

LA CCNR PUBLIE SON RAPPORT THÉMATIQUE : LE MARCHÉ DU TRAVAIL DANS LE SECTEUR EUROPÉEN DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

Ref: CC/CP (24)05



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

Le nouveau rapport thématique, intitulé « Le marché du travail dans le secteur européen de la navigation intérieure » peut être téléchargé dans son intégralité au format pdf (en version anglaise) ou consulté directement en ligne sous www.inland-navigation-market.org.

Bonne lecture !

RÉSUMÉ

Le suivi de l'évolution des indicateurs du marché du travail dans un secteur donné présente un intérêt particulier pour l'évaluation 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'acquérir une meilleure connaissance du marché du travail dans ce secteur et de partager les informations recueillies.

L'examen de toutes les sources possibles (offices statistiques, administrations de l'emploi, organismes de sécurité sociale,

administrations des voies navigables, ministères des transports et du travail, etc.) a permis d'identifier des données détaillées sur l'emploi et les conditions du marché du travail dans le secteur de transport par voies navigables. Toutefois, étant donné qu'il existe parfois plusieurs sources de données pour un même pays, les données peuvent être plus ou moins différentes pour un même pays en fonction de la source retenue. Ceci est principalement dû aux méthodologies divergentes mises en œuvre par les différentes organisations. À chaque fois que possible, une explication a été apportée dans le rapport à propos de la source retenue et des raisons du choix de cette source plutôt qu'une autre.

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

Selon le SBS d'Eurostat, le nombre total des personnes employées dans le secteur du transport de marchandises et de passagers sur les voies navigables européennes s'élevait à environ 41 923 en 2020, dont environ 56 % dans le transport de marchandises et les 44 % restants dans le transport de passagers. Ces données ne sont pas disponibles pour 2021.

De 2011 à 2018, le nombre de personnes employées dans le secteur du transport de passagers en Europe n'a cessé d'augmenter, sous l'effet de plusieurs facteurs, notamment l'augmentation du nombre des bateaux de croisière sur le marché européen du transport fluvial et l'accroissement de la demande de croisières fluviales. Cependant, en 2019 et 2020, presque tous les pays européens ont enregistré une baisse significative du nombre de travailleurs

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.

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 des rapports thématiques, 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.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

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

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

dans ce secteur, plus marquée encore en 2020. La crise sanitaire mondiale et les mesures de confinement prises par l'Union européenne et les gouvernements des États membres ont fortement affecté le transport des passagers. L'Allemagne est le principal pays en termes de main-d'œuvre employée dans le secteur du transport intérieur de passagers. Les Pays-Bas, la Suisse et l'Italie affichent également une forte proportion d'emplois dans ce secteur. De manière générale, les chiffres concernant la main d'œuvre par pays ont augmenté en 2021 par rapport à 2020, reflétant la reprise progressive du transport de passagers par voie de navigation intérieure après la crise de la Covid-19. Le nombre des personnes employées dans ce secteur a toutefois légèrement diminué entre 2020 et 2021 aux Pays-Bas.

Dans le secteur du transport de marchandises par voies de navigation intérieure, les Pays-Bas sont le premier pays en termes d'effectifs, suivis par l'Allemagne, la France et la Roumanie. La tendance est restée stable entre 2008 et 2021. Contrairement au transport de passagers, le nombre de personnes employées dans ce secteur n'a pas baissé de manière significative en 2020. Cela indique que le ralentissement, voire l'arrêt des activités économiques au cours des mois les plus difficiles de la pandémie, ont peu affecté l'emploi dans le secteur du transport de marchandises par voies de navigation intérieure.

Les Pays-Bas comptent le plus grand nombre d'entreprises de transport fluvial en Europe, suivis de l'Allemagne et de la France, qui en comptent également une grande partie. En moyenne, la structure du marché aux Pays-Bas est principalement composée de petites entreprises, avec une moyenne d'environ trois travailleurs par entreprise, tandis que l'Allemagne compte davantage d'entreprises plus grandes. À la fois pour le transport de passagers et le transport de marchandises, les banques font état d'une tendance à la consolidation.

Le nombre des entreprises de transport de passagers a globalement augmenté entre 2012 et 2015, puis s'est stabilisé jusqu'en 2020, année marquée par une légère baisse. L'année 2021 se caractérise par une nette augmentation du nombre d'entreprises.

Dans le secteur du transport fluvial de marchandises, une tendance à la baisse du nombre d'entreprises est observée entre 2014 et 2021.

Plusieurs phénomènes ont affecté le marché du travail dans le secteur du transport par voies de navigation intérieure. Les plus notables sont la migration, le processus de vieillissement, le manque de personnel, les conditions climatiques (niveaux d'eau) et les conditions macroéconomiques et financières. Selon la Commission du Danube, les différences de salaires par rapport au secteur maritime sont également un facteur ayant une incidence sur le marché du travail dans la région du Danube. Le secteur maritime offrant des salaires plus élevés, davantage de débutants ou personnes à la recherche d'un emploi optent pour ce secteur lorsqu'ils entament leur formation.

En ce qui concerne la répartition régionale de l'emploi en Europe, la tendance générale est plutôt négative en Europe de l'Est dans le secteur du transport fluvial de marchandises. L'une des principales raisons à cela pourrait être le niveau plus faible des salaires. Par rapport à l'Europe occidentale, les salaires en Europe de l'Est sont très bas. Les données statistiques suggèrent un taux élevé de migration des travailleurs de la navigation intérieure de l'Europe de l'Est vers l'Europe de l'Ouest. L'Allemagne est le principal pays de destination, en particulier pour les travailleurs tchèques, polonais et roumains du secteur du transport fluvial. Le Luxembourg accueille un grand nombre de travailleurs du secteur de la navigation intérieure en provenance de la République tchèque, de la Pologne et de la Roumanie. En Autriche et en Allemagne sont employés de nombreux Serbes et Hongrois.

Un autre phénomène du marché du travail dans le secteur du transport fluvial est le processus de vieillissement qui, dans une certaine mesure, est corrélé au phénomène de pénurie de personnel. Des données détaillées à long terme pour la Belgique montrent que le vieillissement est particulièrement problématique pour la catégorie des bateliers indépendants. Il ressort des informations obtenues lors d'entretiens que de nombreuses personnes jeunes privilégient les emplois à terre, avec des horaires de travail réguliers et des week-ends à la maison. Ce facteur revêt une grande importance, par exemple en Europe occidentale, où environ 80% des entreprises de transport fluvial de marchandises appartiennent à des propriétaires-exploitants indépendants, avec des horaires de travail souvent non planifiables selon un calendrier régulier.

Le facteur décrit ci-dessus entraîne une certaine pénurie de main-d'œuvre dans le secteur, tant sur le marché du transport fluvial de passagers que sur celui du

transport fluvial de marchandises, qui peut être observée pour le personnel qualifié au niveau de commandement (conducteurs), et qui est encore plus prononcée dans le segment des cargaisons liquides. D'autres facteurs contribuant à cette pénurie de personnel sont de nature technique. Le travail demandé aux membres d'équipage étant de plus en plus technique, les entreprises de navigation intérieure recherchent souvent des profils plus spécialisés qu'auparavant, qui sont également difficiles à trouver.

En termes de phénomènes économiques, le contexte macro-économique de ces dernières années a été fortement marqué par trois crises principales. En 2020, la pandémie de Covid-19 et ses conséquences ont fortement affecté de nombreux secteurs économiques. Le ralentissement de la production mondiale et du commerce international, ainsi que les restrictions à la mobilité nationale et internationale, ont eu pour conséquence une baisse de la demande de transport de passagers et de marchandises. La guerre d'agression russe contre l'Ukraine a perturbé l'approvisionnement en marchandises importées de Russie et d'Ukraine et a également entraîné une baisse du transport de marchandises sur le Rhin et le Danube pour plusieurs segments de marchandises.

Enfin, les périodes de basses eaux observées en 2018 et 2022 ont fortement affecté les volumes de transport et les taux de fret. Outre les différents autres facteurs liés à la navigation intérieure, la baisse globale du marché de l'emploi dans le secteur du transport fluvial de marchandises peut également s'expliquer par la crise financière, qui a eu un impact négatif sur les volumes de marchandises transportées et donc sur les besoins en personnel nautique dans ce secteur.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

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

Tel. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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