

Des réformes du rail britannique qui promettent la fin de la fragmentation

Les échecs du chemin de fer britannique depuis sa privatisation dans les années 1990 sont de plus en plus évidents, notamment la hausse des tarifs, les retards et les faillites d'entreprises. L'année dernière, le gouvernement de Boris Johnson a annoncé des projets de réforme visant à remédier à la fragmentation d'un système basé sur les franchises et à créer un organisme unique responsable des chemins de fer de Grande-Bretagne. Cependant, les syndicats, les activistes et une grande partie du public souhaitent aller encore plus loin et soutiennent largement la propriété publique, ce qui est déjà le cas dans les administrations décentralisées du Pays de Galles et de l'Écosse.

Fanny Malinen
Journaliste

En mai 2021, le gouvernement britannique a publié le très attendu "plan William-Shapps" pour la réforme du rail. Il tente de résoudre les problèmes du secteur qui, selon le plan, est "trop compliqué, trop déconcertant pour les passagers, trop coûteux à gérer et à améliorer, trop difficile à diriger et trop difficile à réformer". Les chemins de fer britanniques étaient propriété de l'État pendant la période d'après-guerre, mais ont été privatisés dans les années 1990 par le gouvernement conservateur de l'époque, après une vague de privatisations dans les années 1980. Robin Jenks, conseiller en politiques du syndicat Transport Salaried Staffs' Association (TSSA), explique que "le chemin de fer a été divisé en un certain nombre de segments et la plupart ont été vendus. Nous faisons campagne sans relâche depuis un certain nombre d'années en faveur de la propriété publique."

Selon un sondage¹ réalisé en 2019 par le Syndicat national des travailleurs du rail, de la marine et des transports (RMT) auprès de 800 travailleurs du rail, 80 % de ces derniers estiment que la nationalisation entraînerait de meilleures relations employeurs-travailleurs, et 89 % des travailleurs pensent que le système privatisé devrait être remplacé par un chemin de fer

public et intégré au niveau national. Jusqu'à 94 % d'entre eux considèrent que les compagnies ferroviaires sont davantage motivées par la recherche du profit que par le souci de fournir un service aux passagers et 80 % pensent que leur compagnie tentera d'augmenter ses profits au détriment des emplois et des conditions de travail.

La propriété publique bénéficie également d'un large soutien de la part du public. En 2019, le groupe de pression We Own It (Nous en sommes les propriétaires), qui fait campagne pour que les secteurs essentiels deviennent propriété de l'État, a réalisé un sondage qui montre qu'une majorité de la population britannique était favorable à la propriété publique des chemins de fer. Johnbosco Nwogbo, responsable de We Own It précise que "le public a constaté que la privatisation ne fonctionne pas. On nous avait dit que cela coûterait moins cher, mais ce n'est pas ce qui s'est passé. En réalité, les tarifs du rail ont augmenté de 23 % en valeur réelle depuis sa privatisation. On nous avait dit que des entreprises privées allaient investir et moderniser les trains; elles ne l'ont pas fait. Toutes les théories invoquées pour justifier la privatisation ne se sont tout simplement pas vérifiées. Et ce, pour une raison très simple : les entreprises privées

1. <https://www.rmt.org.uk/news/rmt-publications/why-the-uk-needs-a-nationally-integrated-and-publicly-owned/>

sont motivées par la recherche du profit et rien d'autre". Au cours de l'exercice 2019-2020, les exploitants de franchises ferroviaires du Royaume-Uni ont conjointement versé 262 millions de livres en dividendes².

Une propriété d'État étendue créerait également un secteur plus uni sur le plan de la main-d'œuvre. Robin Jenks souligne qu'une propriété publique signifierait un retour à la négociation collective nationale "alors qu'aujourd'hui, nous traitons les questions de salaire, de conditions, etc., en grande partie au sein de chaque entreprise individuelle. Certaines réserves s'appliquent concernant les pensions, la santé et la sécurité. Même si nous avons des problèmes de santé et de sécurité avec chaque entreprise individuelle, des normes sont appliquées et des obligations sont édictées par plusieurs organismes nationaux que les entreprises sont tenues de suivre".

"Solutions de fortune"

Les chemins de fer sont aujourd'hui gérés par plus de 20 sociétés différentes, principalement privées. Certains opérateurs ferroviaires sont publics, car le gouvernement, en tant qu'opérateur de dernier recours, a repris certaines entreprises privées en faillite. De fait, le modèle de franchise a cessé avec la pandémie de Covid-19, lorsque le gouvernement a annoncé en mars 2020 qu'il transférerait tous les risques liés aux revenus et aux coûts au gouvernement; les compagnies ferroviaires exploiteraient alors les services moyennant une redevance. L'examen qui a mené au plan Williams-Shapps avait pourtant été commandé dès 2018 à la suite d'un changement de grilles horaires mal coordonné sur l'ensemble du réseau qui avait mis en évidence le manque de leadership et de responsabilité de ce système fragmenté. L'incident a provoqué des perturbations de service qui ont duré des semaines dans certaines parties de l'Angleterre.

Le plan de réforme du gouvernement, appelé "plan Williams-Shapps pour le rail" du nom de ses co-auteurs, le secrétaire d'État aux Transports, Grant Shapps, et le président indépendant Keith Williams, vise à remédier à cette fragmentation. Il promet de "réunifier les chemins de fer" au sein d'un nouvel organisme public, Great British Railways (GBR), qui "gèrera et planifiera le réseau ferroviaire, sera propriétaire de l'infrastructure et percevra les recettes des ventes de billets"³. Les franchises seront remplacées par des "contrats de service passagers" : GBR fixera les horaires, les tarifs et d'autres aspects du service, tandis que les opérateurs ferroviaires fourniront les services. En vertu du modèle précédent, chaque opérateur fixait ses propres horaires et tarifs et conservait les recettes.

Les syndicats estiment toutefois que les réformes ne vont pas assez loin. Lorsque le plan Williams-Shapps a été lancé, le secrétaire général du syndicat TSSA, Manuel Cortes, a déclaré que celui-ci n'apportait que des "solutions de fortune". Nadine Rae, directrice de l'organisation du syndicat TSSA, ajoute que "personne, et certainement pas le mouvement syndical, ne s'attendait à une suppression totale de la privatisation, malgré nos espoirs. Nous nous attendions cependant à ce que les principaux échecs du système soient abordés, à savoir le fait qu'il ne permettait pas du tout d'assurer la concurrence, des investissements adéquats ou des services de meilleure qualité pour les passagers".

Des conséquences incertaines pour la santé et la sécurité

Les chemins de fer britanniques sont réputés parmi les plus sûrs d'Europe, tant pour les travailleurs que pour les passagers, et le plan Williams-Shapps n'implique aucun changement immédiat en matière de sécurité et de normes dans ce secteur. Selon l'Office du rail et de la route (ORR), le principal

- <https://dataportal.orr.gov.uk/media/2036/rail-industry-finance-uk-statistical-release-2020-21.pdf>
- https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/994603/gbr-williams-shapps-plan-for-rail.pdf
- <https://www.orr.gov.uk/sites/default/files/om/closing-the-gap-on-health-industry-progress-2019.pdf>

régulateur responsable de la santé et de la sécurité, les taux de problèmes de santé liés au travail chez les travailleurs du rail sont largement comparables à ceux des travailleurs de la construction, soit respectivement de 2 à 5 % et de 3 à 5 %. Toutefois, les absences pour maladie dans le secteur ferroviaire sont plus de deux fois supérieures à celles observées dans le reste de l'industrie. Les causes les plus fréquentes de mauvaise santé sont le syndrome de vibration main-bras, les problèmes de santé mentale et les troubles musculosquelettiques⁴.

Pour les travailleurs, un changement de propriétaire ne signifie pas un changement immédiat des conditions : il s'agit du "même travail dans un uniforme différent", comme le suggère Mme Rae. Le Royaume-Uni dispose d'une législation visant à protéger les employés, appelée réglementation TUPE (transfert d'entreprises et protection de l'emploi). Elle s'applique lorsqu'une entreprise passe d'un employeur à un autre, de même que lorsqu'un contrat de service prend fin et est confié à un nouvel entrepreneur. En vertu de la réglementation TUPE, le nouvel employeur reprend les contrats des employés, y compris les conditions d'emploi, le droit aux vacances et la date de début de la période d'emploi. Toutes les conventions collectives conclues précédemment et la responsabilité de la violation des droits des employés dans le cadre du contrat précédent sont transférées au nouvel employeur.

80 % des travailleurs estiment que la nationalisation permettrait de meilleures relations employeurs-travailleurs.

↳ Les travailleurs et une grande partie du public sont largement favorables à la nationalisation des chemins de fer britanniques.

Photo: © Belga



Les causes les plus fréquentes de mauvaise santé sont le syndrome de vibration main-bras, les problèmes de santé mentale et les troubles musculosquelettiques.

Même si M. Jenks fait remarquer que la propriété publique apporterait certains avantages en matière de santé et de sécurité du fait qu'elle rassemblerait toutes les conventions sous l'égide d'un seul organisme et qu'elle faciliterait le contrôle de l'application de la loi, pour les syndicats, la principale menace pour la santé et la sécurité au travail réside dans les suppressions d'emplois. Network Rail prévoit des mesures d'économie de 100 millions de livres dans la maintenance et de 170 millions de livres dans la gestion. "Le problème ne se limite pas à la sécurité des systèmes, il s'agit également de s'assurer que vous disposez de suffisamment de personnel pour les exploiter", déclare M. Jenks. "Ils veulent supprimer 1 000 gestionnaires, ainsi que 2 600 agents ferroviaires sur environ 12 000 individus. C'est énorme. Nous nous interrogeons sur l'impact que cela aura sur la santé et la sécurité."

Les normes de sécurité se sont améliorées depuis l'époque du prédécesseur de Network Rail, Railtrack, une société privée. "Dans leur quête de profits, les dirigeants de Railtrack ont rogné sur les normes de sécurité, notamment dans l'entretien des rails. Cela a entraîné plusieurs catastrophes au tournant du XXI^e siècle", explique M. Jenks. Mais il insiste sur le fait que la complaisance n'est pas de mise. Les normes actuelles ont été créées en réponse à des accidents mortels. Les organismes Railway Safety and Standards Board (RSSB) et Rail Accident Investigation Branch (RAIB) ont été créés respectivement en 2003 et 2005, en réponse aux recommandations d'une enquête sur la gestion et la réglementation de la sécurité ferroviaire au Royaume-Uni. Cette enquête a été déclenchée par un accident survenu en 1999 qui avait fait 31 morts et 417 blessés. Des accidents mortels ont également eu lieu en 1997, 2000 et 2002. Après le déraillement survenu en 2000 qui a fait quatre morts, la société Railtrack a été placée sous administration judiciaire. Elle a été remplacée par la société publique Network Rail en 2002.

Malgré les opportunités, certaines réserves

Nadine Rae relève des points positifs dans la manière dont le plan Williams-Shapps met l'accent sur la formation, les compétences et la diversité. Elle explique que les syndicats s'attendent à ce que les chemins de fer changent. "Nous allons accueillir les nouvelles technologies à bras ouverts. Plus particulièrement, les changements technologiques qui rendront les chemins de fer plus sûrs. Ce qui nous semble le plus important, c'est une transition juste, afin que les travailleurs qui doivent adapter leurs compétences aient la possibilité de le faire."

Le syndicat TSSA a lancé une campagne intitulée "Future of Rail" afin d'encourager les employeurs à préparer l'avenir, notamment en termes de compétences et de changements technologiques. Mme Rae souligne que les nouvelles technologies ne signifient pas seulement la disparition de certains emplois : une demande pour des types d'emplois différents se fera également sentir. Cela signifie par conséquent que le secteur devra attirer des travailleurs plus hétérogènes afin de garantir que tous les types de compétences, de connaissances et d'expériences vécues soient présents pour reconfigurer les chemins de fer.

Le syndicat participe à la National Skills Academy for Rail, qui collabore avec le gouvernement pour surveiller et combler les lacunes au niveau des compétences. Le syndicat préconise également de créer des débouchés grâce à des formations et de veiller à ce que les travailleurs aient des possibilités de progression dans leur carrière.

"Les gens ne veulent plus être coincés dans le même emploi pour toute la vie", affirme Mme Rae. Une enquête du syndicat TSSA réalisée en 2015 a montré que 37 % des membres n'avaient reçu aucune formation pour faire progresser leur carrière.

Pourtant, les projets du gouvernement prévoient 3,5 millions de livres sterling d'économies à l'horizon 2024. "Cela remet en question tout ce qu'il y a de positif dans le rapport Shapps-Williams. Comment peut-on apporter des changements utiles si l'on réduit le nombre d'employés sur le réseau?, demande Mme Rae. Soyons honnêtes, fournir un service public coûte de l'argent." Elle souligne que chaque livre sterling investie dans les chemins de fer génère 2,50 livres sterling dans l'économie en général⁵.

"Le problème ne se limite pas à la sécurité des systèmes, il s'agit également de s'assurer que vous disposez de suffisamment de personnel pour les exploiter."

Le Pays de Galles et l'Écosse reviennent au public

Au Royaume-Uni, certains domaines politiques sont décentralisés, notamment les transports. En Irlande du Nord, les chemins de fer sont de propriété publique et sont physiquement reliés à ceux de la République d'Irlande, c'est pourquoi les réformes ferroviaires prévues ne s'appliquent qu'à la Grande-Bretagne.

Le Pays de Galles a fait passer les chemins de fer dans le giron public en février 2021 et l'Écosse lui emboîtera le pas en avril 2022. Les services ferroviaires gallois sont désormais exploités par Transport for Wales. Ce changement a été provoqué par la réduction significative du nombre de passagers durant la pandémie de Covid-19 et le gouvernement gallois entend ainsi garantir une stabilité financière à long terme.

Gemma Southgate gère les communications numériques avec les passagers pour Transport for Wales. Elle a rejoint le chemin de fer il y a sept ans. "Ma carrière est ici. Je ne me vois pas travailler ailleurs. Avec les licenciements en Angleterre, je ne pense pas que les autres ont le même sentiment, déclare-t-elle. Je ressens la positivité et l'énergie qui se dégagent des nouveaux trains, des efforts déployés pour rendre les choses plus durables au profit des habitants du Pays de Galles. Je suis convaincue que ce réseau est au service de la population galloise, pas des investisseurs privés."

Le Pays de Galles a été durement touché par la désindustrialisation. Mme Southgate est ravie que Transport for Wales et le gouvernement gallois aient mis l'accent sur les investissements et la création d'emplois hautement qualifiés, notamment une nouvelle usine de trains à Newport, d'où elle est originaire, qui assemblera de nouveaux trains et recevra une partie des 800 millions de livres sterling investies dans de nouveaux trains. "C'est formidable de voir cet investissement au Pays de Galles, de voir que des emplois hautement qualifiés sont créés dans des endroits comme Newport où des emplois sont détruits dans les secteurs traditionnels", ajoute-t-elle.

Malgré la pandémie, les cheminots du Pays de Galles ont reçu une augmentation de salaire de 1 % l'année dernière. Cette année, ils recevront une augmentation de 3,3 % en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC) de l'année précédente. En Angleterre, les salaires ont été gelés depuis le début de la pandémie. Southgate déclare : "J'ai des collègues syndiqués en Angleterre, leurs guichets de réservation sont fermés, les horaires sont réduits. Ce n'est tout simplement pas le cas au Pays de Galles." ●

⁵ <https://eandt.theiet.org/content/articles/2021/09/latest-figures-show-the-uk-rail-sector-was-booming-before-pandemic-losses/>