration avec les syndicats et les représentants des travailleurs. Les capacités de ces organismes doivent être renforcées, en les dotant des ressources financières et humaines nécessaires pour assurer le contrôle d'un nombre croissant de compagnies ferroviaires.

- XI.** En ce qui concerne la formation, il est **nécessaire de définir des normes minimales et d'assurer leur respect, de contrôler les activités de formation des entreprises ferroviaires et de garantir que leurs investissements dans la formation ferroviaire initiale et l'apprentissage sont suffisants**, ainsi que de remédier au déséquilibre constaté entre les efforts de formation consentis par les entreprises historiques et ceux déployés par les entreprises ferroviaires privées.
- XII.** Au niveau national également, les **relations employeurs-travailleurs, le dialogue social et la négociation collective** doivent être renforcés, si nécessaire. Il convient de tenir pleinement compte de la fragmentation accrue du secteur ferroviaire et d'assurer la **couverture des sous-traitants, des prestataires de services et des agences de placement** par voie de conventions collectives de la branche ferroviaire ou d'autres types de réglementation sociale, afin de mettre en œuvre le principe « à travail égal, salaire et conditions sociales égales ».
- XIII.** Ce qui fait le plus cruellement défaut, ce sont des **investissements massifs, non seulement dans l'infrastructure ferroviaire, mais aussi dans une formation initiale et complémentaire de qualité**, tout en préservant de bonnes conditions de travail. Ces mesures permettront de maintenir la sécurité opérationnelle du système ferroviaire.