

LA CCNR PUBLIE SON RAPPORT THÉMATIQUE / LE MARCHÉ DU TRAVAIL DANS LE SECTEUR DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Ref: CC/CP (21)01

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) publie, en partenariat avec la Commission européenne, des rapports annuels et semestriels portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe. Des rapports thématiques sont désormais aussi publiés et traitent de certains sujets liés au marché de la navigation intérieure.

Le suivi de l'évolution des indicateurs du marché du travail dans un secteur donné présente un intérêt particulier pour l'évaluation de l'engagement du capital humain dans ce secteur et son développement futur. Le capital humain est l'une des ressources les plus importantes et une condition fondamentale préalable permettant d'assurer des prestations de qualité et la croissance économique d'un secteur. Aucun rapport contenant des données détaillées à ce sujet n'étant actuellement disponible en ce qui concerne la navigation intérieure européenne, il a été décidé de rédiger un rapport thématique dans le but d'acquiescer une meilleure connaissance du marché du travail dans ce secteur et de partager les informations recueillies.

Le résumé analytique du rapport est présenté ci-après. Le rapport (en version anglaise) peut être téléchargé dans son intégralité au format pdf ou consulté directement en ligne sous www.inland-navigation-market.org.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Sur la base des données quantitatives et d'informations qualitatives recueillies dans le cadre de ce rapport, les conclusions principales suivantes peuvent être soulignées.

Dans le secteur du transport de passagers par voie de navigation intérieure, l'emploi a augmenté ces dernières années, notamment en raison de l'essor de la navigation fluviale. La croissance de l'emploi au niveau de l'UE dans son ensemble a été de 26% entre 2008 et 2018. Les chiffres de l'emploi dans le secteur du transport fluvial de passagers ont atteint 26 156 personnes en 2018 et dépassé le transport fluvial de marchandises (23 520 en 2018), y compris pour les années 2015/2016.

Cette tendance positive de l'emploi dans le transport fluvial de passagers est constatée dans les pays du Rhin (par exemple, en Allemagne, en Suisse), dans les pays du Danube (par exemple, en Autriche, en Hongrie, en Roumanie) et aussi en Italie.

En ce qui concerne le transport de marchandises par voie de navigation intérieure, la tendance générale de l'emploi a été plutôt négative en Europe centrale et orientale. Cette tendance est démontrée dans le présent rapport au moyen des données disponibles pour l'Autriche, la Croatie, la République tchèque,

la Hongrie et la Slovaquie. En ce qui concerne la Roumanie, le plus grand pays de transport fluvial de la région du Danube, l'évolution de l'emploi s'est avérée plus positive. Pour les pays d'Europe occidentale, l'évolution de l'emploi dans le transport de marchandises n'a pas été positive au cours des dix dernières années. Cependant, le fait que la tendance ait réellement été à la baisse ou qu'elle soit plutôt restée constante dépend largement des données examinées.

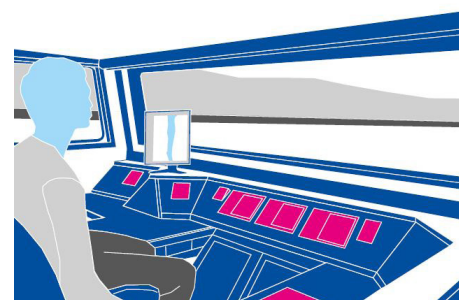
Les éléments recueillis montrent que l'une des principales explications de l'évolution négative de l'emploi dans le transport fluvial de marchandises en Europe centrale et orientale pourrait être due à un niveau excessivement bas des salaires. Selon les chiffres officiels, le salaire brut mensuel moyen dans le secteur du transport par bateau en République tchèque était de 872 euros en 2017, soit 16% de moins que le niveau de salaire moyen dans le secteur du transport tchèque et 23% de moins que le niveau de salaire moyen dans l'ensemble de l'économie tchèque. Dans le secteur hongrois de la navigation intérieure, les revenus mensuels moyens des travailleurs s'élevaient à 602 euros, soit environ 29% de moins que le niveau de salaire moyen par rapport à l'ensemble de l'économie hongroise. En Serbie, le salaire des travailleurs de la navigation intérieure était de 616 euros en 2019.

Par rapport aux salaires versés en Europe occidentale, le niveau de rémunération en Europe orientale est très bas : dans le secteur du transport fluvial, le revenu mensuel brut médian des travailleurs à plein temps assujettis au régime de sécurité sociale en Allemagne était de 2 780 euros pour le transport de marchandises en 2017 et de 2 917 euros pour le transport de passagers. Même si l'on tient compte de la possibilité que les salaires réels soient plus élevés que les salaires indiqués dans les chiffres officiels, on peut supposer qu'il existe un écart salarial important entre l'Europe centrale et orientale, d'une part, et l'Europe occidentale, d'autre part. Les données statistiques sur le niveau des coûts de personnel par employé et par pays dans l'UE le confirment.

Selon les données statistiques, le taux de migration des travailleurs de la navigation intérieure d'Europe centrale et orientale vers l'Europe occidentale est assez élevé. Ce type de migration a tendance à augmenter, par exemple en Allemagne, un des principaux pays de destination, notamment pour les travailleurs tchèques, polonais et roumains du transport fluvial. Une observation similaire peut être faite concernant le Luxembourg, où un grand nombre de travailleurs du transport fluvial venus de République tchèque, de Pologne et de Roumanie (mais aussi des pays d'Europe occidentale) travaillent pour des entreprises établies au Luxembourg. En ce qui concerne les Serbes et les Hongrois, ils sont souvent employés dans les secteurs autrichien et allemand de la navigation intérieure.

THEMATIC REPORT THE EUROPEAN INLAND NAVIGATION SECTOR LABOUR MARKET

PUBLISHED IN
FEBRUARY 2021



À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org



Un autre phénomène du marché du travail de la navigation intérieure est le vieillissement. Des données détaillées à long terme concernant la Belgique montrent que le vieillissement est un problème qui touche non seulement le groupe des bateliers indépendants, mais aussi celui des employés. Ce degré de vieillissement plus élevé chez les indépendants exige des explications supplémentaires, qui ont été recueillies lors d'entretiens avec des experts issus du secteur bancaire. Elles mettent en évidence une combinaison de facteurs d'influence sociaux, économiques et culturels.

En particulier, la vie sur un bateau comporte des défis spécifiques et on peut observer que de nombreux jeunes préfèrent occuper des emplois à terre avec des horaires de travail réguliers et permettant de passer les week-ends chez eux. Ce facteur est très important, par exemple en Europe occidentale, où environ 80% des entreprises de fret fluvial sont des propriétaires-exploitants indépendants, dont les horaires de travail ne connaissent aucune régularité.

Dans l'ensemble, les facteurs décrits ci-dessus entraînent – ce qui est préoccupant – une certaine pénurie de main-d'œuvre en navigation intérieure, tant sur le marché du transport fluvial de passagers que sur celui du fret, ce qui peut notamment être observé pour le personnel qualifié au niveau de commandement et les conducteurs de bateaux qualifiés dans le segment des cargaisons liquides.

D'autres facteurs contribuant à cette pénurie de personnel observée sont de nature technique. Comme le travail exigé des membres d'équipage s'avère de plus en plus technique, les entreprises de navigation intérieure recherchent souvent des profils encore plus spécialisés qu'auparavant, mais ceux-ci sont difficiles à trouver.

Les conditions générales du cadre économique dans les différents segments du marché du transport fluvial sont également des facteurs d'influence.

Le marché du transport fluvial de passagers, en particulier son segment relatif aux croisières fluviales, a suivi une tendance positive au cours des dernières années. Le nombre de passagers de la croisière fluviale dans l'UE a augmenté de 10 % en 2019 par rapport à 2018, et, entre 2012 et 2019, les chiffres ont plus que doublé, pour atteindre 1,8 million de passagers en 2019.¹ En ce qui concerne le transport de marchandises, l'évolution est moins positive dans l'ensemble, avec une diminution de 7% des prestations totales du transport fluvial de marchandises dans l'UE entre 2014 et 2019.² Ces différences de développement économique des segments de marché se reflètent à présent déjà dans les chiffres de l'emploi.

Compte tenu de ce qui précède, les moyens de renforcer l'attractivité du secteur doivent donc rester prioritaires. Des mesures plus fondamentales ayant un effet sur tous ces facteurs (qu'ils soient socioculturels, économiques ou financiers) devraient être prises afin d'accroître l'attractivité du marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure, en particulier pour la jeune génération. Plusieurs options ont été présentées lors des entretiens avec des banques engagées dans le financement de la navigation intérieure. Par exemple, la réorganisation de la chaîne d'approvisionnement logistique, avec davantage d'intégration verticale en amont et en aval, afin de renforcer la position de la navigation intérieure par rapport à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et d'accroître son pouvoir de négociation et son pouvoir économique. Le développement des coopératives a également été considéré comme une option intéressante pour mieux aligner les nécessités économiques (efficacité, rentabilité, charge de travail élevée) sur les aspects sociaux et culturels (vie privée et sociale, famille, etc.) des travailleurs de la navigation intérieure. Et finalement, il est également essentiel de continuer à promouvoir l'éventail des possibilités d'emploi dans le secteur, aussi bien à bord qu'à terre.

À PROPOS DE L'OBSERVATION ET DE L'APERÇU DU MARCHÉ

L'Observation et l'Aperçu du marché sont des publications respectivement annuelles et semestrielles de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe. La CCNR publie également un rapport thématique une fois par an, dont le thème est défini en concertation avec la Commission européenne. Gratuites, ces analyses de la situation économique visent à contribuer à la prise de décision stratégique dans ce secteur en Europe, tant au niveau de la profession et des entreprises qu'au niveau de la politique des transports et des administrations. La collecte et l'analyse de ces données par la CCNR ont fait l'objet dès 2005 d'un cofinancement par la Commission européenne. Cette collaboration fructueuse a permis à la CCNR d'étendre cette activité, qu'elle assurait historiquement depuis presque deux siècles, au-delà de l'espace rhénan en couvrant la globalité du réseau de voies navigables européennes.

Bonne lecture !



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

¹ Voir aussi : *La navigation intérieure européenne, Observation du marché, Rapport annuel 2020* : https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/09/CCNR_annual_report_FR_2020_BD.pdf, page 133

² Eurostat [iww_go_atygo]