



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

Construire l'avenir ensemble - L'automatisation en navigation intérieure

GÉNÉRALITÉS

L'automatisation est inéluctable, mais elle doit être envisagée du point de vue des travailleurs et doit être accompagnée d'un dialogue social adéquat. L'avenir de la navigation intérieure européenne doit être préparé de manière concertée.

La numérisation et l'automatisation constituent un défi pour les travailleurs de tous les modes de transport et pour la société en général. L'identification et la définition précoces de ces défis pour le transport par voies navigables sont essentielles pour l'élaboration de réponses collectives.

Le changement est un processus, pas simplement un événement soudain ; pour le transport fluvial européen, ce processus est long et complexe. Les domaines à aborder sont nombreux : conception des bateaux, nouvelle réglementation, gestion des voies navigables, infrastructure numérique, transfert de responsabilité, gestion des systèmes de données, énormes ressources financières nécessaires, nouveau régulateur central, etc.

Sur une échelle de 1 à 5, la navigation intérieure européenne se situe au niveau 1 selon certaines analyses de spécialistes, ce qui signifie que les domaines à couvrir sont vastes et demanderont du temps et des ressources.

Actuellement, l'analyse coûts-avantages d'un secteur de la navigation intérieure entièrement automatisé est encore négative, car de nombreuses questions sont toujours sans réponse. Le principal point d'incertitude est de savoir qui disposera des ressources financières et de la capacité nécessaires pour investir dans l'automatisation.

L'automatisation va complètement remodeler le secteur, non seulement du point de vue de l'emploi, mais aussi en termes de consolidation du secteur, car de nombreux propriétaires exploitants ne seront pas en mesure de financer les investissements nécessaires pour rester compétitifs.

De nombreux projets et essais sont en cours, mais il n'existe pas encore de vision claire quant à la manière dont l'automatisation améliorera les performances globales du secteur sur les plans écologique et socioéconomique. Si la performance peut être améliorée, quel en sera le prix ? L'une des principales préoccupations soulevées à cet égard est que l'argent des contribuables est utilisé pour bon nombre de ces projets, alors que le résultat final de ces projets sera la suppression des travailleurs à bord, c'est à dire de ceux qui ont financé lesdits projets avec leurs impôts.



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova



LA SÉCURITÉ

Les avantages de l'automatisation en termes de sécurité n'ont pas encore été démontrés dans le secteur de la navigation intérieure en Europe, dans la mesure où la sécurité doit être garantie à 100 % pour une navigation automatique et autonome. La sécurité de l'équipage, des passagers, du bateau, de la cargaison et de la voie navigable sera très difficile à garantir, en particulier durant la phase de transition au cours de laquelle les bateaux automatisés/autonomes côtoieront ceux encore dotés de personnel. Personne ne sait encore si l'automatisation améliorera les chiffres relatifs aux accidents. Les bateaux autonomes présenteront également des failles - problèmes d'algorithmes - pirates informatiques - cela entraînera de nouveaux accidents dans des circonstances encore inconnues à l'heure actuelle.

La responsabilité constituera un obstacle majeur en cas d'accident impliquant un bateau autonome. Des enseignements peuvent être tirés d'autres secteurs tels que l'aviation, où les transports autonomes et les systèmes contrôlés à distance sont déjà répandus.

Au cours de la phase de transition pendant laquelle les membres d'équipage seront systématiquement remplacés par des systèmes et activités automatisés ou robotisés, il sera extrêmement difficile de garantir la sécurité en cas d'urgence. On ne peut à la fois sauver le bateau depuis la timonerie et porter secours à un membre d'équipage tombé par-dessus bord. En outre, dans le cas de bateaux entièrement automatisés, l'obligation internationale de porter secours aux personnes dans l'eau posera un problème.

De nombreuses questions devant être abordées simultanément - techniques, réglementaires et procédurales - la seule façon de procéder est d'adopter une approche progressive par le biais du dialogue social. De nos jours, la plupart des défauts et risques ont été suffisamment évalués et l'on sait comment y réagir rapidement, mais les mêmes règles s'appliqueront-elles aux nouveaux programmes et technologies ? De nouvelles règles de sécurité doivent être définies de manière proactive et intégrées dans la nouvelle réalité de la navigation intérieure.

UN APPRENTISSAGE CONTINU

Depuis de nombreuses années, ETF s'attache à améliorer les conditions de vie et de travail de tous ceux qui travaillent à bord des bateaux de navigation intérieure, cela dans un contexte de pénurie importante de main d'œuvre qualifiée. Les partenaires sociaux ont pris des initiatives pour rendre l'emploi à bord plus attrayant et pour intéresser les jeunes à ce secteur, car seulement la qualité permettra de les motiver suffisamment.

Du temps sera nécessaire pour développer et mettre en œuvre les processus et systèmes automatisés, mais ils apparaîtront également sur les voies navigables européennes. Un grand problème sera de convaincre les jeunes personnes d'envisager une carrière dans la navigation intérieure, s'il n'est pas possible de leur garantir qu'ils y auront un avenir. Pourquoi accepteraient-ils d'assurer seulement la transition ?



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova



La formation et le perfectionnement seront plus importants que jamais. La formation continue obligatoire ou les cours de perfectionnement devront être introduits dès que possible dans la directive sur les qualifications professionnelles par le biais d'un acte délégué. Les exigences futures vis-à-vis du conducteur et du matelot seront complètement différentes, car de nombreuses tâches seront soit externalisées, soit transférées du bateau à la terre. Les processus automatisés exigent des compétences informatiques et d'autres compétences en matière de supervision et d'analyse. De nouveaux programmes de formation devront être élaborés en fonction des nouveaux besoins, si la prochaine génération de membres d'équipage doit être prête à temps. EDINNA - la plate-forme européenne des institutions de formation - devrait être constamment associée à la discussion.

UN FORMAT UNIQUE

Des données totalement intégrées, sûres et fiables sont de la plus haute importance. Tous les documents et informations devraient être transposés en un seul standard et intégrés dans un système/un organe central de contrôle.

La transparence et l'exactitude des informations ne peuvent être garanties que si les organes de contrôle et d'inspection peuvent accéder directement et en temps réel aux données compilées et centralisées.

La même transparence de l'information et des données sera cruciale aussi pour créer et préserver des conditions de concurrence équitables, car quiconque posséderait un avantage sur le plan de l'information bénéficierait en même temps un avantage concurrentiel.

L'enregistrement numérique des temps de travail et de repos de chacun des membres d'équipage et l'installation et la mise en œuvre du tachygraphe numérique/intelligent constituent une première étape urgente dans ce processus. Ces données doivent être mises à la disposition des employeurs, des membres d'équipage et des organes de contrôle (autorités) en temps réel et de manière transparente.

LES STANDARDS SOUHAITABLES

Il va de soi que, dans ce secteur des transports en mutation, nous voulons les standards les plus élevés possibles afin de créer un cadre réglementaire stable, sûr et sécurisé, l'objectif étant une garantie de sécurité à 100 % pour la navigation intérieure automatisée/autonome.

Dans le cadre de la CCNR (Commission centrale pour la navigation du Rhin) ont été définis 5 niveaux d'automatisation. CESNI/QP - le Groupe de travail des qualifications professionnelles, devra élaborer de nouveaux standards en matière de TI pour chacun de ces niveaux.

L'essentiel sera de disposer de standards intégrés et harmonisés pour l'intégralité du continent européen, afin que les membres d'équipage répondent aux mêmes critères quel que soit leur lieu de travail, ce qui garantira leur emploi dans un secteur qui se délestera progressivement de ses effectifs.



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova



LES AVANTAGES ÉCOLOGIQUES DE L'AUTOMATISATION

La navigation intérieure reste un moyen de transport durable, car sa consommation d'énergie et ses émissions sonores sont globalement moindres. Les économies d'échelle doivent également être prises en compte. De manière générale, le niveau de sécurité est plus élevé, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses. La navigation intérieure peut contribuer à la décongestion et un énorme potentiel peut encore être exploité en intégrant la navigation intérieure à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Les nouvelles technologies permettront de produire des moteurs encore plus respectueux de l'environnement, avec des émissions encore plus faibles. L'empreinte globale du secteur sera réduite, mais les véritables effets positifs de l'automatisation ne se manifesteront que sur le très long terme.

D'autres modes de transport ont une certaine longueur d'avance, le cycle de renouvellement des moteurs y étant généralement nettement moins long qu'en navigation intérieure. La navigation intérieure accuse un retard considérable en matière d'innovation et possède une flotte relativement ancienne, le rattrapage s'avérant problématique en raison du manque de ressources financières.

L'ANTICIPATION ET L'ACTION PROACTIVE

La prise de conscience générale est très limitée en ce qui concerne l'automatisation. Un réel besoin a été identifié en matière de renforcement des capacités de gestion et d'orientation des processus d'automatisation.

Un outil de suivi devrait être mis au point pour identifier à un stade très précoce les nouveaux projets et les projets pilotes, afin que leurs effets socioéconomiques puissent être analysés de manière proactive. Les partenaires sociaux devraient réaliser un inventaire des bonnes pratiques et élaborer des lignes directrices sur la manière d'aborder le processus d'innovation technologique.

LES BONS EXEMPLES D'AUTOMATISATION

Le recours aux simulateurs doit être encouragé afin d'accroître l'efficacité de la formation, de l'évaluation et des examens.

L'apprentissage en ligne devrait être davantage développé afin de garantir le maintien au plus haut niveau des aptitudes et des compétences.

Des écluses automatisées ou contrôlées et commandées à distance pourraient accroître l'efficacité globale de l'utilisation de la voie navigable.

De meilleurs échanges d'informations entre le bateau et l'administration/les bureaux de l'entreprise peuvent assurer une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques.



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

