



MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Réunion informelle des ministres des transports
Le Bourget, 21-22 février 2022

2ème Session de travail des ministres des transports
Mardi 22 février

Contexte

La crise sanitaire de la COVID-19 a fait apparaître la vulnérabilité de nos économies. Elle a également mis en exergue la nécessité d'un changement de modèle de société et notamment l'importance de mieux protéger les salariés face aux bouleversements mondiaux.

Dans le domaine des transports, il s'agit d'une dimension cruciale. Alors que l'UE et ses Etats membres investissent massivement pour soutenir ces secteurs, il est au même titre important de les réguler afin de mettre fin aux pratiques qui, non seulement, pénalisent les salariés, mais peuvent, sur le long terme, menacer la pérennité de ces secteurs faute d'assurer l'attractivité de leurs métiers, en particulier vis-à-vis des jeunes. En même temps, en raison de la forte exposition du secteur des transports à la concurrence internationale, l'amélioration des conditions de travail et de protection sociale des travailleurs doit accompagner la compétitivité des opérateurs européens et non l'empêcher.

Dans le transport routier de marchandises, une étude¹ évoque notamment une pénurie structurelle de chauffeurs depuis une quinzaine d'années, avec près de 400 000 emplois non pourvus en 2020 en Europe.

¹ <https://www.ti-insight.com/whitepapers/european-driver-shortages/?whitepaperTitle=European%20Driver%20Shortages>

La pandémie a eu un impact particulièrement négatif sur les gens de mer ; leur situation a été très difficile tant sur le plan humain qu'économique et a constitué une menace pour le commerce et la sécurité maritime. Dans le transport maritime, le choix du pavillon des navires a un impact direct sur les conditions sociales et de travail des marins. Les armateurs européens peuvent ainsi avoir recours à une main d'œuvre extra-européenne pour s'adapter aux standards de coûts du marché mondial. Selon le Comité Economique, Social et Environnemental (CESE)², en 2017, 60% des gens de mer travaillant dans les navires battant pavillon d'un Etat membre de l'UE sont de nationalité d'un Etat tiers. De plus, en raison de la forte augmentation de l'activité du secteur pendant la crise, les armateurs font également face à un manque d'officiers qualifiés en nombre suffisant en Europe. Une étude du Conseil maritime baltique et international (BIMCO) et de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) indiquait en juillet 2021³ que la demande de gens de mer en 2021 avait dépassé l'offre (avec notamment un déficit de 26 240 officiers) appelant l'industrie à augmenter considérablement les niveaux de formation et de recrutement pour éviter une grave pénurie d'ici 2026 (avec un besoin estimé de près de 90 000 officiers supplémentaires nécessaires pour exploiter la flotte marchande mondiale).

Dans le transport aérien, l'absence de règles claires et harmonisées dans l'UE peut créer des situations dans lesquelles des pilotes ainsi que des membres d'équipage sont privés de protection sociale (« les faux indépendants »), ou sont contraints à payer leur compagnie pour acquérir les premières centaines d'heures de vol ou maintenir leur licence. Sur des lignes maritimes régulières de passager, les conditions sociales ne sont pas nécessairement au moins équivalentes à celles d'un des deux États reliés.

Enfin, actuellement, seuls 22 % des travailleurs du secteur des transports sont des femmes. Le secteur des transports est confronté à un certain nombre de défis, avec une main-d'œuvre vieillissante, qui, étant majoritairement masculine, manque de diversité.

Pour répondre à ces enjeux, un éventail de mesures est possible : revalorisation salariale et amélioration des conditions de travail, harmonisation et renforcement des programmes de formation, modification de la réglementation en faveur d'un renforcement de la protection sociale, renforcement des contrôles de l'application des règles au sein de l'UE mais également avec les pays tiers (notamment dans le cadre des accords aériens existants entre l'Union européenne et les pays tiers), etc... La numérisation de certaines tâches peut aussi contribuer aux enjeux d'attractivité du secteur, qui se pose avec tout autant d'acuité pour l'industrie.

Etat de la question au niveau européen

Dans sa stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente de décembre 2020, la Commission explique⁴ que « *les travailleurs de certaines parties du secteur des transports connaissent souvent des conditions de travail pénibles. Les conditions de travail précaires, notamment les longues heures de travail, le temps passé en dehors du domicile et un travail faiblement rémunéré, sont aggravées par le manque de respect des normes du travail applicables et par un contrôle inadéquat de leur mise en œuvre. La mise en place de normes sociales plus élevées contribuerait directement à enrayer le manque global d'attractivité du secteur observé actuellement. La main-d'œuvre vieillit rapidement et des pénuries importantes de main-d'œuvre apparaissent déjà de manière très visible dans certaines professions. La pandémie de COVID-*

² Avis du CESE « La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climatiques », 2017 : <https://www.lecese.fr/travaux-publies/la-politique-europeenne-de-transport-maritime-au-regard-des-enjeux-de-developpement-durable-et-des-engagements-c>

³ <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-workforce-report>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789> – cf. paragraphe 93

19 a accentué les problèmes rencontrés par les travailleurs du secteur des transports. Cette situation risque de se détériorer davantage si rien n'est fait. »

La stratégie prévoit en particulier de renforcer le cadre législatif relatif aux conditions de travail des travailleurs du secteur et de garantir la mise en œuvre des droits sociaux applicables tout en apportant plus de clarté à leur sujet. La Commission a par ailleurs confirmé qu'elle s'attachera à défendre des normes sociales élevées, notamment dans le secteur aérien et qu'elle plaidera en faveur d'avancées dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), afin de garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord.

Le 26 mai 2021, la plateforme européenne visant à lutter contre le travail non déclaré est devenue un groupe de travail permanent de l'Autorité européenne du travail (AET). Il se compose de différents acteurs, dont les partenaires sociaux et les autorités chargées de faire appliquer la législation en matière sociale. L'objectif est d'échanger de bonnes pratiques afin de mettre en place un savoir-faire pour lutter contre le travail non déclaré et promouvoir de meilleures conditions de travail.

A l'automne 2021, la Commission européenne a mis en place un groupe d'experts afin d'échanger sur les questions sociales horizontales dans les transports, notamment en lien avec les conséquences sociales de la numérisation du secteur ainsi que sur l'attractivité de ses métiers. Ce groupe a débuté ses travaux le 10 novembre. Par ailleurs, il existe, sous l'égide de la Commission, un groupe d'experts sur le marché intérieur de l'aviation dont l'un des sous-groupes travaille spécifiquement sur les questions sociales liées aux équipages des aéronefs.

Fin 2021, la Commission a fait une proposition pour améliorer les conditions de travail des travailleurs des plateformes. Elle a également lancé une consultation en vue de la révision du règlement⁵ sur les règles communes pour l'exploitation de services aériens.

Dans le cadre de la Présidence française du Conseil de l'Union européenne, un colloque sur l'emploi et les compétences dans le secteur du transport et des services maritimes européens a été organisé le 9 février 2022 afin d'aborder, plus particulièrement, les questions de compétences maritimes et de fluidité des parcours professionnels des marins au sein de l'Union européenne.

Sur cette base, une réflexion collective de niveau ministériel est utile pour identifier les moyens à même d'améliorer l'attractivité du secteur des transports pour attirer les jeunes générations vers ses métiers tout en préservant la compétitivité du secteur à l'international.

Questions pour la discussion

Au regard de ces éléments, les ministres sont invités à échanger autour des questions suivantes :

1/ Quelles mesures spécifiques faut-il prendre pour rendre attractifs les métiers des transports qui ont été fortement impactés par la crise ?

2/ Quelles mesures réglementaires faudrait-il prendre en particulier dans les domaines aérien et maritime, en matière sociale, pour garantir une concurrence loyale et la compétitivité des opérateurs européens ?

Temps d'intervention limité à 3 minutes par délégation

⁵ Règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté

ATTRACTIVENESS OF THE TRANSPORT SECTOR

Informal Meeting of Transport Ministers

Le Bourget, February 21-22 2022

2nd Working Session of Transport Ministers

Le Bourget, Tuesday February 22 2022

Context

The COVID-19 health crisis has highlighted the vulnerability of our economies. It has also highlighted the need for a change of model of society and in particular the importance of better protecting employees in the face of global upheaval.

In the field of transport, this is a crucial dimension. While the EU and its member states are investing massively to support these sectors, it is equally important to regulate them in order to put an end to practices that not only disadvantage employees, but may, in the long term, threaten the sustainability of these sectors if they do not ensure the attractiveness of their professions, particularly for young people. At the same time, because of the transport sector's high exposure to international competition, improving working conditions and social protection for workers must help the competitiveness of European operators rather than hinder it.

In road freight transport, a study⁶ mentions a structural shortage of drivers over the past 15 years, with nearly 400,000 unfilled jobs in Europe by 2020.

The pandemic has had a particularly negative impact on seafarers; their situation was very difficult both in human and economic terms and posed a threat to trade and maritime safety. In maritime transport, the choice of flag for ships has a direct impact on the social and working conditions of seafarers. European ship owners can thus employ a non-European workforce to adapt to the cost standards of the global market. According to the Economic, Social and Environmental Committee⁷, in 2017, 60% of seafarers working on ships sailing under the flag of an EU Member State were of non-EU nationality. In addition, due to the sharp increase in activity in the sector during the crisis, ship owners are also facing a lack of qualified officers in sufficient numbers in Europe. A study by the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) and the International Chamber of Shipping (ICS) indicated in July 2021⁸ that the demand for seafarers in 2021 had outstripped supply (including a shortfall of 26,240 officers) calling on the industry to significantly increase training and recruitment levels to avoid a serious shortage by 2026 (with an estimated need for nearly 90,000 additional officers to operate the world's merchant fleet).

In air transport, the lack of clear and harmonized rules in the EU can create situations where pilots as well as crewmembers are deprived of social protection ("false independents"), or are forced to pay their company to acquire the first few hundred hours of flight time or maintain their license. On regular maritime passenger lines, the social

⁶ <https://www.ti-insight.com/whitepapers/european-driver-shortages/?whitepaperTitle=European%20Driver%20Shortages>

⁷ Avis du CESE « La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climatiques », 2017 : <https://www.lecese.fr/travaux-publies/la-politique-europeenne-de-transport-maritime-au-regard-des-enjeux-de-developpement-durable-et-des-engagements-c>

⁸ <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-workforce-report>

conditions are not necessarily at least equivalent to those of one of the two connected States.

Finally, currently only 22% of transport workers are women. The transport sector faces a number of challenges, with an ageing workforce, which, being predominantly male, lacks diversity.

To respond to these challenges, a range of measures is possible: salary upgrading and improvement of working conditions, harmonization and reinforcement of training programs, modification of regulations to reinforce social protection, reinforcement of controls on the application of rules within the EU but also with third countries (notably in the framework of existing air agreements between the European Union and third countries), etc. The digitisation of certain tasks can also contribute to the attractiveness of the sector, which is just as important as for the industry.

State of the issue at the European level

In its December 2020 European Strategy for Sustainable and Smart Mobility, the Commission explains⁹ that “certain parts of the transport sector often suffer from harsh working conditions. Precarious working conditions, including long working hours, periods spent away from home and low paid work, are exacerbated by a lack of respect for, and proper enforcement of, applicable labour standards. Providing higher social standards would contribute directly to reverse the current general lack of attractiveness of the sector. The workforce is rapidly ageing and significant shortages of labour force are already very visible in certain professional sectors. The issues faced by the transport workers have been exacerbated by the COVID-19 pandemic. This situation risks deteriorating further if no action is taken.”

In particular, the strategy calls for strengthening the legislative framework on working conditions for workers in the sector and ensuring the implementation of applicable social rights while providing more clarity on them. The Commission has also confirmed that it will work to defend high social standards, particularly in the aviation sector, and will advocate progress in the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO) to ensure decent working and living conditions on board.

On May 26, 2021, the European platform to combat undeclared work became a permanent working group of the European Labour Authority (ELA). It consists of different actors, including social partners and social enforcement authorities. The aim is to exchange best practices in order to build up know-how to combat undeclared work and promote better working conditions.

In autumn 2021, the European Commission has set up an expert group to exchange on horizontal social issues in transport, in particular in relation to the social consequences of the digitization of the sector and the attractiveness of its professions. This group began its work on November 10. In addition, under the aegis of the Commission, there is a group of experts on the internal aviation market, one of whose sub-groups is working specifically on social issues related to aircrew.

At the end of 2021, the Commission made a proposal to improve the working conditions of platform workers. It has also launched a consultation for the revision of the regulation on common rules for the operation of air services.

As part of the French Presidency of the Council of the European Union, a conference on employment and skills in the European maritime transport and services sector was held on 9 February 2022 to address, in particular, the issues of maritime skills and the fluidity of professional careers for seafarers within the European Union.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789> – cf. chapter 93

On this basis, a collective reflection at ministerial level is useful to identify ways to improve the attractiveness of the transport sector to attract young generations to its professions while preserving the competitiveness of the sector internationally.

Questions for discussion

In light of these elements, the ministers are invited to discuss the following questions:

1/ Which specific measures should be taken to make transport jobs, which have been strongly impacted by the crisis, attractive?

2/ Which regulatory measures should be taken in particular in the air and maritime sectors, in the social field, to guarantee fair competition and the competitiveness of European operators?

Intervention time limited to 3 minutes per delegation