



EUROPEAN
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION

Faire du « Pacte vert pour l'Europe » un « Pacte pour les travailleurs » !

Recommandations politiques de l'ETF pour
un transport terrestre durable



Introduction

En 2019, la Commission européenne a adopté son « Pacte vert pour l'Europe » et s'est engagée à réduire de 90 % les émissions du secteur des transports à l'horizon 2050, ainsi qu'à transférer une part substantielle des 75 % du fret intérieur actuellement acheminé par la route vers le rail et les voies navigables intérieures. Un an plus tard, la Commission s'est fixé des buts et des objectifs plus ambitieux dans le cadre de sa stratégie pour une mobilité durable et intelligente : le fret ferroviaire est censé augmenter de 50 % d'ici 2030 et doubler d'ici 2050. La stratégie reconnaît également que la transition vers des transports verts offrira d'excellentes occasions d'améliorer la qualité de vie et d'assurer des emplois de qualité. Elle reconnaît également que « la transition durable et intelligente ne sera pas possible sans le soutien et l'adhésion des travailleurs du secteur des transports ». Dans le même temps, elle admet que le secteur des transports est confronté à une grave pénurie de main-d'œuvre et « connaît 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-19 a accentué les problèmes rencontrés par les travailleurs du secteur des transports. Cette situation risque de se détériorer encore si rien n'est entrepris. »

(Stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission européenne – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir)

Comme l'avait prédit la Commission européenne, les transports routiers, ferroviaires et publics urbains sont aujourd'hui tous confrontés à ce que d'aucuns qualifient de pénurie de main-d'œuvre sans précédent, mais qui devrait plutôt être présentée comme une pénurie d'offres d'emploi assorties de salaires et de conditions décentes. Jusqu'à présent toutefois, aucune mesure politique n'a été prise pour inverser cette tendance. Les emplois dans le secteur des transports ne répondent pas aux attentes fondamentales des demandeurs d'emploi d'aujourd'hui. Les horaires de travail sont imprévisibles et perturbent la vie familiale et sociale. Une nouvelle vague de violence post-COVID, perpétrée par des citoyens à l'encontre de travailleurs des transports, s'est notamment abattue sur les secteurs du transport ferroviaire de voyageurs ou des transports publics urbains, poussant encore plus de travailleurs de première ligne vers la sortie. Le fait de devoir dormir dans un camion ou les craintes d'être transféré d'un exploitant public vers un exploitant privé en connaissant une détérioration significative des conditions salariales et de travail ont eu une incidence négative sur la sécurité de l'emploi et la sécurité personnelle. Les demandeurs d'emploi d'aujourd'hui ne sont plus



disposés à prendre ces risques.

L'Europe est également loin d'atteindre ses objectifs climatiques. Il y a peu, voire aucune, chance de voir le fret ferroviaire augmenter de 50 % au cours des sept prochaines années. Le volume du fret acheminé par la route continue d'augmenter, car le secteur du transport routier, qui continue de pratiquer le dumping salarial, reste plus avantageux.

En effet, bien que le transport routier soit l'un des secteurs les mieux réglementés d'Europe, les occurrences de dumping social continuent d'augmenter et ciblent désormais les ressortissants de pays tiers – un segment très vulnérable de conducteurs dont le bien-être dépend fortement de leur situation d'emploi. Il est également regrettable de constater que certains grands exploitants de fret ferroviaire sont sous le coup d'enquêtes pour violations présumées des règles de l'UE en matière d'aides d'État et sont menacés de fermeture. Ces fermetures entraîneront des pertes d'emplois, ainsi qu'une perte de parts de marché pour le rail, car les exploitants privés de fret ferroviaire n'auront sans doute pas la même couverture que les anciennes sociétés, et le transport routier se taillera probablement la part du lion.

Dans le domaine du transport de voyageurs, l'obstination de l'Europe à considérer le transport public comme un moyen d'engranger des bénéfices s'est révélée contre-productive. La libéralisation a poussé les autorités publiques aux niveaux municipal et gouvernemental à mettre en place des procédures d'appel d'offres onéreuses et fastidieuses qui rebutent les soumissionnaires potentiels. La libéralisation a également qualifié d'« aides d'État illicites » les investissements publics dans des opérations sûres. Dans le transport ferroviaire, les États membres se voient contraints de fermer des entreprises et de supprimer des emplois au nom de la libéralisation, tout en continuant à payer la facture de l'entretien des infrastructures, ce qui est injuste pour les travailleurs, les citoyens et les administrations nationales.

Outre les changements auxquels sont confrontés les segments traditionnels du secteur des transports, le travail de plateforme gagne du terrain dans toute l'Europe et s'accompagne d'une précarisation du travail, d'une externalisation des coûts sociaux et d'une accentuation générale de la précarité. Nombre d'affaires portées devant les tribunaux en Europe et ailleurs dans le monde ont montré que le modèle utilisé par les sociétés de plateforme n'a rien à voir avec une quelconque « indépendance » ou « flexibilité » des travailleurs. L'absence d'un cadre juridique européen solide entrave considérablement la capacité des syndicats à s'organiser, à négocier des conventions et à mettre en place des comités d'entreprise européens. Nous exhortons les institutions de l'UE à adopter une directive européenne ambitieuse pour réglementer le travail de plateforme.

Afin d'éclaircir les faits, l'ETF a rédigé et publié trois rapports portant sur les défis propres au secteur des transports terrestresⁱ. Ils constituent la base des recommandations politiques formulées dans le présent document.

Avant l'adoption, cet été, des priorités de la Commission européenne pour le nouveau mandat, la Fédération européenne des travailleurs des transports présente un ensemble de propositions sur la manière dont la Commission européenne pourrait transformer un Pacte vert pour l'Europe intangible en un accord socialement et économiquement durable. En bref, cette transformation impliquerait :



- ▶ de reconnaître le transport de voyageurs par le rail et la route comme un service d'intérêt public
- ▶ d'arrêter toute nouvelle mesure de libéralisation tout en encourageant l'investissement dans la qualité des services et de l'emploi
- ▶ de revoir les règles en matière d'aides d'État pour le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, afin de permettre aux États membres de soutenir financièrement ce secteur
- ▶ de prendre des mesures visant à assurer une meilleure application des règles de l'UE dans le transport routier, tout en prenant des mesures claires contre l'exploitation des conducteurs professionnels, tout particulièrement des ressortissants de pays tiers.

Un transport respectueux du climat – un vrai Pacte vert pour l'Europe au cœur duquel figurent les travailleurs du secteur des transports – ne peut être mis en œuvre qu'en assurant la durabilité sociale du secteur des transports et de ses modèles commerciaux.



Table des matières

Introduction	1
Table des matières	4
Recommandations politiques de l'ETF pour les transports publics urbains	5
Résumé des recommandations	6
1. Considérer les TPU comme un bien public	6
2. Promouvoir des transports publics de qualité, accessibles et sûrs	6
3. Investir dans des transports publics de haute qualité	7
4. Améliorer les conditions de travail	8
5. Associer les parties prenantes et renforcer la solidarité	9
Recommandations politiques de l'ETF pour le transport terrestre	10
1. Renforcer les capacités des syndicats	10
2. Assurer une diligence raisonnable dans les chaînes de valeur mondiales	11
3. Renforcer le dialogue social au moyen d'accords-cadres	11
4. Renforcer l'application de la législation	12
5. Remédier aux lacunes du cadre juridique actuel	12
Recommandations politiques de l'ETF pour le rail	14
1. À l'intention des institutions de l'UE :	14
2. À l'intention des États membres de l'UE	15
3. À l'intention des entreprises ferroviaires	15
Recommandations politiques de l'ETF pour l'économie de plateforme	16
1. Les institutions de l'UE à s'accorder sur le texte final de la directive sur le travail de plateforme qui	16
2. Les gouvernements nationaux à	16
3. Les autorités locales à	17
4. Les sociétés de plateforme à	17



Recommandations politiques de l'ETF pour les transports publics urbains

Les tendances actuelles dans le domaine des transports publics urbains (TPU) sont conditionnées par des facteurs tels que l'intensification de la concurrence, l'importance du changement climatique et la nécessité de trouver des solutions durables. Différents services de mobilité, dont les transports publics traditionnels, le VTC (véhicule de tourisme avec chauffeur) et les solutions de mobilité partagée, sont en train de remodeler le paysage des transports urbains. Mais certains problèmes, comme la pénurie de personnel, en particulier de conducteurs, et la difficulté d'attirer les femmes vers le secteur, persistent toutefois. Un financement adéquat est la clé d'une mise en œuvre réussie de solutions durables et de bonnes conditions de travail.

En résumé, la création d'un système de transport public durable, efficient et inclusif, qui profite à la fois aux travailleurs et aux usagers, doit reposer sur les éléments suivants :

- ▶ la considération des TPU comme un bien public et un droit essentiel, en accordant la priorité à la propriété publique et favorisant l'attribution directe des marchés aux exploitants publics dans le cadre d'appels d'offres.
- ▶ la promotion de la qualité, de l'accessibilité et de la sûreté des TPU grâce à des normes définies et harmonisées, à des indicateurs de référence de la qualité des services et à des politiques de transport efficientes et respectueuses du climat.
- ▶ l'investissement dans des transports publics de haute qualité qui privilégient les solutions respectueuses du climat, le développement du personnel et des mécanismes de financement transparents
- ▶ l'amélioration des conditions de travail en fixant des normes élevées, en promouvant le dialogue social et en fournissant des lignes directrices claires pour la réglementation OSP
- ▶ la participation des parties prenantes et le renforcement de la solidarité par le biais de l'évolution démocratique de la réglementation de l'UE, grâce à la consultation sectorielle et au dialogue social, et en associant les syndicats aux décisions de financement.



Résumé des recommandations

1. Considérer les TPU comme un bien public

Les institutions de l'UE doivent :

- ▶ promouvoir des politiques globales de transport public qui accordent la priorité à la propriété publique en tant que facteur clé permettant d'assurer la durabilité sociale, environnementale et économique
- ▶ mener des recherches sur la gestion publique et les avantages relatifs des différents modèles de propriété au sein des TPU.

La Commission européenne doit :

- ▶ revoir et adapter la réglementation OSP afin de favoriser clairement l'attribution directe.

Les gouvernements nationaux devraient :

- ▶ maintenir et promouvoir la possibilité d'attribution directe dans leur droit national, et établir un cadre juridique garantissant une interprétation exacte des critères d'appel d'offres et des critères connexes afin de promouvoir des normes sociales élevées
- ▶ mettre en œuvre des politiques nationales de transport qui promeuvent l'exploitation publique et mettent en relief le fait que les TPU sont un bien public et un droit universel.

Les autorités locales devraient :

- ▶ s'attacher attribuer les marchés directement aux exploitants publics et encourager la transition d'une exploitation privée vers une exploitation publique
- ▶ adapter la gouvernance afin qu'elle intègre les nouvelles formes de mobilité dans les transports publics
- ▶ réglementer les services à la demande et VTC afin de compléter, et non de miner, la qualité des TPU, et placer les services de mobilité partagée sous contrôle public dans la mesure du possible
- ▶ maintenir l'infrastructure des autobus à zéro émission (recharge et entretien) dans la sphère publique pour des raisons de coût-efficacité et pour les avantages qu'elle offre au réseau.

Les entreprises doivent :

- ▶ s'engager à employer suffisamment de personnel pour assurer des services sûrs et de qualité pour les travailleurs et les usagers.

2. Promouvoir des transports publics de qualité, accessibles et sûrs

Les institutions de l'UE doivent :

- ▶ créer un indicateur de référence de la qualité des services pour les projets de transport urbain financés par l'UE.

***Les gouvernements nationaux devraient :***

- ▶ donner la priorité aux transports publics intégrés, accessibles, sûrs et zéro émission, en particulier dans les zones rurales
- ▶ mettre en œuvre des objectifs zéro émission et des normes de sécurité et réglementaires pour les TPU et les nouvelles formes de mobilité
- ▶ aplanir les obstacles à l'accessibilité et pratiquer des tarifs abordables pour rendre les transports publics plus inclusifs
- ▶ encourager la planification à long terme des services et des investissements avec toutes les parties prenantes

Les autorités locales devraient :

- ▶ inclure des normes relatives à la qualité des services, à la durabilité et à l'emploi dans les critères d'adjudication
- ▶ demander aux soumissionnaires de fournir le calcul des frais de personnel avant l'attribution des marchés, afin de s'assurer que les budgets sont suffisants pour maintenir la qualité opérationnelle ainsi que la formation continue du personnel pendant toute la durée du contrat.

Les entreprises doivent :

- ▶ veiller à ce que la main-d'œuvre soit bien formée, adapter le nombre de conducteurs aux besoins des services et évaluer les résultats sociaux
- ▶ collaborer avec les autorités locales à l'élaboration de solutions qui garantissent l'accès aux transports publics dans les zones rurales.

3. Investir dans des transports publics de haute qualité

Les institutions de l'UE doivent :

- ▶ accorder la priorité au financement des transports publics zéro émission qui protègent les normes sociales.

Les gouvernements nationaux devraient :

- ▶ accroître le financement en faveur des transports publics en privilégiant la stabilité à long terme, la durabilité et l'accessibilité des groupes défavorisés
- ▶ faire participer les autorités locales et régionales à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique TPU nationale qui garantisse un financement suffisant, durable et équitable, ainsi qu'à la coordination de l'achat d'autobus et de matériel roulant afin de réaliser des économies d'échelle et d'aider les villes de taille plus modeste
- ▶ utiliser les plans de relance économique afin d'accroître le financement en faveur des transports publics, éventuellement en réaffectant les ressources attribuées aux projets routiers afin d'en assurer la durabilité
- ▶ associer les syndicats à la prise de décisions relatives au financement et à la mobilité urbaine durable.



Les autorités locales devraient :

- ▶ encourager la planification à long terme en tenant compte des besoins des services (actuels et futurs), tout en associant les parties prenantes à la planification et à la budgétisation des services
- ▶ collaborer avec les échelons supérieurs des pouvoirs publics pour créer des mécanismes de financement clairs et explorer des modèles de financement durables qui fixent des politiques tarifaires équitables pour tous.

Les entreprises doivent :

- ▶ assurer la formation de leur personnel et le maintien de bonnes conditions de travail à l'heure d'introduire de nouvelles technologies ou de moderniser leur flotte
- ▶ investir dans la durabilité, la sécurité et l'expérience client tout en associant leurs travailleurs aux plans de mise en œuvre de l'objectif zéro émission

4. Améliorer les conditions de travail

Les institutions de l'UE doivent :

- ▶ promouvoir le dialogue social européen et lui allouer suffisamment de moyens
- ▶ formuler des lignes directrices claires visant à protéger les conditions d'emploi dans le contexte des réaffectations de membres du personnel.

Les gouvernements nationaux devraient :

- ▶ assurer des conditions de travail de bonne qualité, garantir une rémunération équitable et le maintien dans l'emploi, ainsi que la préservation des conditions sociales lors des changements d'exploitants
- ▶ réglementer les exploitants privés et publics, surveiller l'application des lois existantes et associer les syndicats aux négociations visant à fixer des normes uniformes
- ▶ examiner l'incidence des nouvelles technologies sur les conditions de travail et mener des évaluations de l'impact social afin d'atténuer les éventuels effets négatifs.

Les autorités locales devraient:

- ▶ associer les parties prenantes, notamment les syndicats, dès les premiers stades du processus d'élaboration des contrats et de leurs critères, afin d'améliorer la transparence des procédures d'appel d'offres et de veiller à ce que toutes les préoccupations soient prises en considération
- ▶ intégrer les exigences sociales pertinentes dans les contrats, en appliquant des critères d'exclusion et en menant des évaluations avant l'attribution de marchés. Tout en s'assurant que tous les critères sont également appliqués aux sous-traitants
- ▶ veiller à ce que les accords sectoriels mettent en œuvre des horaires respectueux de la vie de famille, assurent un équilibre entre vie professionnelle et vie privée, maintiennent la parité pour les travailleurs en sous-traitance et répondent aux préoccupations liées à la sécurité.

Les entreprises doivent :

- ▶ accorder la priorité aux salaires équitables, aux mesures de sécurité et à l'inclusion, et investir



- ▶ dans la formation de leurs travailleurs
- ▶ couvrir la totalité des frais d'éducation et de formation de leurs conducteurs (y compris le coût du permis de conduire) afin de réduire les obstacles en matière de coût dans le secteur
- ▶ accepter d'assumer les coûts liés à la maladie et au soutien psychologique ainsi que les frais de justice
- ▶ associer les représentants des travailleurs à la prise de décision et adhérer aux conventions collectives pertinentes en vue d'améliorer les conditions de travail

5. Associer les parties prenantes et renforcer la solidarité

Les institutions de l'UE doivent :

- ▶ renforcer le rôle du dialogue social

Les gouvernements nationaux devraient :

- ▶ associer les syndicats et les représentants des travailleurs à la prise de décisions ayant trait au financement et à la mobilité urbaine durable afin d'assurer une contribution démocratique

Les autorités locales devraient :

- ▶ collaborer avec les syndicats des secteurs public et privé ainsi qu'avec les organisations patronales et les ONG afin d'améliorer les transports publics et contribuer à l'élaboration des plans de mobilité urbaine durable (PMUD)
- ▶ associer les parties prenantes dès les premiers stades du processus d'élaboration des contrats dans le but d'améliorer la transparence de la formulation des critères d'appel d'offres, de s'assurer que toutes les préoccupations sont prises en considération et d'instaurer la confiance
- ▶ s'assurer que les syndicats ont voix au chapitre à l'heure de fixer les critères d'attribution des contrats
- ▶ associer les parties prenantes à l'élaboration des plans de mobilité urbaine durable (PMUD).

Les entreprises doivent :

- ▶ coopérer entre elles et avec les syndicats et les ONG en vue d'améliorer les transports publics.



Recommandations politiques de l'ETF pour le transport terrestre

À la lumière des récents cas d'exploitation abusive des ressortissants de pays tiers dans le secteur du transport routier, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) appelle les décideurs politiques et le secteur tout entier à attaquer à la racine les causes et les facteurs sous-jacents de ces abus.

L'exploitation des conducteurs de pays tiers dans le secteur du transport routier n'est pas un phénomène nouveau. Cela fait des années que l'ETF réclame des mesures efficaces visant à prévenir les pratiques abusives qui ciblent le segment le plus vulnérable de la main-d'œuvre. Depuis une dizaine d'années, on assiste à une augmentation exponentielle du nombre de ressortissants de pays tiers recrutés par les transporteurs routiers. Cette tendance a été saluée par les représentants du secteur et les législateurs comme une solution à la prétendue pénurie de conducteurs professionnels.

Les conclusions de l'étude de l'ETF sur le transport routier révèlent qu'il n'y a pas de pénurie de personnel qualifié, mais bien une pénurie de bons emplois offrant des conditions de travail décentes et des salaires appropriés, ce qui a créé un taux de vacance de postes élevé dans le secteur. Dans le même temps, l'application de la législation et de la réglementation pose généralement problème dans le secteur du transport routier. L'arrivée d'une main-d'œuvre très vulnérable engendre une concurrence déloyale, des violations fréquentes des droits de l'homme et un modèle commercial fondé sur une main-d'œuvre bon marché et d'immenses chaînes d'approvisionnement qui ne sont pas soumis à une diligence raisonnable globale et obligatoire. Non contente de fournir des preuves de ces mauvaises pratiques, notre étude prône des solutions viables.

1. Renforcer les capacités des syndicats

Les syndicats sont les mieux placés pour garantir des conditions équitables et lutter contre les inconvénients structurels intrinsèques auxquels sont confrontés les travailleurs. Leur aide pour éliminer les pratiques de dumping dans le secteur est d'autant plus nécessaire vu le faible niveau d'application de la loi dans le secteur du transport routier, l'un des mieux réglementés de l'UE. Mais pour que les syndicats puissent assumer ce rôle, il convient de leur apporter un soutien institutionnel et politique adéquat. Ce soutien contribuera à renforcer les capacités des syndicats, à améliorer la représentation des travailleurs et les mécanismes de négociation ainsi qu'à étayer la négociation collective.

C'est pourquoi l'ETF appelle les décideurs politiques à :

- ▶ aider les syndicats à renforcer leur capacité à toucher les conducteurs et à éliminer les violations des droits du travail
- ▶ mettre en place des mécanismes de conseil et de soutien, en particulier dans les États membres d'Europe centrale et orientale
- ▶ fournir un financement adéquat de l'UE pour aider les syndicats à protéger les droits du travail des conducteurs des pays tiers.



2. Assurer une diligence raisonnable dans les chaînes de valeur mondiales

Un cadre de diligence raisonnable constitue une base solide pour garantir que les entreprises qui forment les maillons des chaînes d'approvisionnement, qu'il s'agisse de clients multinationaux, de transitaires ou de petits exploitants de transport, soient tenues responsables des violations des droits de l'homme et des droits du travail commises dans le cadre de leurs activités commerciales.

L'ETF appelle les *décideurs politiques* à appuyer les mécanismes de diligence raisonnable en :

- ▶ renforçant la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme en tant que nouvelle norme de responsabilité dans la chaîne de valeur mondiale
- ▶ adoptant des règles de diligence raisonnable obligeant les grandes entreprises à prendre des mesures de diligence raisonnable obligatoire contre toute violation potentielle des droits de l'homme dans le cadre de leurs activités.

L'ETF appelle les *employeurs* à :

- ▶ nouer et entretenir des relations uniquement avec des exploitants de transport qui respectent la loi et les droits des travailleurs
- ▶ assurer la pérennité à long terme de leurs opérations en dialoguant directement avec leurs travailleurs et les représentants des travailleurs employés dans leurs chaînes d'approvisionnement.
- ▶ mettre en place des mécanismes d'atténuation, de suivi et de recours en mobilisant les syndicats et les représentants des droits des travailleurs.

3. Renforcer le dialogue social au moyen d'accords-cadres

Le dialogue social est un mécanisme fondamental pour l'amélioration des conditions de travail. Nos membres affiliés dans les États membres d'Europe centrale et orientale n'ont cessé de critiquer le caractère inadéquat du dialogue social au niveau sectoriel dans leur pays. Il est nécessaire de renforcer le dialogue social au niveau national comme européen.

L'ETF appelle les *décideurs politiques* à :

- ▶ mener une évaluation du dialogue social dans les pays d'Europe centrale et orientale et, en fonction du résultat, élaborer des mesures efficaces pour améliorer ce dernier, en collaboration avec les partenaires sociaux et les gouvernements nationaux
- ▶ favoriser l'élaboration d'accords-cadres européens par le biais du dialogue social.

L'ETF appelle les *employeurs* à :

- ▶ s'engager à améliorer le dialogue social aux niveaux européen et national et à travailler en collaboration et en coordination avec les syndicats
- ▶ favoriser une concurrence loyale en énonçant des principes fondamentaux par le biais d'accords-cadres, avec la participation active des syndicats.



4. Renforcer l'application de la législation

Il est urgent de renforcer l'application des règles existantes dans le secteur du transport routier. La lutte contre le dumping social repose sur des contrôles systématiques et coordonnés par les autorités du travail et du transport routier, dans les États membres et entre ces derniers. Toutes les personnes interrogées dans le cadre de notre étude ont mis en exergue l'importance d'un renforcement de l'application de la législation, car le secteur est marqué par un contraste frappant entre la profondeur du détail et de la portée de la loi, d'une part, et la fréquence des situations d'illégalité et des comportements criminels, d'autre part.

C'est pourquoi l'ETF appelle les États membres à :

- ▶ renforcer les synergies avec les autorités en charge du transport routier en assurant la coordination entre les agents de la route et les autorités du travail
- ▶ mettre en place un système de contrôle doté d'un financement adéquat, qui inflige des sanctions dissuasives et prévoit des inspections plus nombreuses
- ▶ augmenter le nombre d'inspections transfrontalières et conjointes menées par les États membres.

L'ETF appelle la Commission européenne et les États membres à :

- ▶ soutenir l'application des règles qui sont au cœur de la lutte contre le dumping social, en fournissant des conseils juridiques approfondis faisant clairement référence au règlement Rome 1 et aux directives de l'UE sur le détachement des travailleurs.

L'ETF appelle la Commission européenne à :

- ▶ renforcer le mandat et la capacité de l'Autorité européenne du travail (AET) et le mécanisme de l'AET qui permet aux syndicats de signaler les violations et de déclencher des inspections
- ▶ promulguer une législation européenne sur les mécanismes de responsabilité conjointe et solidaire par lesquels les employeurs seront tenus responsables des violations des droits commises dans leurs chaînes d'approvisionnement.

5. Remédier aux lacunes du cadre juridique actuel

Le cadre juridique en vigueur dans le secteur du transport routier est relativement solide par rapport aux autres secteurs. Toutefois, le fait d'apporter de nouveaux changements juridiques permet de renforcer l'application des droits existants.

L'ETF appelle les institutions de l'UE à :

- ▶ réglementer les pratiques de sous-traitance au moyen d'une directive de l'UE sur la sous-traitance
- ▶ imposer une limite à l'externalisation et à la sous-traitance, en élaborant une réglementation plus stricte visant à empêcher les exploitants de compter sur des coûts de main-d'œuvre moins élevés
- ▶ lancer des initiatives juridiques visant à renforcer les droits des travailleurs migrants et prévenir



les pratiques de recrutement abusives, comme les frais de recrutement et les paiements en espèces

- ▶ améliorer les cadres juridiques régissant les migrations, notamment la directive sur le permis unique
- ▶ empêcher l'exploitation des conducteurs de pays tiers en refondant les règles de l'UE sur les attestations de conducteur, notamment pour que les conducteurs aient le droit d'être en possession de leurs attestations, ainsi qu'en révisant les règles sur les droits de séjour et d'hébergement, etc.



Recommandations politiques de l'ETF pour le rail

Les faits et les chiffres montrent clairement que la politique ferroviaire européenne des trois dernières décennies était nourrie par l'espoir infondé que la concurrence améliorerait la qualité des services et entraînerait une baisse des prix et un accroissement de la part du marché des transports au profit du rail. L'ETF et ses membres se sont opposés à cette stratégie dès le début, apportant des preuves que le secteur ferroviaire fonctionne mieux en tant que système intégré dans lequel les entreprises peuvent coopérer pour fournir le meilleur service. Après 30 ans de libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, il ressort très clairement que l'augmentation prévue de la part du rail dans le volume du transport ne s'est pas concrétisée, alors que les prix pour les usagers ont augmenté et que la satisfaction des clients ne s'est pas améliorée.

En outre, cette pression à la privatisation a contraint les entreprises ferroviaires à se livrer une concurrence de plus en plus féroce, ce qui a porté préjudice aux conditions de travail des cheminots. En conséquence, le secteur ferroviaire est en proie à une grave pénurie de main-d'œuvre et éprouve de grandes difficultés à attirer les jeunes. L'ETF formule les recommandations suivantes sur la base des recherches menées par wmp consult sur les effets de la libéralisation sur les conditions de travail dans le secteur ferroviaire. Ces recommandations s'adressent aux décideurs politiques aux échelons européen, national et des entreprises et visent à inverser la tendance actuelle, arrêter l'érosion des conditions sociales des cheminots qui en résulte, et assurer la durabilité du transport ferroviaire aussi bien sur le plan environnemental que social.

1. À l'intention des institutions de l'UE :

- ▶ **Évaluation des politiques.** Tourner le dos à l'idéologie de la libéralisation. L'ETF appelle les décideurs politiques européens à mener une évaluation approfondie et objective de leurs politiques ferroviaires et des conséquences de ces dernières à ce jour. À l'avenir, il convient de mettre en œuvre une politique ferroviaire cohérente qui encourage activement la coopération et l'investissement public. L'évaluation doit porter notamment sur la sécurité ferroviaire, l'évolution du marché du travail, les conditions de travail, l'application des conventions collectives et la viabilité sociale du secteur. Une évaluation honnête débouchera indubitablement sur une refonte des règles en matière d'aides d'État et la promotion de l'attribution directe en tant qu'unique moyen d'assurer et d'améliorer la qualité du service et de remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans le secteur.
- ▶ **Réaffectation de membres du personnel et conditions.** Lorsque l'attribution de contrats ferroviaires repose sur un processus concurrentiel d'appels d'offres, par exemple au titre du règlement OSP, les entreprises ne doivent pas être autorisées à entrer en concurrence sur la base des coûts de personnel. En cas d'attribution d'un contrat à une autre entreprise, la législation européenne doit garantir la réaffectation de tous les membres du personnel tout en préservant les conditions de travail existantes et la convention collective en vigueur.
- ▶ **Normes de formation et de sécurité.** Tant que la concurrence sera autorisée sur le réseau ferroviaire européen, la législation européenne doit veiller à ce que les entreprises ne portent pas atteinte aux normes de sécurité et de formation établies en se livrant concurrence pour le prix le plus bas. Cette démarche suppose d'assurer le respect strict des normes de sécurité et de formation pour tous les métiers du domaine ferroviaire, notamment l'exigence linguistique

minimale pour les conducteurs de train.

- ▶ **Contrôle et application des règles.** Le respect des dispositions sociales et de sécurité existantes, relatives aux horaires de travail par exemple, et les autres règles sociales, doit être mieux contrôlé et mis en œuvre. Pour ce faire, l'élaboration d'un outil européen visant à contrôler les temps de travail, de conduite et de repos, et à aider les autorités chargées des contrôles, constituerait un pas dans la bonne direction.

2. À l'intention des États membres de l'UE

- ▶ **Encouragement des conventions collectives.** Vu les divergences au niveau des traditions nationales, les conventions collectives doivent bénéficier d'un soutien non seulement au niveau du secteur mais aussi des entreprises, y compris les petites entreprises ferroviaires privées.
- ▶ **Contrôle et application des règles.** Les autorités nationales chargées des contrôles et de l'application des normes de sécurité doivent être dotées des ressources financières et humaines nécessaires pour assumer efficacement leurs responsabilités, même sur les marchés ferroviaires les plus fragmentés. Le système actuel repose sur la présomption dépassée qu'il y a une seule entreprise ferroviaire intégrée et repose largement sur l'auto-évaluation. Ce système n'est plus adapté à la situation actuelle, car les entreprises se livrent concurrence à tous les niveaux, depuis les heures de travail jusqu'aux normes de formation.
- ▶ **Reconnaissance du rail comme secteur de service public.** Le transport ferroviaire devrait être proclamé secteur de service public et bénéficier des fonds publics nécessaires. Par conséquent, il convient de reconnaître que, pour servir l'intérêt public, les entreprises ferroviaires devraient être contrôlées de manière démocratique.
- ▶ **Financement des transports verts.** Les autorités nationales et régionales doivent apporter au secteur le financement public à court et long terme nécessaire pour assurer l'entretien et l'expansion des services ferroviaires en Europe. D'une manière générale, ce financement doit refléter les avantages du transport ferroviaire par rapport aux autres moyens de transport, y compris les avantages environnementaux et ses mérites à l'heure de réduire l'engorgement et relier les communautés.

3. À l'intention des entreprises ferroviaires

- ▶ **Rendre les métiers du rail attrayants.** Il est dans l'intérêt de chaque entreprise, ainsi que du secteur dans son ensemble, de rendre les métiers du secteur ferroviaire attrayants pour les nouveaux travailleurs et les travailleurs potentiels, en particulier au sein des groupes sous-représentés, comme les jeunes et les femmes. La pénurie de main-d'œuvre dans le secteur n'est pas la conséquence d'un manque de travailleurs compétents, mais plutôt d'un manque d'emplois attrayants. Afin d'y remédier, il convient en premier lieu de garantir des salaires décents, la sécurité de l'emploi, de bonnes conditions de travail et un juste équilibre entre vie professionnelle et vie privée.
- ▶ **Dialogue social.** Toutes les entreprises ferroviaires doivent s'engager à entretenir un dialogue sérieux et permanent avec les syndicats. Cette démarche suppose notamment de conclure et de respecter les conventions collectives (sectorielles), mais aussi de consulter et d'associer les représentants des travailleurs à l'édification de l'avenir des chemins de fer.



Recommandations politiques de l'ETF pour l'économie de plateforme

Le nombre de travailleurs de plateforme ne cesse de croître et, bien que ce type de travail se concentre actuellement dans les services de VTC et de livraison, l'économie de plateforme gagne d'autres secteurs du transport. Le travail de plateforme repose souvent sur des emplois précaires qui n'offrent aucuns droits sociaux ou en matière d'emploi aux travailleurs. Il est important de lutter contre ce phénomène avant que le modèle de plateforme ne s'étende à d'autres secteurs et ne porte encore plus atteinte aux droits des travailleurs. Dans ce contexte, l'ETF exhorte :

1. Les institutions de l'UE à s'accorder sur le texte final de la directive sur le travail de plateforme qui

- ▶ garantit la classification appropriée des travailleurs de plateforme et met fin au faux travail indépendant
- ▶ garantit la liberté des travailleurs réellement indépendants et leur protection contre la subordination
- ▶ garantit l'égalité de traitement de tous les employés, sans modèle de « protection légère des employés » pour les travailleurs de plateforme
- ▶ garantit une concurrence loyale entre les entreprises, afin de créer des conditions équitables dans le secteur
- ▶ garantit la protection des données des travailleurs et la fin de l'utilisation abusive des algorithmes contre les travailleurs

2. Les gouvernements nationaux à

- ▶ appliquer pleinement les droits du travail et de la protection sociale en vigueur afin de garantir l'emploi et les droits sociaux des travailleurs de plateforme
- ▶ revoir le statut professionnel des travailleurs de plateforme et contribuer à mettre fin au faux travail indépendant
- ▶ mettre en œuvre dans son intégralité la future directive de l'UE et s'engager à assurer son application rigoureuse
- ▶ promouvoir les conventions collectives et le dialogue social entre les plateformes et les syndicats représentatifs
- ▶ appliquer strictement le règlement général sur la protection des données (RGPD) afin de protéger les données des travailleurs de plateforme et s'assurer que celles-ci ne sont pas utilisées par les sociétés de plateforme au détriment des travailleurs
- ▶ imposer aux plateformes de fournir aux travailleurs des informations claires sur la gestion algorithmique, les structures de paiement et les commissions
- ▶ mener des campagnes de sensibilisation visant à informer les travailleurs de plateforme de leurs droits
- ▶ mettre en œuvre des procédures transparentes et équitables pour les travailleurs migrants qui travaillent pour des sociétés de plateforme afin qu'ils puissent obtenir leur permis de résidence et de travail



3. Les autorités locales à

- ▶ veiller à ce que les réglementations locales soient appliquées de manière équitable et uniforme afin de garantir des conditions équitables dans le secteur
- ▶ nouer des partenariats avec les syndicats et les organisations non gouvernementales qui travaillent en étroite collaboration avec les travailleurs de plateforme, y compris les organisations de jeunesse et de migrants
- ▶ proposer des programmes de formation et de perfectionnement des compétences pour les travailleurs de plateforme
- ▶ aider les travailleurs vulnérables, en particulier les migrants, en leur fournissant des informations sur les droits sociaux et en matière d'emploi ainsi que des services d'intégration, tels que l'accès à un soutien linguistique

4. Les sociétés de plateforme à

- ▶ reconnaître correctement le statut professionnel de leurs travailleurs et leur fournir des contrats de travail et les informer des droits sociaux et en matière d'emploi dont ils jouissent
- ▶ respecter pleinement le droit du travail et contribuer aux systèmes de sécurité sociale et aux régimes d'assurance-maladie
- ▶ garantir à leurs travailleurs une rémunération équitable, transparente et conforme aux salaires minimums et aux conventions collectives correspondants
- ▶ assumer la responsabilité de la santé et de la sécurité au travail de leurs travailleurs, leur fournir des instructions de sécurité appropriées et assurer gratuitement l'accès à un équipement de protection adéquat
- ▶ couvrir les frais d'entretien des véhicules des travailleurs (vélos, cyclomoteurs, voitures).
- ▶ engager un dialogue social et conclure des conventions collectives avec les syndicats représentatifs
- ▶ fournir un accès à des installations sanitaires de qualité
- ▶ donner aux travailleurs l'accès à leurs données, leur fournir des informations transparentes sur la gestion algorithmique et assurer une supervision humaine du processus décisionnel.

ⁱ Les rapports de l'ETF ont été élaborés dans le cadre du projet financé par l'UE intitulé « *Renforcer la capacité des organisations de travailleurs à relever les défis sociaux dans les transports terrestres en Europe* », comme suit

- Transports publics urbains : Tendances de la mobilité urbaine et participation des syndicats
- Conducteurs des pays tiers dans le transport routier européen
- Impact de la libéralisation du rail sur les conditions sociales et de travail