

RAPPORT D'ACTIVITE DU STEERING GROUP POUR L'ADVISORY GROUP MAINTENANCE

(Le texte suivant a été rédigé en allemand dans sa version originale et traduit à l'aide d'un outil en ligne. De petites erreurs de traduction ne peuvent donc pas être exclues).

La dernière réunion commune de l'Advisory Group à Bruxelles a eu lieu le 12/02/2020, présidée par Werner Schwarzer, alors président de l'Advisory Group.

Depuis, il s'est passé beaucoup de choses dans le monde et en Europe. COVID-19 continue de nous tenir en haleine. Les entreprises ferroviaires ont subi d'importants dommages économiques. Nos clients sont partis et il sera difficile de les retrouver en nombre égal. De nombreux membres du personnel sont tombés malades et certains le sont toujours. Les cheminots font également partie des nombreuses victimes de cette maladie. Les conséquences nous occuperont donc encore longtemps.

Suite au départ à la retraite de notre collègue Werner Schwarzer, une nouvelle élection du président s'est avérée nécessaire. Cette élection n'a malheureusement pas pu être organisée en 2021 dans le cadre de la réunion annuelle du groupe consultatif à Bruxelles. Cette réunion n'a pas eu lieu en raison de la persistance de la pandémie et des fortes restrictions de voyage.

Dans un format numérique, les élections du président et du vice-président du groupe consultatif ont été organisées au printemps 2021. Les résultats ont été communiqués par écrit aux membres le 15 février 2021. Manfred Scholze (EVG) a été élu à l'unanimité comme nouveau président, et Manfred Jagsch (vida) comme vice-président, également à l'unanimité.

Nous profitons de l'occasion pour remercier encore une fois chaleureusement Werner Schwarzer pour le travail qu'il a accompli. Avec beaucoup de calme et de sérénité, mais néanmoins avec ténacité, il a contribué comme personne d'autre ces dernières années à ce que nous devenions opérationnels en tant qu'Advisory Group dans le peu de temps qui nous sépare de notre existence. Écouter patiemment, échanger et comprendre les choses ensemble, puis s'engager ensemble pour atteindre nos objectifs, voilà la fondation sur laquelle l'Advisory Group peut s'appuyer.

En 2022, il n'a malheureusement pas été possible d'organiser une réunion annuelle du

groupe consultatif à Bruxelles. À aucun moment nous n'avons pu planifier une telle réunion en présence avec la sécurité nécessaire.

Depuis la dernière réunion à Bruxelles, le groupe de pilotage de notre grand groupe de travail s'est réuni dix fois. Seules deux réunions en présentiel ont été possibles. Les autres réunions ont eu lieu virtuellement.

Quels sont les thèmes abordés par le Steering Group au cours des deux dernières années ? Certains thèmes ont été tirés de la liste de thèmes présentée à Bruxelles. Nous avons continué à faire connaître les résultats de l'enquête que nous avons menée sur la numérisation de la maintenance matériel roulant. Étant donné qu'aucune enquête comparable n'a été réalisée jusqu'à présent pour un autre groupe professionnel du secteur ferroviaire, nous avons reçu une invitation à présenter nos résultats lors d'un atelier du projet EDA rail (Employability in the railway sector in the light of digitalisation and automation). La Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) se penchent depuis longtemps sur la manière d'organiser la numérisation et l'automatisation dans l'esprit des partenaires sociaux et de faire entrer le travail dans le secteur ferroviaire européen dans l'avenir. Dans le cadre de ce projet, une "recommandation commune" de l'ETF et de la CER datant de 2007 sera mise à jour et portera sur le concept d'employabilité dans le secteur ferroviaire.

Objectifs EDA rail

Le projet "EDA Rail" poursuit essentiellement quatre objectifs :

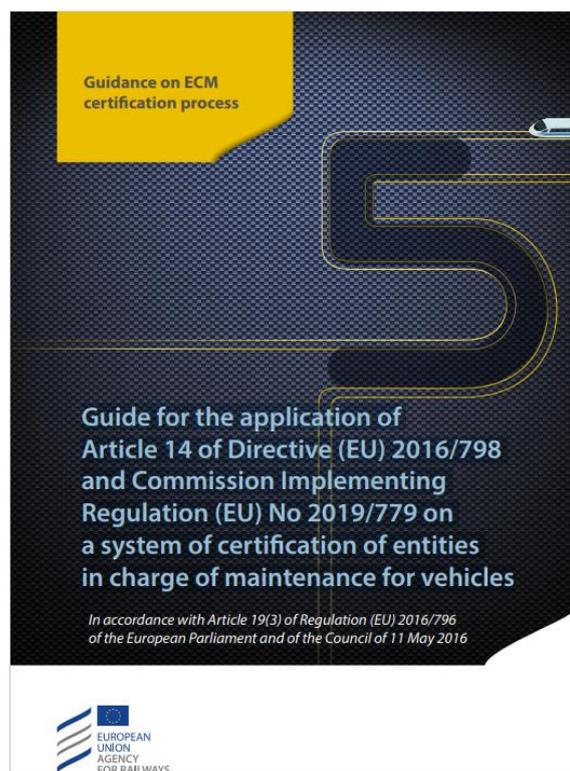
- Identifier et analyser les principaux moteurs du changement (POURQUOI),
- Identifier et analyser les principaux domaines déterminants pour l'employabilité et affectés par le changement, ainsi que les besoins correspondants des employeurs et des salariés (QUOI),
- Identifier et recueillir des exemples et des bonnes pratiques sur la manière dont les entreprises, les salariés et les syndicats gèrent le changement (COMMENT),
- Aux fins de révision de la recommandation commune susmentionnée, de comprendre la portée et l'importance de l'évolution du concept d'employabilité, de formuler des recommandations et de tirer des conclusions pratiques.
- Les résultats du projet doivent servir, entre autres, à influencer le débat politique autour de la numérisation et de l'automatisation et à montrer aux entreprises de transport et aux syndicats concernés les possibilités de maintenir des conditions de travail attrayantes dans le secteur.

Nous avons été étonnés de constater que tous les autres exposés présentaient une marche

à vue très nationale de la numérisation. En revanche, notre enquête a révélé que les effets de la numérisation se font sentir au-delà des frontières, raison pour laquelle l'accompagnement et, le cas échéant, la réglementation doivent se faire au niveau européen. (voir annexe: 3.b. Report EDA-Rail, Lille)

Notre jeune groupe consultatif a entre-temps remporté un grand succès. Notre initiative pour des exigences minimales en matière de qualifications des membres du personnel dans le domaine de la maintenance des véhicules ferroviaires a été intégrée dans le guide de certification ECM de l'ERA. Le "Guide pour l'application de l'article 14 de la directive (UE) 2016/798 et du règlement d'application de la Commission (UE) n° 2019/779 sur un système de certification des entités en charge de la maintenance des véhicules" a été publié en 2021.

Les règles relatives aux qualifications s'appuient essentiellement sur notre proposition. Nous remercions tout particulièrement Roland Tex et Daniel Pfister pour leur participation très active au groupe de travail de l'ERA.



D'autres sujets ont été discutés et abordés.

Le Steering Group s'efforce d'améliorer les relations publiques pour l'Advisory Group. C'est pourquoi il s'est penché sur les contenus de la communication visée, les groupes cibles et les formats. Les échanges personnels entre les syndicats et l'ETF doivent être renforcés afin de faire connaître nos objectifs et d'en faire la promotion. Nous voulons ainsi convaincre davantage de collègues de participer à l'Advisory Group. Les réunions du Steering Group dans différents pays seront utilisées pour nouer des contacts avec les membres du personnel sur place, pour intensifier les contacts existants et pour promouvoir la collaboration au sein de l'Advisory Group. Mais nous voulons également faire connaître nos objectifs, notre travail et ses résultats en dehors des syndicats.

Cet effet, le Steering Group a prévu un plan annuel avec un blueprint. Afin de réduire les obstacles à la participation au Steering Group, tous les rendez-vous ne seront pas organisés en présentiel à l'avenir, mais les formats numériques continueront d'être utilisés. Cela

permettra d'économiser des temps de déplacement et des coûts - cela pourrait être une incitation à participer au Steering Group.

Autres priorités en matière de contenu:

- L'impact de COVID-19 a fait que la protection au travail a gagné en importance dans les entreprises.
- La numérisation de la maintenance matérielle roulant est devenue une partie normale du travail, mais elle est loin d'être terminée. Comme certaines technologies n'en sont qu'à leurs débuts, les conséquences pour les entreprises et surtout pour les membres du personnel ne sont pas encore totalement prévisibles. En raison également des différences de mise en œuvre, le processus doit encore être accompagné pendant des années.
- L'utilisation des technologies de l'information par les travailleurs manuels est de plus en plus répandue. Cette modification des méthodes de travail comporte des avantages et des inconvénients.
- La mise à disposition et la logistique du matériel sont de plus en plus numérisées (catalogues de matériel électroniques, reconnaissance automatique du matériel assistée par caméra, entrepôts de matériel modernes sans personnel de distribution)
- La maintenance assistée par ordinateur (Computer Based Maintenance, CBM) soutient le changement de stratégie, passant d'une maintenance préventive des véhicules complets à une remise en état des différents composants et éléments de construction
- Selon notre estimation, la CBM peut, dans le contexte de l'intelligence artificielle, rendre plus difficile la preuve juridiquement fiable de la sécurité. Comment exclure que l'IA auto-apprenante n'apprenne pas d'erreurs, les utilise pour développer des algorithmes et les utilise ensuite pour prendre d'autres décisions ? Les programmeurs de logiciels deviennent-ils ici responsables de la sécurité des véhicules ? Nous craignons qu'un état désiré incertain soit défini à partir d'états réels.
- La constatation de l'état des véhicules par exploration par caméra - surtout en liaison avec l'utilisation de l'intelligence artificielle - doit donc être accompagnée de manière attentive et critique. Elle peut s'accompagner d'une réduction du personnel, d'une baisse du niveau de qualification, de l'externalisation de travaux à des entreprises extérieures ainsi que de questions de responsabilité peu claires. Si elle est bien conçue, cette technologie représente toutefois un bon soutien pour les ateliers.
- L'utilisation de la RA et de la RV (réalité augmentée ou réalité virtuelle) en tant que technologie indépendante du lieu et donc utilisable dans toute l'Europe ne doit pas être dissociée de la qualification des membres du personnel responsables.
- Nous voyons dans l'utilisation de ces technologies la nécessité impérieuse d'avoir sur place des mainteneurs de matériel roulant largement qualifiés, capables de procéder sur le véhicule à une évaluation obligatoire de l'état de celui-ci. Les artisans doivent être impliqués dans le développement des technologies de l'information utilisées grâce à leurs connaissances professionnelles. Nous voyons ici la nécessité d'une qualification intensive des artisans concernant l'informatique utilisée. On évitera ainsi l'émergence d'un secteur à bas salaires dans la maintenance matériel roulant.
- La numérisation et l'automatisation doivent être orientées de manière à servir l'homme. Il va

de soi que le client doit être au centre de cette démarche. Cependant, la crédibilité de la transformation dans le transport ferroviaire est en danger si elle est clairement orientée au détriment des membres du personnel.

- Des coopérations sont recherchées par les constructeurs de véhicules (industrie) avec les entreprises de transport ferroviaire. Outre les effets positifs en termes d'amélioration de l'ingénierie du matériel roulant, certains craignent que les industriels souhaitent acquérir un savoir-faire en matière de maintenance du matériel roulant afin de le réaliser eux-mêmes.
- L'exploitation ferroviaire automatisée peut entraîner un transfert de responsabilité des entreprises de transport ferroviaire vers les entreprises d'infrastructure ferroviaire. Il en résulte le risque qu'à l'avenir, lors d'appels d'offres, les entreprises de transport ne soient plus que des transporteurs. En conséquence, la concurrence se ferait uniquement sur le plan salarial des membres du personnel.
- La sécurité de l'exploitation ferroviaire et de l'ingénierie du matériel roulant utilisé est essentielle pour l'acceptation du transport de personnes et de marchandises sur le rail. Dans le cadre de la numérisation continue, il convient de considérer de plus en plus le thème de la sécurité de l'informatique utilisée sur les véhicules.
- L'informatique utilisée par les acteurs du processus de maintenance (artisans, mandataires, créateurs de règles) doit également être protégée de manière fiable contre les attaques.
- L'introduction généralisée de l'attelage numérique automatique (DAK), qui fait l'objet de discussions, constitue selon nous une étape importante pour l'augmentation du trafic de marchandises sur le rail. L'équipement nécessaire doit être réalisé en priorité dans nos propres ateliers avec notre propre personnel.
- D'importants investissements sont réalisés dans toute l'Europe par les entreprises de transport ferroviaire dans le matériel roulant et l'infrastructure nécessaire à l'entretien et à la maintenance. Cependant, les investissements dans le personnel ne sont pas de la même ampleur.
- Une pénurie de personnel qualifié est donc prévisible ou déjà constatée. Selon notre estimation, les améliorations suivantes des conditions de travail et du cadre social sont importantes pour le recrutement futur de la main-d'œuvre :
 - Meilleurs modèles de temps de travail, éviter ou réduire les équipes de nuit ou le travail de week-end
 - Adaptation des heures d'ouverture des ateliers, le cas échéant, autres ateliers, davantage de matériel roulant
 - Mise à disposition de logements abordables
 - Rémunération améliorée et conforme au marché
 - Conditions sociales adaptées, tant pour les emplois dans les agglomérations que pour les emplois en surface
 - Perspectives d'emploi pour les métiers artisanaux classiques dans un monde du travail numérisé
- Par ailleurs, l'évolution démographique est constatée dans tous les secteurs des chemins de fer européens. Les collègues qui partent à la retraite sont confrontés à un nombre de plus en plus restreint de professionnels suffisamment formés. La perte de savoir-faire est progressive. Les connaissances professionnelles acquises pendant de nombreuses années doivent être sauvegardées et transmises grâce à la gestion des connaissances.
- Les possibilités offertes par les nouvelles technologies pour la mise en œuvre de la qualification doivent être examinées. Le transfert des savoirs par voie numérique ne doit pas

se faire de manière détachée et isolée, mais si possible en combinaison avec des formations en présentiel et des exercices pratiques.

- Pour tous les membres du personnel impliqués dans le processus de maintenance matériel roulant (ECM 1 à ECM 4), un apprentissage tout au long de la vie sera nécessaire pour continuer à répondre aux exigences professionnelles. Cet apprentissage doit se faire en tenant compte des connaissances existantes et des connaissances professionnelles nécessaires. Les formes d'apprentissage orientées vers les groupes cibles sont importantes à cet égard.
- La politique d'appel d'offres pour les services de transport et ses effets sur les membres du personnel continuent d'être considérés d'un œil critique. Le prix bas ne doit pas être le critère décisif. Il ne doit pas y avoir de concurrence basée sur des niveaux de salaires différents. Les aspects sociaux doivent également être pris en compte lors des appels d'offres. Une formation obligatoire de la relève permet de lutter contre le manque de membres du personnel qualifiés.
- L'exigence politique d'appels d'offres globaux pour la fourniture de services de transport et la maintenance matériel roulant doit être maintenue.
- L'avenir non plus, il n'y aura pas de sécurité informatique à 100 %. Il ne faut donc pas accorder une confiance aveugle à l'ingénierie du matériel roulant ni à l'informatique utilisée pour l'exécution des travaux. Ainsi, une remise en question critique des résultats de l'IT est nécessaire et doit être prise en compte dans les processus.

Selon l'estimation du Steering Group, un échange intersyndical sur les priorités et les approches de solutions est recommandé dans le cadre du Advisory Group. Un échange à ce sujet pourrait avoir lieu dans le cadre des réunions régulières, lorsque des représentants de chaque syndicat font un bref exposé à ce sujet.

Les résultats et les messages devraient être communiqués - via l'ETF - en direction du dialogue social.

Du côté de l'ETF - section rail, il y a eu un changement dans l'accompagnement et le suivi de l'Advisory Group. Notre collègue Sabine Trier est désormais secrétaire générale adjointe, responsable de la politique et de l'égalité. Sabine - merci beaucoup pour la bonne collaboration de longue date et ton soutien actif. Cette collaboration a commencé il y a de nombreuses années déjà avec les premières réflexions sur la création d'un tel groupe de travail, a abouti à la décision de la section du rail de mettre en place l'Advisory Group et a abouti à cet organe qui, entre-temps, peut déjà se targuer de bons résultats de travail.

Depuis l'année dernière, notre collègue Jedde Hollewijn nous accompagne en tant que conseillère principale pour les chemins de fer. Chère Jedde, sois la bienvenue parmi nous ! Nous nous réjouissons de notre collaboration.