



## LES TENDANCES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

### ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES ET MONDIALISATION ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES : AUTOMATISATION & NUMÉRISATION ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

#### ANTICIPER ET AGIR

#### DOCUMENT DE TRAVAIL

### 1. INTRODUCTION GÉNÉRALE : PRÉSENTATION DE LA SITUATION

Le monde du travail est en constante mutation, présentant de nouveaux enjeux pour les travailleurs et leurs représentants. Afin d'évaluer l'avenir de l'emploi dans le secteur des transports européen, les syndicats doivent se pencher sur les grandes tendances mondiales. « Les grandes tendances sont des évolutions à moyen et à long terme dont les effets se font ressentir en profondeur dans les systèmes sociaux, écologiques et économiques et ont une forte influence sur les évolutions à venir. »<sup>1</sup> Le secteur des transports européen est particulièrement sensible aux changements économiques, technologiques, climatiques et démographiques. L'ETF, ses affiliés et ses représentants des travailleurs doivent s'impliquer dans le façonnage de ces réalités sociales en constante évolution. Pour ce faire, ils ont besoin de rassembler des connaissances, d'exercer de l'influence et d'élaborer une stratégie.

Lors des quatre conférences sous-régionales, le projet TENDANCES de l'ETF<sup>2</sup> a analysé et débattu avec les affiliés de l'ETF des quatre grandes tendances qui ont et vont avoir un impact sur l'avenir du secteur des transports, et donc sur les travailleurs des transports :

- Évolutions économiques et mondialisation
- Évolutions technologiques : automatisation et numérisation
- Évolutions démographiques
- Réchauffement climatique

Le projet de l'ETF visait à informer et à discuter de la meilleure façon pour les syndicats d'agir aux niveaux européen, national et local. Ce qui suit est un résumé des principales conclusions et présente des suggestions d'action de l'ETF et des syndicats dans différentes régions et à différents niveaux.

### 2. BRÈVE DESCRIPTION DES TENDANCES

#### 2.1 Évolutions économiques et mondialisation

<sup>1</sup> Dispan, Jürgen et Pfäfflin, Heinz (2014) : Stratégies de création de valeur durable. Stratégies des entreprises dans un contexte de politique industrielle et de grandes tendances. Édition Fondation Hans Böckler .. p. 11





L'OCDE estime que d'ici 2050, un tiers du commerce mondial s'effectuera entre pays non membres de l'OCDE, contre quinze pour cent à l'heure actuelle. Toutefois, les estimations prévoient un maintien de la croissance dans le secteur des transports européen dans les décennies à venir, malgré l'état général de stagnation ou de faible croissance économique. Le principal moteur de la mondialisation et du marché intérieur européen est la déréglementation. Au niveau mondial, les nouveaux accords de libre-échange tels que le CETA et le TiSA visent à libéraliser les services des transports, et constituent une menace pour les normes de travail et la capacité des gouvernements à réglementer. En outre, nous constatons que de plus en plus d'entreprises non européennes investissent dans des compagnies et des infrastructures de transport européennes, et en assurent donc le contrôle. L'ouverture des marchés stimule également la concentration des multinationales, qui déterminent de plus en plus les conditions de travail dans le secteur des services de transport. De plus, nous voyons de nouveaux acteurs entrer sur le marché des transports, notamment des grandes sociétés de technologie, telles que Google ou Amazon, qui introduisent de nouveaux modèles commerciaux, tels que l'économie collaborative ou le développement de la conduite autonome. Le secteur se basera désormais sur de grands aéroports et ports, et encouragera la mise en place d'ensembles logistiques afin de favoriser une utilisation logistique plus efficace. Le transport de marchandises sera principalement organisé autour de ces plaques tournantes logistiques et le long de couloirs principaux. Les services des transports, en revanche, seront plus fragmentés du fait de la sous-traitance utilisée pour réduire les coûts, qui rendront les conditions de travail plus précaires.

## 2.2 Évolutions technologiques : automatisation et numérisation

En principe, il faut distinguer trois éléments distincts, qui ont un impact différent sur les travailleurs :

- I. Les technologies qui remplacent les emplois par des machines/robots (automatisation) ;
- II. Les technologies utilisées pour rationaliser le travail existant ;
- III. Les technologies utilisées pour fonder des plateformes visant à créer de nouveaux modèles commerciaux perturbateurs ; celles-ci ont un impact décisif sur le monde du travail.

Tous les modes de transport sont concernés par l'automatisation : la conduite autonome des camions, des bus, des trains et des métros, la navigation autonome sur les fleuves et en mer, les drones dans l'aviation, le chargement et déchargement autonome dans les ports, ou encore l'entreposage automatisé. La technologie est disponible, des essais sont effectués, ce n'est qu'une question de temps, d'investissement, de réglementation et d'acceptation.

Les technologies numériques permettant de rationaliser le travail sont diverses : optimisation du suivi et du repérage (utilisation de GPS, STI en Europe) dans le transport de marchandises et de voyageurs, numérisation de la vente de tickets et du système d'information des passagers ; systèmes d'assistance des conducteurs, ex. éco-conduite, utilisation de capteurs pour l'entretien (ex. inspection des voies, planification anticipée de l'entretien) ; gestion du trafic (SGTFE dans le secteur ferroviaire). Mais aussi la réalité augmentée, avec l'introduction de lunettes de données dans les entrepôts, qui ajoutent des informations dans le champ de vision des travailleurs des entrepôts et peuvent être utilisées pour scanner des codes-barres.

Pour les syndicats, l'effet rationalisateur de la technologie et les enjeux qu'il représente pour les syndicats et les représentants des travailleurs ne sont pas nouveaux, mais la forte augmentation des capacités numériques, de transfert et de combinaison de données, présente davantage de possibilités aux entreprises (ex. contrôle de performance des travailleurs) et dans davantage de domaines de mise en œuvre.

Les plateformes numériques sont différentes car elles présentent des modèles commerciaux perturbateurs qui modifient le monde du travail.

Les plateformes du secteur des transports répondent à la demande de services de transport effectués par des chauffeurs individuels et « perturbent » la relation traditionnelle d'employeur à salarié.

Il faut également être conscient que bon nombre de ces évolutions ne sont pas initiées et testées par les compagnies de transport classiques, mais par des entreprises technologiques, telles que Google ou Amazon.



### 2.3 Évolutions démographiques

Les éléments suivants s'appliquent à l'Europe et risquent d'avoir un impact sur le secteur des transports et ses travailleurs :

- Baisse de la croissance démographique en Europe, différente dans chaque pays, contre une forte croissance dans le reste du monde, particulièrement en Afrique et en Asie ; ceci présente des enjeux pour l'organisation traditionnelle des systèmes de sécurité sociale en Europe ;
- La croissance démographique dans certains pays d'Europe s'appuiera principalement sur l'immigration, y compris la fuite des cerveaux (migration des jeunes fortement diplômés) en Europe et en provenance de pays extérieurs à l'Europe ;
- Vieillesse de la population en Europe, avec différents besoins et habitudes en matière de transport ;
- Urbanisation continue, d'une part, et dépopulation des zones rurales d'autre part ;
- Vieillesse de la main-d'œuvre, particulièrement dans le secteur des transports.

Il est difficile de faire des déclarations sur les effets quantitatifs de la baisse de la population sur la demande en matière de transport et les entreprises du secteur. On peut supposer qu'une baisse de la population dans un pays ou dans une zone rurale ou économiquement désavantagée générera moins de demande en matière de transport de marchandises ou de voyageurs, et donc moins d'emplois dans le secteur pour ces zones. Tandis que dans les zones urbaines et les centres économiques européens, la demande en matière de services de transport, et donc d'emplois, augmentera. Plus importants encore sont les aspects qualitatifs : quel type de systèmes de transport seront mis en place dans les régions rurales. Les systèmes de transport public risquent d'être supprimés et remplacés par des formes individuelles précaires de transport. En outre, une population vieillissante a des besoins différents en termes de transport ; le transport de porte à porte étant alors privilégié, tout comme les aspects d'accessibilité.

### 2.4 Réchauffement climatique

Le réchauffement climatique, l'augmentation des températures au niveau mondial, est déjà une réalité. Le réchauffement climatique provoque une hausse du niveau de la mer, qui s'accompagne d'inondations dans les régions côtières et dans l'ensemble de certains États insulaires, et crée des conditions météorologiques extrêmes (tempêtes, inondations, chaleur et désertification dans des régions entières, et vagues de froid inhabituelles dans d'autres). Ces conditions météorologiques extrêmes ont aussi un impact négatif sur les transports car elles détruisent les infrastructures de transport, gênent/bloquent des services de transport et ont un impact négatif sur les compagnies de transport, les travailleurs et la société. C'est pourquoi 195 États ont signé l'Accord de Paris en 2015, avec pour objectif de contenir la hausse de la température mondiale bien en-deçà des 2 degrés et de poursuivre les efforts de maintien de la hausse de la température à 1,5 degré par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle.

Le réchauffement climatique est causé par les émissions de CO<sub>2</sub>. La part des transports dans ces émissions est d'environ 25 pour cent et en Europe, les transports est le seul secteur dont les émissions de CO<sub>2</sub> continuent d'augmenter. Il ne fait aucun doute que le secteur des transports doit réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> (se décarboniser), mais la question est de savoir comment. Cette question est particulièrement importante pour les syndicats et les travailleurs des transports, qui doivent s'impliquer.

Les Congrès de l'ETF de 2009 et de 2013 ont pris la position de promouvoir le transport durable et de mener des actions dans l'ensemble des secteurs stratégiques : Éviter – changer – améliorer. Toutefois, l'ETF insiste également dans son positionnement politique et ses actions sur le fait que la durabilité écologique doit aller de pair avec la durabilité sociale, et qu'elles sont les deux faces d'une même médaille.



### 3. RÉPERCUSSIONS DE CES TENDANCES SUR L'EMPLOI, LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LES PROFESSIONS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

#### 3.1 Évolutions économiques et mondialisation

En termes quantitatifs, la mondialisation et son équivalent européen au sein du marché intérieur créent davantage de flux de transport, et donc potentiellement davantage d'emplois dans ce secteur. Bien que l'on s'attende à un déplacement de la croissance économique des pays de l'OCDE vers les BRICS et la région de l'Asie/du Pacifique, les transports en Europe devraient continuer de croître jusqu'en 2050. Le réchauffement climatique et les évolutions démographiques pourraient avoir un impact plus fort sur les volumes de transport que les changements économiques.

Les syndicats s'inquiètent davantage de l'aspect qualitatif du modèle néo-libéral actuel de la mondialisation, qui consiste en un processus de concentration et de déréglementation. Les normes réglementaires et les avancées syndicales sont éliminées, tandis que les capitaux privés et les multinationales fixent les conditions de travail au sein des services de transport.

OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Possibilité de créations d'emplois pour les travailleurs du transport et de la logistique, qui s'accompagneront d'une hausse du commerce mondial et du commerce au sein du marché intérieur européen ;</p> <p>possibilité de créations d'emplois dans le secteur du transport de voyageurs ;</p> <p>les chaînes logistiques fragiles peuvent accroître leur pouvoir de négociation syndicale ;</p>	<p>Qualité des emplois :</p> <p>La mondialisation et le marché intérieur européen sont avant tout des projets de déréglementation basés sur le dumping social ;</p> <p>Les conditions de travail et les droits des travailleurs sont menacés ;</p> <p>Les mesures de réduction des coûts constituent l'objectif principal et s'accompagnent de sous-traitance, de (faux) travail indépendant, de pavillons de complaisance et d'autres modèles commerciaux semblables dans d'autres modes de transport ;</p> <p>Les accords de libre-échange internationaux de la nouvelle génération (TTIP, CETA, TiSA) risquent de porter atteinte aux droits des travailleurs et au pouvoir réglementaire des pays ;</p> <p>Les processus de concentration entraînent une réduction du nombre de multinationales, qui recourent de plus en plus à des prestataires de transport sous-traitants fragmentés ;</p>

#### 3.2 Évolutions technologiques : automatisation et numérisation

Tous les modes de transport et services logistiques sont concernés par l'automatisation et la numérisation. Les estimations les plus pessimistes prévoient une perte de 40 à 50 pour cent des emplois dans l'ensemble de l'économie, contre 8 à 10 pour cent pour les plus optimistes. Dans le secteur des transports, des professions tout entières risquent de disparaître, telles que celles des conducteurs et des dockers. Les services de transport en



environnement fermé et prévisible sont les premiers touchés, ainsi que toutes les tâches répétitives facilement programmables et effectuées par des ordinateurs ou des robots. Les nouveaux emplois seront principalement des fonctions de supervision des ordinateurs et de programmation. Les deux tendances, tant de déqualification des emplois (ex. dans le domaine de l'entretien) que d'élévation des compétences requises pour occuper un poste, sont possibles. Il serait bien, éventuellement, de créer davantage d'emplois dans le domaine du service client.

La numérisation permet de délocaliser plus efficacement les emplois dans le secteur des services de transport, même pour ce qui concerne la supervision de machines, de navires, de trains et de camions.

Et la numérisation a un très fort impact sur la santé et la sécurité au travail (risques psychosociaux) : connectivité permanente, meilleur potentiel de contrôle et de supervision des performances. Nous constatons un problème de protection des données des travailleurs.

OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>la charge de travail dans les travaux lourds ou les tâches monotones peut être réduite ; positif pour la santé et la sécurité au travail ;</p> <p>les technologies d'appui peuvent contribuer à une plus forte sécurité dans les transports ;</p> <p>d'avantage d'emplois plus qualifiés peuvent être créés, par ex. dans la supervision de machines :</p> <p>d'avantage de postes peuvent être créés dans le domaine du service à la clientèle, afin de mettre l'accent sur le côté humain :</p> <p>meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée ;</p> <p>possibilité pour les syndicats de négocier une réduction du temps de travail ;</p> <p>possibilité pour les syndicats de négocier la mise en place de davantage de mesures de formation ;</p>	<p>L'automatisation et la numérisation contribueront à supprimer un grand nombre d'emplois ; des professions entières risquent de disparaître ;</p> <p>Les emplois destinés aux travailleurs relativement peu qualifiés vont disparaître ;</p> <p>Délocalisation des emplois numériques partout dans le monde ; l'absence de limites géographiques risque d'accroître le dumping social ;</p> <p>chômage des travailleurs âgés qui n'ont pas été formés aux nouvelles technologies numériques ;</p> <p>le côté humain risque de disparaître dans le transport de voyageurs (information et vente de tickets par voie électronique) ;</p> <p>Augmentation des risques psychosociaux/relatifs à la santé et à la sécurité liée aux avancées en termes d'efficacité, au suivi et au repérage et à la supervision des performances ;</p> <p>Risques relatifs à la santé et à la sécurité en raison des frontières floues entre vie professionnelle et privée ;</p> <p>Risque pour la protection des données des travailleurs ;</p>

Économie collaborative : Les plateformes prétendent créer des possibilités d'emploi pour les chômeurs, et les personnes qui préfèrent le travail indépendant et autonome, qu'elles offrent un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Mais en réalité, elles donnent naissance à une nouvelle catégorie de travailleurs précaires, du moins chez les travailleurs peu qualifiés.



OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Sans cadre réglementaire, aucune ne garantit :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Les responsabilités de l'employeur au sein des plateformes, y compris en matière fiscale et de sécurité sociale ;</li><li>• Les responsabilités de la compagnie de transport en matière de sécurité d'exploitation, de responsabilité d'entreprise ;</li><li>• Le statut des travailleurs ;</li><li>• Des revenus décents ainsi qu'une couverture de sécurité sociale complète ;</li><li>• De formation ou de qualification ;</li><li>• De représentation collective.</li></ul>	<p>La relation classique employeur/travailleur disparaît ;</p> <p>Nouvelle main-d'œuvre précaire en raison d'un manque de contrats de travail, de formation, de sécurité sociale (santé, chômage, retraite)</p> <p>Très bas « salaires » dans le secteur des transports ;</p> <p>Difficulté à représenter collectivement les intérêts des travailleurs ;</p> <p>Concurrence déloyale aux professions traditionnelles réglementées (modèle commercial perturbateur) ;</p> <p>Problèmes de sûreté et de sécurité en raison d'un manque de formation ;</p> <p>Contrôles de performance sans possibilité de réagir / négocier ;</p> <p>Concernant la société : Enjeux pour les systèmes fiscaux et sociaux</p>

### 3.3 Évolutions démographiques

Il est particulièrement difficile d'estimer l'impact des évolutions démographiques sur l'emploi dans les transports en Europe.

À court terme, nous constatons que dans certains pays et dans certaines professions, le vieillissement de la population et de la main-d'œuvre des compagnies de transport crée des problèmes de recrutement. Combiné à la mauvaise réputation du secteur des transports qui n'est pas attractif auprès des jeunes travailleurs, le vieillissement crée d'importants problèmes pour les travailleurs, car ils se retrouvent exposés à un niveau élevé de stress en raison d'un manque de personnel. Nous observons des effets semblables dans les pays qui souffrent de fuite des cerveaux et voient leurs jeunes travailleurs qualifiés quitter le territoire. Cette situation risque également d'évoluer dans les pays non concernés par ce problème pour le moment.

Dans ces pays ou secteurs, les évolutions démographiques peuvent donner la possibilité aux syndicats d'accroître leur pouvoir de négociation afin d'obtenir de meilleures conditions de travail. À condition que le dumping social soit combattu.

Dans d'autres pays, le même secteur et les mêmes professions jouissent d'une bonne réputation et ne souffrent pas de problème de recrutement car ces professions sont reconnues, donnent droit à de bons salaires et sont exercées dans de bonnes conditions de travail, la formation est bien organisée et la stabilité de l'emploi garantie.

Toutefois, nous savons que l'âge moyen des travailleurs des transports est très élevé en Europe et que dans les dix années à venir, de nombreux travailleurs vont partir à la retraite. La baisse de la population d'une part et le manque d'attractivité du secteur des transports d'autre part peuvent créer de nombreux problèmes dans l'ensemble des pays.

La façon dont les pays, les régions, les zones urbaines et les professions des transports sont affectés dépend principalement du niveau de développement économique et du taux de chômage de chaque pays et région.



Une population vieillissante requiert de nouveaux modèles de transport. Les services de porte à porte proposés par les entreprises de transport de voyageurs et de livraison vont gagner en importance. Nous aurons possiblement besoin de mettre l'accent sur les emplois et les profils d'emploi plus humains afin de répondre aux besoins des personnes âgées.

OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Création d'emplois dans les zones urbaines ; importance accordée à la qualité des emplois (ex. économie collaborative)</p> <p>Vieillessement de la population : nouveaux profils d'emploi au sein d'une société vieillissante : plus humains ;</p> <p>Possiblement davantage de demande pour des services de livraison, et donc de possibilités d'emploi ;</p> <p>Vieillessement de la main-d'œuvre : Meilleur pouvoir de négociation des syndicats en situation de pénurie de travailleurs qualifiés ;</p> <p>Possibilité de négocier des mesures de maintien ;</p> <p>Plus grande diversité grâce à une bonne intégration des travailleurs migrants ;</p>	<p>Pertes d'emplois dans les zones rurales ;</p> <p>Introduction du travail occasionnel afin de proposer certains services de transport en zone rurale ;</p> <p>Âge moyen élevé des travailleurs des transports et fort taux de départ en retraite dans les dix années à venir ;</p> <p>Problèmes de recrutement au sein des entreprises ; alourdissement de la charge pour les travailleurs effectuant des heures supplémentaires en permanence ; problèmes de santé et de sécurité ;</p> <p>Pratiques de dumping social plutôt que d'octroyer un meilleur pouvoir de négociation aux syndicats ;</p> <p>L'automatisation sert d'argument pour répondre au manque de personnel qualifié (conducteurs) ;</p>

### 3.4 Réchauffement climatique

Le réchauffement climatique et les conditions météorologiques extrêmes qu'il entraîne (chaleur, eau, tempêtes) constituent une menace majeure pour l'économie et les populations. Dans les transports, les destructions d'infrastructures peuvent avoir un impact économique négatif sur les compagnies de transport. Le réchauffement climatique présente des risques imminents pour les travailleurs, tant en matière de sûreté que de santé et de sécurité.

Toutefois, l'impact des stratégies de prévention du réchauffement climatique est bien plus pertinent, en particulier les stratégies de décarbonisation du transport.

OPPORTUNITÉS	MENACES
Les possibilités d'emploi dans les transports	Enjeux pour les emplois du transport routier et de l'aviation



<p>publics et les modes de transport ferroviaire et maritime ;</p> <p>Possibilité de mettre un terme aux pratiques de dumping social et d'imposer des salaires équitables et des conditions de travail équitables dans le cadre des discussions sur les prix et tarifs équitables dans les transports ;</p> <p>Nouvelles exigences en matière de compétences pour conduire et entretenir les véhicules avec de nouvelles technologies propres ;</p> <p>La modernisation du matériel roulant améliore généralement l'ergonomie des travaux et donc la santé et la sécurité au travail ;</p>	<p>(transition équitable) ;</p> <p>Problèmes de santé et de sécurité dans les zones urbaines congestionnées et polluées sans mesures de protection ;</p> <p>Problèmes de sécurité en situation d'urgence en raison de conditions météorologiques extrêmes ;</p>
--	---

### 3.5 Les TENDANCES sont interconnectées

Les TENDANCES sont interconnectées, ce qui signifie qu'un impact positif sur l'une des tendances peut avoir un impact négatif sur une autre. Quelques exemples :

- La mondialisation et le marché intérieur européen accroissent la part des transports, ce qui a un impact quantitatif positif sur l'emploi dans le secteur des transports, mais un impact négatif sur le réchauffement climatique.
- La numérisation/L'automatisation facilite la mondialisation, mais risque de neutraliser l'impact positif de la mondialisation sur les emplois dans le secteur des transports et l'impact négatif sur le réchauffement climatique.
- Certaines technologies (impression 3D) risquent de relocaliser certains sites de production, ce qui aura un impact négatif sur les emplois dans le secteur des transports, mais un impact positif sur le réchauffement climatique.
- Les évolutions technologiques rendent les transports plus propres, plus économes en énergie et accroissent l'efficacité des systèmes logistiques et des flux de transport : impact positif sur le réchauffement climatique, impact potentiellement négatif sur les emplois ou la qualité des emplois dans le secteur des transports.
- L'économie collaborative facilite les modèles de partage, ce qui a un impact positif sur le réchauffement climatique, mais aussi un impact quantitatif et /ou qualitatif négatif sur les emplois du secteur des transports lorsqu'elle remplace les transports publics ou est organisée autour de modèles commerciaux perturbateurs tels qu'Uber.

Il n'est pas possible de quantifier les différentes tendances en matière d'emploi et de qualité de l'emploi. Ce qui est important, c'est de comprendre les différents effets et directions que prennent ces effets afin de bien les anticiper avant de décider d'une action.

## 4. ACTION SYNDICALE



Les tendances sont des évolutions sur le long terme, interconnectées et difficiles à anticiper, en particulier lorsque l'on se concentre sur une tendance en particulier, dans un pays ou une région spécifique à un moment donné. Nous devons élaborer notre stratégie syndicale en comprenant les risques et possibilités potentielles et en identifiant le bon niveau de leviers permettant d'agir.

**Notre objectif est clair : maintenir et améliorer des emplois et des conditions de travail de qualité pour les travailleurs, les pêcheurs et les femmes du secteur des transports.**

**Certains des messages issus des quatre conférences sous-régionales à Gdańsk, à Madrid, à Zagreb et à Vienne :**

La déréglementation est ressentie comme la plus grande menace pesant sur les travailleurs et les syndicats des transports. Elle porte atteinte aux conditions de travail et détruit les droits du travail et syndicaux acquis.

Les évolutions technologiques sont inexorables, lutter contre la technologie n'est pas une option. Il est important de comprendre les éléments positifs et négatifs, de négocier les conditions de transition et de réglementer les nouveaux enjeux de la relation employeurs/travailleurs ainsi que la représentation collective qui accompagnera la « quatrième révolution technologique ».

La numérisation et l'économie collaborative constituent un enjeu de société : les syndicats devraient avoir leur mot à dire sur les systèmes fiscaux et de sécurité sociale de demain, ainsi que la réduction générale du temps de travail et la répartition du travail.

Le réchauffement climatique est une menace pour les populations et la planète. Mettre un terme au changement climatique est de notre responsabilité à tous. Il s'agit de l'avenir des jeunes travailleurs.

Les tendances sont mondiales et nous devons agir à tous les niveaux : mondial, européen, national et local. À chaque niveau, nous avons des points forts que nous devons utiliser. Mais nous devons les renforcer

- en comprenant nos faiblesses et en s'adaptant en conséquence ;
- en travaillant ensemble et en se soutenant les uns les autres, en solidarité et unité.

Nos forces :

- Nous sommes des organisations de masse ;
- Nous sommes proches des travailleurs et avons le droit de parler et de négocier en leur nom ;
- Nous sommes organisés et disposons de structures démocratiques qui nous confèrent une certaine légitimité et crédibilité ;
- Nous pouvons mobiliser nos membres et faire preuve de pouvoir à travers des actions ;
- Par le biais de l'ITF et de l'ETF, nous sommes organisés à l'échelle mondiale et européenne, et avons la possibilité de nous exprimer de manière univoque ;
- Nous pouvons faire preuve de progrès obtenus en présentant les droits, la protection sociale et les conventions collectives acquis.

Nos faiblesses :

- Nos acquis sont menacés, ce qui nous place en position défensive ;



- L'individualisation de la société vient contrecarrer toute organisation, représentation et négociation collective ;
- Les jeunes travailleurs et les femmes ne sont pas attirés par les syndicats ;
- Le monde du travail change et notre base traditionnelle de syndicalisation des travailleurs disparaît peu à peu ;
- Les services de transport sont de plus en plus fragmentés, tandis que le pouvoir décisionnel se retrouve concentré entre les mains de seulement quelques multinationales, et la numérisation entre les mains de multinationales technologiques qui ne font pas partie du secteur des transports ;

Afin de réaliser cet objectif, nous devons agir dans trois domaines d'action :

- Actions politiques au niveau politique et réglementaire
- Relations sociales/négociations et dialogue social
- Renforcer le pouvoir des syndicats et conclure des alliances

### **Actions politiques au niveau politique et réglementaire**

Les décisions politiques par exemple en matière d'investissement dans les infrastructures de transport (quel mode de transport, quelles zones prioritaires), l'établissement de plans des transports locaux, régionaux et nationaux ou les cadres réglementaires sociaux, économiques ou dans le secteur des transports influencent fortement l'évolution du secteur et les conditions de travail des travailleurs des transports.

Les syndicats doivent s'impliquer afin d'avoir une influence sur les décisions politiques et le cadre réglementaire. Il ne faut pas rester à l'écart ni limiter l'engagement des syndicats à la négociation des conditions de travail et salariales.

Les TENDANCES sont mondiales, mais leur impact sur les travailleurs dépend également des décisions politiques et réglementaires. Plus vite les syndicats comprendront ces tendances, plus vite ils pourront agir de manière proactive et avoir de l'influence.

### **Relations sociales/négociations et dialogue social**

L'activité centrale des syndicats reste la négociation des conditions de travail des travailleurs qu'ils représentent. Les TENDANCES sont synonymes d'évolutions dans la société, l'économie et donc sur le lieu de travail. Ces changements ont une influence sur les priorités et les décisions stratégiques des syndicats, tant sur les sujets et les revendications de négociation, que sur les sujets de dialogue social au sein des secteurs et des entreprises. Les tendances, telles que l'automatisation et la numérisation, devraient constituer un sujet de dialogue social au sein du secteur car les employeurs ne comprennent pas non plus pleinement l'avenir de leur secteur.

### **Renforcer le pouvoir des syndicats et conclure des alliances**

Il est nécessaire d'être puissant pour pouvoir influencer les décisions politiques et réglementaires, et fixer le calendrier des négociations et des avancées. Tout d'abord, les syndicats obtiennent du pouvoir en étant aussi représentatifs que possible et professionnels. Les évolutions dans le secteur des transports, ainsi que la fragmentation et la délocalisation du pouvoir décisionnel, et l'individualisation de la société constituent des enjeux de taille.

Toutefois, les syndicats ne doivent pas agir seuls. Il est indispensable qu'ils concluent des alliances sociales et politiques, temporaires ou structurelles, afin d'accroître leur pouvoir. Les TENDANCES comprennent également des évolutions sociétales, pas seulement dans le monde du travail. Il est dès lors important d'agir en collaboration avec d'autres représentants de la société.

## **4.1 Évolutions économiques et mondialisation**



## Actions politiques et réglementaires

La mondialisation et son équivalent européen au sein du marché intérieur ne sont pas, en tant que tels, rejetés par les syndicats. Mais ils doivent être équitables et contrôlés par la société, et non par les multinationales ou les grands groupes européens. Ils ne doivent pas reposer sur la déréglementation, mais sur la garantie de conditions de travail équitables et décentes pour tous et la possibilité de se développer.

**Au niveau de l'ETF :** La campagne de l'ETF « Transports équitables en Europe », en faveur de conditions salariales équitables et de travail de qualité, et contre le dumping social, combinée à la résistance de l'ETF au programme de déréglementation européen des différents modes de transport, constituent les priorités stratégiques afin de lutter contre les effets négatifs du marché intérieur européen.

Ce travail doit s'accompagner d'un fort engagement au sein d'alliances avec le mouvement syndical européen et les ONG, en faveur d'objectifs politiques plus larges :

- Un socle social compact, un réel socle des droits sociaux qui protège les droits sociaux et du travail ;
- Garantir l'influence des organisations syndicales dans les nouvelles formes de travail ;
- Lutter contre la nouvelle génération d'accords de libre-échange internationaux, et s'engager en faveur d'accords de libre-échange et d'une mondialisation équitables.

**Au niveau des affiliés :** Compléter et soutenir les activités européennes en influençant les gouvernements nationaux sur les mêmes sujets. L'ensemble des décisions européennes et relatives aux accords de libre-échange internationaux sont prises par les gouvernements nationaux et les membres du Parlement européen élus dans chaque État membre.

### 4.1.2 Relations sociales et dialogue social

**Au niveau de l'ETF :** Dans le cadre du dialogue social européen, deux points d'action sont envisageables pour façonner ou prévenir l'impact négatif du marché intérieur et/ou de la mondialisation :

- Négocier les normes sociales afin de prévenir le dumping social (exemples actuels : différents accords de temps de travail, accords sur la mise en œuvre de normes sociales internationales dans le droit européen) ;
- Négocier et insister sur les clauses sociales des accords bilatéraux conclus entre l'UE et des pays tiers (des exemples de cela existent déjà, dans les secteurs de la pêche et de l'aviation).

Toutefois, sans pouvoir fort des syndicats, les accords de ce type restent une exception au niveau européen.

**Au niveau des affiliés :** La tâche principale des syndicats est de négocier et de recourir à des actions sociales afin de protéger et d'améliorer les conditions de travail, en particulier de ceux qui sont vulnérables à l'impact de la déréglementation, de l'automatisation et de la numérisation. Comprendre l'impact des tendances et de la coopération aux niveaux européen et mondial aide les syndicats à prendre des décisions stratégiques.

### 4.1.3 Renforcer le pouvoir des syndicats et conclure des alliances

**Au niveau de l'ETF :** Au niveau national, les syndicats recrutent de nouveaux membres. Mais dans le cadre du marché intérieur et de la mondialisation, les entreprises organisent leurs activités au-delà des frontières. Les campagnes mondiales et européennes ciblées constituent une bonne solution afin de renforcer le pouvoir syndical. La stratégie à quatre leviers de l'ITF est un instrument efficace permettant d'identifier les bons objectifs.

Elle comprend des alliances avec d'autres fédérations syndicales disposant d'intérêts communs de soutien mutuel.



La mondialisation et, plus particulièrement, la nouvelle génération d'accords de libre-échange (TTIP, CETA, TiSA), dont l'objectif est de déréglementer les services (de transport) et de limiter le pouvoir réglementaire des gouvernements, forme une bonne base commune à la conclusion d'alliances avec des ONG.

**Au niveau des affiliés :** Dans le cadre d'un renforcement des pouvoirs par des actions communes, il est nécessaire que les affiliés s'engagent activement dans des campagnes mondiales et européennes.

Ceci implique d'élaborer des campagnes nationales de syndicalisation au sein des entreprises ciblées et de former des alliances au niveau national.

## 4.2 Évolutions technologiques : Automatisation et numérisation

L'automatisation, la numérisation et l'économie collaborative posent des questions quant à l'avenir des systèmes fiscaux et de sécurité sociale « dans un monde d'algorithmes et de robots », ainsi qu'au sujet du temps de travail, de l'organisation du travail et de la distribution équitable du travail. Le mouvement syndical doit pouvoir se faire entendre dans ce débat de société, en allant au-delà du champ d'application de ce document.

### 4.2.1 Actions politiques et réglementaires

**Au niveau de l'ETF :** La numérisation constitue l'une des priorités du programme stratégique européen (stratégie pour le marché unique numérique) ; de l'agenda européen (Agenda européen pour l'économie collaborative, stratégie en matière de compétences pour l'Europe), des programmes de recherche européens qui financent la recherche dans la numérisation des transports, de fora (forum logistique numérique) qui lance un dialogue social sur les besoins et les exigences permettant de numériser plus vite et, enfin, de la législation de promotion et d'encouragement de la numérisation. Toutefois, l'ensemble de ces initiatives accordent peu d'attention à l'impact de la numérisation sur l'emploi et les conditions de travail.

C'est là qu'intervient l'ETF, afin d'exercer de l'influence sur les institutions européennes. Par exemple, la récente opinion de l'avocat général de la Cour de justice de l'Union européenne relative à Uber (11 mai 2017, C-434/15), selon laquelle Uber est une compagnie de transport, a soulevé des questions quant à une possible élaboration de propositions législatives de la Commission européenne permettant de faciliter l'émergence de plateformes telles qu'Uber.

L'ETF vise à établir un cadre juridique européen relatif aux plateformes / travailleurs collaboratifs qui garantisse un statut des travailleurs, une sécurité sociale, des salaires et des conditions de travail décentes, ainsi qu'une formation professionnelle, et facilite la représentation collective de ces travailleurs.

**Au niveau des affiliés :** Cette même discussion sur les questions de société liées à l'automatisation, à la numérisation et à l'économie collaborative, ainsi qu'au cadre juridique (protection des données, règles de responsabilité liées à la conduite autonome, responsabilité des employeurs dans le cadre de plateformes) doit être menée au niveau national. Il serait important de se coordonner afin de s'exprimer de manière univoque.

La lutte contre les formes illégales de l'économie collaborative, telles que le modèle commercial d'Uber Pop, doit être menée aux niveaux national, et même local, car la législation nationale s'y applique.

### 4.2.2 Relations sociales et dialogue social

**Au niveau de l'ETF :** Besoin de mener des projets communs dans l'ensemble des Comités de dialogue social européens afin d'identifier et d'anticiper de façon plus précise l'impact de l'automatisation et de la numérisation sur le secteur et sur l'emploi, et de négocier avec les organisations patronales.

Les accord ou recommandations conjointes sur une « transition équitable » vers l'automatisation et la numérisation, et d'autres éléments, tels que :

- principes d'engagement syndical et négociations relatifs aux évolutions technologiques ;



- Organisation du travail ;
- Santé et sécurité au travail ;
- Protection des données ;
- Compétences et formation.

**Au niveau des affiliés :** Au niveau national, les syndicats devraient également insister sur le dialogue social aux niveaux des entreprises et du secteur sur les nouvelles technologies et la numérisation. Les syndicats devraient négocier des conventions collectives avec les employeurs, notamment sur :

- Introduction de nouvelles technologies, participation et représentation collective ;
- Définition et conditions applicables aux nouvelles tâches/nouveaux emplois, reformation et qualifications ;
- Santé et sécurité au travail, droit à la déconnexion, protection des données des travailleurs (contrôle des performances) ;
- Réduction du temps de travail et/ou organisation du travail (flexible).

Un argument de poids, que les syndicats devraient utiliser, est celui de la sûreté, de la sécurité et des services de qualité, autant d'éléments qui ne peuvent être conférés que par une présence humaine, en particulier dans le transport de voyageurs.

Dans les cas où l'émergence de plateformes ne peut être empêchée dans le secteur des transports, il serait utile de recruter des membres syndicaux parmi les travailleurs de ces plateformes et de négocier des conventions collectives là où cela est possible.

#### 4.2.3 Renforcer le pouvoir des syndicats et conclure des alliances

**Au niveau de l'ETF :** Le rôle de l'ETF est de soutenir l'analyse des évolutions du secteur, des stratégies des entreprises et d'aider à identifier et à cibler les acteurs principaux, tels qu'Uber, afin d'échanger des informations et des (bonnes) pratiques, et de coordonner des campagnes de solidarité au niveau européen. Les activités de formation de l'ETF devraient être centrées autour de l'impact de l'automatisation et de la numérisation.

L'ETF doit jouer un rôle actif dans la participation à et/ou la formation d'alliances avec la société civile. Il existe certains points de départ, tels que la protection des données. L'une des principales activités consiste à approcher les organisations de jeunesse et de protection des consommateurs afin de sensibiliser aux conditions de travail des travailleurs collaboratifs.

**Au niveau des affiliés :** Les affiliés peuvent soutenir l'ETF en identifiant les principaux acteurs et en échangeant des informations, et s'impliquer activement dans des campagnes ciblant ces acteurs principaux.

La lutte contre les formes illégales de plateformes de transport et, le cas échéant, l'élaboration de stratégies visant à recruter des membres syndicaux parmi les travailleurs collaboratifs contribuent, toutes deux, à renforcer le pouvoir syndical. Au niveau national, les alliances et les activités de sensibilisation des jeunes, des consommateurs et des utilisateurs de plateformes sont absolument nécessaires.

L'un des enjeux pour les syndicats réside dans la compréhension du point de vue et des besoins des jeunes travailleurs en tant que « natifs numériques ». Les syndicats doivent adapter leur travail à une société en constante évolution. Les Conférences ont permis de discuter de propositions, telles que :

- L'élaboration de stratégies visant à contrer l'image négative des syndicats dans la société publique, notamment en utilisant les réseaux sociaux de manière professionnelle afin de mieux communiquer auprès des jeunes et de remédier à la mauvaise couverture médiatique des syndicats.
- L'organisation de campagnes de sensibilisation sur le rôle et les réussites des syndicats, et l'importance de la représentation collective.



### 4.3 Évolutions démographiques

Répondre aux enjeux démographiques requiert avant tout la mise en place d'actions relatives aux politiques économiques, sociales, commerciales, de développement, et d'asile, et en faveur d'un traitement équitable des réfugiés. Dans tous ces domaines, les syndicats ont une opinion et une voix à faire entendre, mais nous sortirions du champ d'application de ce document, si nous établissions des priorités pour l'ETF et ses affiliés ici.

L'une des priorités pour l'ETF et pour les syndicats nationaux est de comprendre les futurs besoins et compétences requises chez les travailleurs des secteurs du transport, et de savoir quoi faire pour répondre à ces besoins. Cette priorité repose sur l'analyse de l'âge moyen très élevé des travailleurs du secteur des transports, le fait que dans les dix années à venir, de nombreux travailleurs vont partir à la retraite, et que le secteur perd en attractivité.

#### 4.3.1 Actions politiques et réglementaires

**Au niveau de l'ETF :** Pour l'ETF lui-même, il n'existe pas de point évident d'action permettant d'influencer les décisions réglementaires au niveau européen qui soit pertinent dans un contexte d'évolutions démographiques et dans le secteur des transports. Lutter contre la déréglementation, le dumping social et le traitement inéquitable réservé aux travailleurs migrants, et faire la promotion de bonnes conditions de travail font partie des contributions de l'ETF dans le cadre politique et réglementaire au niveau européen afin d'améliorer l'attractivité des emplois dans le secteur des transports.

**Au niveau des affiliés :** L'une des principales activités politiques des syndicats consiste à s'impliquer dans un débat national sur l'investissement dans la formation aux niveaux gouvernemental et du secteur afin de garantir un bon niveau de formation et de qualification à l'avenir.

La même chose vaut pour l'établissement d'un soutien public à une réelle intégration équitable des travailleurs migrants et des réfugiés.

#### 4.3.2 Relations sociales et dialogue social

**Au niveau de l'ETF :** L'attractivité des différents secteurs des transports, les futurs besoins en matière de compétences et la façon de rendre le secteur attractif auprès des jeunes et des femmes sont des sujets de dialogue social au niveau sectoriel européen.

Les recommandations conjointes en matière de diversité et d'intégration des travailleurs migrants et des réfugiés au sein des entreprises devraient également constituer un sujet de dialogue social européen.

Une analyse commune relative à l'impact des évolutions démographiques au niveau européen soutient ces activités.

**Au niveau des affiliés :** Au niveau du secteur des transports et des entreprises, il est important de comprendre les futurs besoins en matière de travailleurs dans le secteur (ex. départs à la retraite et remplacements, renouvellement du personnel), de compétences, de plans de recrutement, et de savoir si le secteur/les entreprises sont capables d'attirer de nouveaux travailleurs ou non.

Ces informations (de préférence obtenues dans le cadre du dialogue social) donnent la possibilité aux syndicats de négocier des accords sur les mesures d'attraction et de maintien, sur la façon de rendre ces emplois attractifs, notamment auprès des jeunes et des femmes (ex. formation, possibilités de carrière, équilibre entre vie professionnelle et vie privée, meilleure santé et sécurité au travail, etc.). Elles permettent également de négocier des accords de diversité et des conventions en faveur d'une meilleure intégration des travailleurs migrants et des réfugiés.



Il est nécessaire de mener des actions sociales lorsque la stratégie employée par les entreprises pour remédier à la pénurie de compétences et de travailleurs consiste à recourir au dumping social.

#### 4.3.3 Renforcer le pouvoir des syndicats et conclure des alliances

**Au niveau de l'ETF :** Soutien des affiliés par le biais de formations et d'échanges de bonnes pratiques sur la façon de rendre les syndicats attractifs auprès des femmes et des jeunes travailleurs.

**Au niveau des affiliés :** Le taux élevé de départs à la retraite dans le secteur des transports ces dix prochaines années est un réel problème pour les syndicats des transports. Dans la plupart des pays européens, l'âge moyen des membres syndicaux est élevé et le secteur des transports est principalement masculin. Les syndicats doivent entreprendre tous les efforts possibles pour convaincre les jeunes travailleurs et les femmes de devenir membres syndicaux.

### 4.4 Réchauffement climatique

#### 4.4.1 Actions politiques et réglementaires

**Au niveau de l'ETF :** Très tôt, l'ETF a défini une « vision syndicale sur les transports durables », qui présentait avant tout la durabilité écologique et la durabilité sociale comme les deux faces d'une même médaille. Les points d'action relatifs à la mise en place de la stratégie de l'ETF sur les transports durables au niveau européen, sont

- Le livre blanc de la Commission et les activités réglementaires de la DG Move visant à mettre en œuvre le livre blanc dans l'ensemble des modes de transport ;
- La stratégie européenne visant à décarboniser les transports ;
- La politique européenne relative aux infrastructures par le biais du RTE-T et du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ;
- Les programmes de recherche européens dans le secteur des transports ;
- Le programme de l'Union de l'énergie ;

Les principaux points de l'ETF dans le cadre de l'approche « éviter – changer – améliorer » sont les suivants :

- Mettre un terme à la libéralisation des modes de transport, lutter contre le dumping social dans le secteur des transports et militer en faveur de tarifs équitables ; le transport à bas coût que permet le dumping social favorise des transports non durables ;
- Mettre en avant les transports publics en tant que solution, non seulement parce qu'ils rendent les zones urbaines plus sûres et saines, mais aussi parce qu'ils créent des emplois de qualité à l'échelon local ;
- Promouvoir un changement modal combiné avec une transition juste et équitable ;
- Traitement équitable pour tous les modes de transport en termes de taxation et de frais.

**Au niveau des affiliés :** L'accord climatique de Paris requiert des plans de mise en œuvre nationaux afin d'atteindre les objectifs de Paris. Au niveau européen, les institutions encouragent fortement l'établissement de plans de transport nationaux, régionaux et locaux (ex. les PMUD – plans de mobilité urbaine durable). Les décisions relatives aux investissements dans les infrastructures sont prises aux niveaux national, régional et local. Les décisions politiques favorables à l'utilisation des transports publics plutôt qu'aux voitures individuelles, et relatives aux systèmes financiers des transports publics sont prises aux niveaux national et régional. Ceci comprend également les décisions relatives à l'autorisation ou non des faux modèles commerciaux de « covoiturage », tels qu'Uber.

Tels sont les domaines d'influence politique des syndicats. Ils doivent élaborer une stratégie nationale de développement des transports durables, ainsi qu'informer et former leurs membres afin qu'ils puissent s'impliquer au niveau local.



#### 4.4.2 Relations sociales et dialogue social

**Au niveau de l'ETF :** Les transports durables devraient constituer un sujet de préoccupation dans chaque Comité du dialogue social sectoriel (CDSS). Selon le mode de transport, le sujet d'une « transition équitable » devrait faire partie des négociations entre l'ETF et les organisations patronales.

##### **Au niveau des affiliés :**

Dans certains secteurs des transports, tels que les transports publics urbains, le transport ferroviaire ou la navigation fluviale, les associations syndicales et patronales/ les entreprises ont un intérêt commun à promouvoir des transports durables et leurs modes de transport.

Dans d'autres secteurs, les syndicats devraient s'impliquer dans un dialogue sur les stratégies de décarbonisation du secteur, leur éventuel impact sur l'emploi et la façon d'assurer une « transition équitable » dans le secteur.

Au niveau du lieu de travail, il est possible de lancer des négociations d'accords relatifs à l'introduction de nouvelles technologies (systèmes d'aide à la conduite pour encourager l'écoconduite, véhicules, navires et trains propres, nouvelles compétences d'entretien) ou d'instaurer des systèmes de primes encourageant l'éco-conduite (si les syndicats sont d'accord).

#### 4.4.3 Renforcer le pouvoir des syndicats et conclure des alliances

**Au niveau de l'ETF :** La conclusion d'alliances relatives aux transports durables avec des ONG est l'un des points d'action stratégiques de l'ETF. Il est important de sensibiliser les ONG au fait que les conditions de travail équitables et décentes font partie d'un système de transports durables, et que le dumping social est un moyen de rendre les transports moins chers. Toutefois, l'ETF doit également rester crédible dans ses actions politiques en faveur de transports durables.

**Au niveau des affiliés :** Aux niveaux national et local, les alliances conclues avec des ONG et les communautés locales peuvent également contribuer à réaliser les objectifs syndicaux de promotion des transports publics, de lutte contre les partenariats public-privé (PPP) et de défense de la détention publique des transports publics.

Concernant le pouvoir syndical, le réchauffement climatique est un sujet à aborder avec les jeunes travailleurs.

## 5. LA VOIE À SUIVRE

Le projet TENDANCES de l'ETF constitue une première tentative de compréhension des grandes tendances principales qui auront un impact sur le secteur des transports à l'avenir, et de leurs conséquences pour les travailleurs des transports. Le présent document résume les principales conclusions, analyse les risques et possibilités pour le marché du travail et les travailleurs du secteur des transports, et émet des propositions d'action syndicale aux niveaux européen et national pour chacune des quatre tendances : évolutions économiques et mondialisation, automatisation et numérisation, évolutions démographiques et réchauffement climatique. L'approche de présentation et de discussion des quatre tendances durant les conférences sous-régionales visait à atteindre et à sensibiliser le plus d'affiliés de l'ETF possible. Les discussions et suggestions ont été reprises dans ce document.

En adoptant cette approche, l'analyse reste relativement superficielle, d'autant plus si l'on considère la quantité d'informations, le lien entre les différentes tendances, les différences nationales et régionales, et le caractère nécessairement spéculatif des grandes tendances.

C'est pourquoi il est nécessaire de prolonger les débats au sein de l'ETF. Certaines tendances, telles que l'automatisation et la numérisation, nécessitent une analyse plus en profondeur, de préférence par secteur. Les



résultats concernant l'impact sur les travailleurs des transports doivent être discutés et complétés, par exemple là où nous avons pu identifier les bonnes menaces et opportunités. Nous devons également rediscuter des actions suggérées, afin d'élaborer une réelle stratégie syndicale permettant de répondre efficacement aux nouveaux enjeux.



## EN UN COUP D'ŒIL – POINTS D'ACTION

TENDANCES ET ENJEUX		POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION	RELATIONS SOCIALES ET DIALOGUE SOCIAL	RENFORCER LE POUVOIR DES SYNDICATS ET CONCLURE DES ALLIANCES
<p><b>ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES / MONDIALISATION</b></p> <p><b>Enjeux :</b>            En Europe, la demande en matière de transports devrait augmenter ;            Mais la concurrence mondiale dépend fortement du travail ;            Les normes réglementaires sont peu à peu éliminées par les accords de libre-échange et la déréglementation ;            Les capitaux privés prennent le contrôle des entreprises et des infrastructures de transport ;            Les multinationales déterminent les conditions de travail dans le secteur des services de transport ;            Les modèles commerciaux non réglementés prennent le pas sur les modèles économiques réglementés ;            Les salariés sont davantage perçus comme des facteurs</p>	<p><b>ETF</b></p>	<p>Lutter contre le programme de déréglementation européen de l'ensemble des modes de transport – lutter en faveur d'une reréglementation et/ou d'une bonne application des règles afin de garantir des salaires équitables et des conditions de travail de qualité ;</p> <p>Campagne de l'ETF « Transports équitables en Europe » : neuf propositions législatives et non législatives ;</p> <p>Forte implication dans le cadre d'alliances :            En faveur d'un socle social compact, d'un réel socle des droits sociaux ;            Lutter contre la nouvelle génération d'accords de libre-échange internationaux (CETA, TiSA) – lutter en faveur d'accords de libre-échange et d'une mondialisation équitables ;</p>	<p>Négocier avec les employeurs, si possible :</p> <p>Clauses sociales dans les accords bilatéraux européens (ex. pêche, aviation)</p> <p>Mise en œuvre des normes sociales internationales dans la législation européenne (ex. secteur maritime et de la pêche)</p> <p>Normes sociales afin de prévenir le dumping social en Europe (ex. différents accords de temps de travail)</p>	<p>Campagne de l'ETF « Transports équitables en Europe » afin de sensibiliser à ce sujet dans l'ensemble de l'Europe ;</p> <p>Contribuer à la coordination et à la mise en œuvre de la stratégie à quatre leviers de l'ITF, instrument permettant d'identifier les objectifs</p> <p>Identifier les projets européens prioritaires ;</p> <p>Participer à des alliances européennes avec des ONG pour lutter contre la nouvelle génération d'accords de libre-échange – lutter en faveur d'accords de libre-échange et d'une mondialisation équitables</p>



TENDANCES ET ENJEUX		POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION	RELATIONS SOCIALES ET DIALOGUE SOCIAL	RENFORCER LE POUVOIR DES SYNDICATS ET CONCLURE DES ALLIANCES
<p>de coûts que comme des atouts ; Les nouvelles formes de travail mettent à mal l'influence des organisations syndicales ;</p>	<p><b>affiliés</b></p>	<p>Influencer les gouvernements nationaux sur les mêmes sujets car ils codécident</p>	<p>La négociation de conventions collectives est une activité centrale des syndicats ; Comprendre l'impact des grandes tendances aide à prendre des décisions stratégiques</p>	<p>S'impliquer activement dans des campagnes à l'échelle européenne et mondiale ;  Élaborer des campagnes nationales de syndicalisation au sein des entreprises ciblées ;  Former des alliances au niveau national pour soutenir les campagnes aux niveaux mondial et européen</p>
<p><b>NUMÉRISATION / AUTOMATISATION</b></p> <p><b>Enjeux :</b> Les consommateurs veulent une chaîne de livraison et de transport continue, multimodale et de porte à porte ;  De nouveaux acteurs, tels que Google et Amazon, proposent désormais des services de transport ;  La numérisation rendra certains emplois superflus et sera source de nouveaux</p>	<p><b>ETF</b></p>	<p>Avoir une influence sur les institutions européennes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stratégie pour le marché unique numérique</li> <li>• Agenda européen pour l'économie collaborative</li> <li>• Forum sur la numérisation dans la logistique</li> <li>• Programmes de recherche européens</li> <li>• Programmes de formation européens et d'amélioration des compétences</li> </ul> <p>L'ETF vise à établir un cadre juridique européen relatif aux</p>	<p>Volonté de mener des projets communs dans le cadre du dialogue social européen :</p> <p>Identifier les évolutions en matière d'automatisation et de numérisation par secteur ;</p> <p>Volonté de conclure des accords ou d'élaborer des recommandations conjointes sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• principes d'engagement syndical et négociations relatifs aux évolutions technologiques</li> <li>• Organisation du travail</li> <li>• Santé et sécurité au travail</li> <li>• Protection des données</li> </ul>	<p>Identifier et cibler les principaux acteurs, tels qu'Uber ;</p> <p>Échange d'informations et de (bonnes) pratiques ;</p> <p>organiser des campagnes de solidarité ;</p> <p>Participer et/ou former des alliances avec la société civile, notamment sur la protection des données, les règles de responsabilité</p> <p>Approcher les organisations de</p>



TENDANCES ET ENJEUX		POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION	RELATIONS SOCIALES ET DIALOGUE SOCIAL	RENFORCER LE POUVOIR DES SYNDICATS ET CONCLURE DES ALLIANCES
<p>métiers et emplois ;</p> <p>L'économie collaborative donne actuellement naissance à une nouvelle catégorie de travailleurs précaires ;</p> <p>Le recours à des systèmes physiques et informatiques s'accompagne d'une rationalisation subtile ; l'automatisation peut entraîner la destruction de nombreux emplois ;</p> <p>La frontière entre vie professionnelle et vie privée est floue ; contrôle et suivi permanent des travailleurs et de leurs performances ;</p>		<p>plateformes / travailleurs collaboratifs qui garantisse un statut des travailleurs, une sécurité sociale, des salaires et des conditions de travail décentes, ainsi qu'une formation professionnelle</p> <p>Évoquer, au niveau européen, le problème de la préparation à un monde numérique, concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Système fiscal ;</li> <li>• Systèmes de sécurité sociale ;</li> <li>• Réduction du temps de travail et organisation du travail ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compétences et formation</li> </ul> <p>Maintenir le dialogue social avec l'IRU afin de lutter contre les pratiques illégales d'UBER</p>	<p>jeunesse et de protection des consommateurs afin de sensibiliser aux conditions de travail des travailleurs collaboratifs ;</p>
<p>Nouveaux enjeux de stress psychosocial et de protection des données ; Potentiel positif à identifier ;</p> <p>L'impression 3D peut avoir des conséquences sur les volumes transportés ainsi</p>	<p><b>affiliés</b></p>	<p>S'impliquer dans les discussions à l'échelon national sur la façon de se préparer au monde numérique de demain :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Système fiscal ;</li> <li>• Systèmes de sécurité sociale ;</li> <li>• Temps de travail et organisation du travail ;</li> </ul>	<p>Insister sur le dialogue social aux niveaux des entreprises et du secteur sur les nouvelles technologies et la numérisation ; Mettre l'accent sur la présence humaine dans le transport de voyageurs, par souci de sûreté, de sécurité et de services de qualité ;</p>	<p>S'impliquer activement dans des campagnes à l'échelle européenne et mondiale ;</p> <p>Lutter contre les formes illégales de plateformes de transport ;</p> <p>Élaborer des stratégies afin de</p>



TENDANCES ET ENJEUX		POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION	RELATIONS SOCIALES ET DIALOGUE SOCIAL	RENFORCER LE POUVOIR DES SYNDICATS ET CONCLURE DES ALLIANCES
que sur les trajets de livraison empruntés ;		<p>Insister sur la réglementation des travailleurs et des entreprises de « l'économie collaborative » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statut des travailleurs, contrats de travail</li> <li>• Régime de sécurité sociale</li> <li>• Salaires et taxes</li> <li>• Assurances</li> <li>• Exigences et formation professionnelles</li> </ul>	<p>Négocier des conventions collectives avec les employeurs, notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduction de nouvelles technologies, participation et représentation collective ;</li> <li>• Définition et conditions applicables aux nouveaux emplois, reformation et qualifications ;</li> <li>• Santé et sécurité au travail, droit à la déconnexion, protection des données des travailleurs (contrôle des performances) ;</li> <li>• Réduction du temps de travail / organisation du travail (flexible) ;</li> </ul> <p>Si possible, négocier des conventions collectives au sujet des travailleurs collaboratifs</p>	<p>recruter des membres syndicaux parmi les travailleurs collaboratifs ;</p> <p>S'impliquer dans des alliances et des campagnes de sensibilisation destinées aux utilisateurs de plateformes ;</p> <p>Mieux comprendre le point de vue et les besoins des jeunes travailleurs en tant que « natifs numériques » : contrer l'image négative des syndicats dans la société publique, notamment en utilisant les réseaux sociaux afin de mieux communiquer auprès des jeunes ;</p> <p>Organiser des campagnes de sensibilisation sur le rôle et les réussites des syndicats, et l'importance de la représentation collective ;</p>
<b>RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE</b>	<b>ETF</b>	Mettre en place la stratégie de l'ETF en matière de transports	Recourir au dialogue social	Former des alliances avec les ONG



TENDANCES ET ENJEUX		POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION	RELATIONS SOCIALES ET DIALOGUE SOCIAL	RENFORCER LE POUVOIR DES SYNDICATS ET CONCLURE DES ALLIANCES
<p><b>Enjeux :</b></p> <p>Le réchauffement climatique constitue une menace pour l'humanité ; le secteur des transports a la responsabilité d'agir ;</p> <p>Le réchauffement climatique, qui s'accompagne de conditions météorologiques extrêmes, détruit les infrastructures de transport ;</p> <p>La pollution de l'air et la congestion aérienne constituent une menace pour la santé et la sécurité des citoyens et des travailleurs ;</p>		<p>durables (ex. stratégie européenne de décarbonisation des transports) ;</p> <p>Lutter contre la déréglementation et le dumping social ; lutter en faveur de tarifs et de conditions de travail équitables, contre des coûts de transport trop faibles sur le dos des travailleurs ;</p> <p>Traitement équitable pour tous les modes de transport en termes de taxation et de frais ;</p> <p>Encourager les transports publics ;</p> <p>Promouvoir un changement modal combiné avec une transition juste et équitable ;</p>	<p>européen pour promouvoir conjointement des transports durables ;</p> <p>Placer la « transition équitable » au programme du dialogue social ;</p>	<p>en faveur de transports durables ;</p> <p>Sensibiliser les ONG à l'impact du dumping social sur les solutions de transport non durables ;</p>
	<p><b>affiliés</b></p>	<p>S'impliquer dans la définition de plans nationaux de mise en œuvre de l'accord de Paris sur le climat ;</p> <p>Avoir une influence sur les plans de transport aux niveaux national, régional et local ;</p> <p>Insister sur les investissements publics dans des infrastructures de transport respectueuses de l'environnement, contre les partenariats public-privé ;</p> <p>Promouvoir des transports publics de qualité plutôt que des solutions</p>	<p>Instaurer un dialogue social avec les employeurs (des transports publics) afin de promouvoir des transports durables ;</p> <p>Négocier des conventions collectives sur l'introduction, l'utilisation et la formation aux technologies de transport propres et à l'écoconduite ;</p>	<p>Se servir du réchauffement climatique comme d'un sujet permettant d'entrer en contact avec les jeunes travailleurs (il s'agit de leur avenir) ;</p> <p>Former des alliances avec des ONG et les communautés locales afin de promouvoir des transports (urbains) durables, de lutter contre les PPP et d'encourager la détention publique des transports publics</p>



TENDANCES ET ENJEUX		POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION	RELATIONS SOCIALES ET DIALOGUE SOCIAL	RENFORCER LE POUVOIR DES SYNDICATS ET CONCLURE DES ALLIANCES
		de transport individuelles, ex. faux modèles commerciaux de « covoiturage » via des plateformes telles qu'Uber ;		
<b>ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES</b>  <b>Enjeux :</b> Manque de personnel dans certains pays ; Fuite des cerveaux et fort chômage des jeunes dans d'autres ; Intégration des travailleurs migrants et des réfugiés ;  Modification des besoins et des modèles de mobilité	<b>ETF</b>	Étant donné l'âge moyen élevé dans le secteur des transports et le fait que dans les dix années à venir, de nombreux travailleurs des transports vont partir à la retraite :  Défendre, dans l'ensemble des décisions politiques et réglementaires, des positions qui amélioreront les conditions de travail et rendront le secteur des transports plus attractif, en particulier auprès des jeunes travailleurs et des femmes	Évoquer avec les organisations patronales européennes le manque d'attractivité des emplois dans le secteur des transports, les besoins en matière de compétences et la façon dont le secteur peut être rendu plus attractif auprès des jeunes travailleurs et des femmes ;  Négocier des recommandations conjointes en matière de diversité et d'intégration des travailleurs migrants au sein des entreprises ;	Soutenir les affiliés par le biais de formations et d'échanges de bonnes pratiques sur la façon de rendre les syndicats attractifs auprès des femmes et des jeunes travailleurs ;
	<b>affiliés</b>	S'impliquer dans les débats à l'échelon national : sur l'investissement dans la formation aux niveaux gouvernemental et du secteur afin de garantir un bon niveau de formation et de qualification à l'avenir ; sur l'établissement d'un soutien	Analyser les futurs besoins de travailleurs dans le secteur / au sein des entreprises (stratégies de départs à la retraite/recrutement, compétences requises) ;  Évoquer avec les employeurs la façon de rendre le secteur des transports attractif auprès des femmes et des jeunes travailleurs ;	Le taux élevé de départs à la retraite dans le secteur des transports ces dix prochaines années constitue également un réel problème pour les syndicats en matière d'adhésion. Il est essentiel d'élaborer des stratégies afin de rendre les syndicats attractifs auprès des femmes et des jeunes travailleurs ;



TENDANCES ET ENJEUX		POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION	RELATIONS SOCIALES ET DIALOGUE SOCIAL	RENFORCER LE POUVOIR DES SYNDICATS ET CONCLURE DES ALLIANCES
		public à une réelle intégration équitable des travailleurs migrants et des réfugiés ;	Négocier des mesures d'attraction et de maintien permettant d'augmenter l'attrait du secteur ; Négocier des accords en faveur d'une meilleure intégration des travailleurs migrants et des réfugiés ;  Actions sociales contre les pratiques de dumping social afin de remédier au manque de travailleurs qualifiés ;	