

Livia Spera

# Quand tout est lié au prix du transport

Représentant plus de cinq millions de travailleurs des transports à travers plus de deux cents syndicats des transports basés dans quarante pays européens, la Fédération européenne des travailleurs des transports (European Transport Workers' Federation, ETF) est l'organisation syndicale paneuropéenne qui regroupe les syndicats des transports de l'Union européenne, de l'Espace économique européen et des pays d'Europe centrale et orientale. Depuis 2019, Livia Spera est sa secrétaire générale par intérim. Sociologue de formation issue des universités de Milan et de Warwick, la syndicaliste italienne a intégré l'ETF dès 2005 pour s'investir dans le secteur des dockers et de la pêche. Elle est spécialiste des questions politiques européennes liées au transport, et nous accorde cet entretien afin d'approfondir les enjeux auxquels doit faire face ce secteur.

**Propos recueillis par Mehmet Koksal, ETUI**

→ **Commençons directement par la question la plus urgente et sans doute la plus difficile. On a beaucoup parlé du changement climatique lors de la COP 26, et l'Union européenne insiste beaucoup sur la nécessité d'un "shift modal" (changer le mode de transport le plus fréquent) pour verdir le secteur des transports. Sans ce shift, on ne pourra pas réduire les émissions de gaz à effet de serre sachant que votre secteur serait responsable de 30 à 40 % du réchauffement climatique. Comment abordez-vous ce sujet ?**

**Livia Spera** — Le *shift modal*, ça veut dire en clair qu'on se dirige vers des modes de transport (le rail) au détriment d'autres modes de transport, notamment la route et l'aviation. Donc, dans une fédération des transports qui regroupe les différents modes, vous pouvez vous imaginer que la discussion a été très difficile. Aujourd'hui, nos

syndicats affiliés ont fait des progrès, et on ne peut plus ignorer la question de l'urgence climatique. Avant 2008, les réactions habituelles qu'on pouvait entendre consistaient à dire que le changement climatique n'était pas dans notre "*core business*" (occupation principale), qu'il fallait laisser ces sujets à des organisations environnementales. J'exagère un peu, mais en général, on avait du mal à impliquer les syndicats et à les sensibiliser sur cette question.

→ **Vous avez certainement déjà connu ça sur d'autres sujets ?**

Oui, on a eu la même attitude quand il s'agissait de parler de la numérisation et de l'automatisation des tâches pour l'organisation du travail dans le secteur des transports. Dans une organisation, il peut y avoir une stratégie qui consiste à ne pas parler d'un sujet pour faire croire que le problème

n'existe pas car vos membres ne veulent pas en entendre parler pour différentes raisons. Il faut savoir qu'on ne devient pas populaire en tant que syndicaliste lorsqu'on évoque ces urgences climatiques qui sont perçues par beaucoup comme des risques ou des dangers. D'ailleurs, la Confédération européenne des syndicats (CES) est souvent accusée à tort d'être une organisation non gouvernementale (ONG) climatique, donc il convient de faire très attention à la manière de communiquer sur le sujet.

→ **Comment êtes-vous arrivés à changer la situation ?**

D'abord, le travail n'est pas fini. On continue la sensibilisation mais très clairement ce qui s'est passé ces dernières années avec la mobilisation des mouvements citoyens et d'une partie importante de la jeunesse sur l'urgence climatique a ouvert les yeux de

## "La politique de libéralisation du fret a surtout permis de tuer l'emploi et détériorer les conditions de travail en créant des dynamiques de concurrence qui n'ont pas forcément augmenté les volumes transportés."

beaucoup de personnes. Nos membres ont participé activement à la cause et aux manifestations. On s'est engagé, on a essayé d'engager d'autres groupes aussi. Avec cette mobilisation, on s'est aperçu qu'il était possible d'amener des milliers de gens dans les rues, à une époque où les syndicats avaient de plus en plus de mal à créer une même dynamique. À mon avis, cette mobilisation nous a ouvert les yeux et beaucoup de syndicats se sont dit qu'il fallait prendre part à la discussion et s'approprié aussi la question.

### → Tout le monde a-t-il un intérêt égal sur le sujet ?

Évidemment que non. Dans les transports, il y a les syndicats du rail et du transport public urbain qui ont plus à gagner des réformes que les syndicats du routier et de l'aviation. Il y a aussi une autre question plus sociale qui y est liée. Pour vous donner un exemple, le transport routier est confronté à de nombreux problèmes sociaux et à des conditions de travail précaires qui s'apparentent à des formes d'esclavagisme des temps modernes. Les travailleurs se trouvent face à leur pyramide des besoins et pensent avant tout à répondre aux nécessités primaires comme la nourriture, le logement et le chauffage. Si on est contraint de penser d'abord à ces urgences, on ne pense plus tellement au reste. Très concrètement, je peux vous signaler qu'il y a d'abord eu un changement interne à l'ETF qui a visé à faire parler les différents secteurs les uns avec les autres en créant trois départements pour coordonner nos actions et être plus cohérents. Notre fédération est assez spéciale parce que l'on compte encore des syndicats composés uniquement d'officiers de la marine marchande, un autre syndicat qui regroupe uniquement les pilotes, encore un autre qui regroupe uniquement les membres de l'équipage (*cabine*

*crews*), etc. donc nous devons tenir compte de l'avis de syndicats très sectoriels. Pour nous, c'est clair qu'il y a un lien très profond entre la transition climatique et l'amélioration des conditions sociales. Je sais que la Commission européenne parle de *shift modal* vers le rail depuis des décennies.

### → Vous y croyez à ce *shift* vers le rail ?

On y croit mais on s'appuie surtout sur le principe que tous les modes de transport sont nécessaires. Nous ne sommes pas une ONG comme Stay Grounded qui plaide pour un arrêt total et radical de l'aviation. Ils peuvent se permettre de promouvoir un message populiste qui consiste à dire qu'il faut arrêter complètement l'aviation et bannir les camions. Mais en réalité, on sait que ce n'est pas possible car on aura toujours besoin des avions et de tous les modes de transport. Pensez aux besoins de transport vers les régions périphériques, vers les îles. L'aviation est un secteur indispensable. Il y a actuellement deux millions et demi de gens qui travaillent dans l'écosystème de l'aviation en Europe donc il faut souligner que c'est un secteur qui génère beaucoup d'emplois.

### → Pourquoi insistez-vous sur le lien entre la transition écologique et la dimension sociale ?

Parce que finalement tout est lié au prix du transport. Si on veut promouvoir les transports ferroviaires, il faut plus de rails et donc il faut accepter des investissements publics et notamment des coûts liés à l'infrastructure. Pour créer de nouvelles infrastructures ferroviaires, ça coûte beaucoup d'argent, ça prend des années pour finaliser les travaux et ça nécessite beaucoup d'espaces. On n'en parle presque pas dans les médias mais il y a actuellement beaucoup de congestion dans le fret ferroviaire et les compagnies s'en plaignent beaucoup.

### → L'Union européenne avait justement décidé de libéraliser ce marché pour permettre à la concurrence de jouer son rôle...

Oui mais toute cette politique a surtout permis de tuer l'emploi et détériorer les conditions de travail en créant des dynamiques de concurrence qui n'ont pas forcément augmenté les volumes transportés. Si on regarde les chiffres, on peut constater que le volume des transports en fret est même descendu après la privatisation du secteur. Si on veut vraiment faire le *shift* vers le rail, il faut développer une politique forte de soutien envers le secteur ferroviaire, y compris le transport public des personnes, et accepter d'y investir de l'argent public. Contrairement aux coûts élevés sur le rail, les prix du transport par route sont particulièrement bas parce que les gens qui travaillent sur la route sont en général très mal payés. C'est un métier que personne ne veut faire, surtout maintenant après la pandémie, les salaires sont très bas, il faut partir loin de chez soi, etc. Ce n'était pas le cas il y a 30 ans quand les conducteurs de camions étaient très bien payés, des camionneurs danois roulaient chaque semaine vers l'Italie dans de bonnes conditions salariales, ce qui était perçu comme une compensation juste pour l'éloignement. Maintenant, de plus en plus de routiers sont originaires des Philippines ou du Kazakhstan. Savez-vous qu'aujourd'hui, on estime qu'il y a une pénurie de plusieurs centaines de milliers de postes de conducteurs ? Il est vrai que l'Union européenne n'a pas connu le même problème avec les chauffeurs de poids lourds comme ce qu'on a vu au Royaume-Uni parce qu'il y a plus d'élasticité du marché du travail avec les vingt-sept États membres. Vous comprenez que si on continue d'accepter que la route reste moins chère que le rail pour le transport des marchandises et des personnes, on n'aura jamais de *shift modal* vers le rail ? En tout cas, vu que les besoins

de transport vont augmenter, nous pensons qu'il y a de la place pour tous les modes. Mais il faut certainement un changement vers la durabilité sociale et environnementale.

### → Faut-il rendre la route plus chère alors ?

Oui, c'est évident, il faut rendre la route plus chère en incluant les coûts salariaux dans le prix du transport. On parle toujours de l'internalisation des coûts externes d'un point de vue environnemental. Il faut internaliser les coûts du travail, et pas seulement se focaliser sur l'augmentation des contrôles ou les négociations collectives.

### → Attention, les consommateurs risquent de se plaindre, non ?

Non, pas nécessairement, on parle d'un rééquilibrage très faible en internalisant ces coûts. Pour vous donner un exemple concret, on parle d'augmenter le prix de livraison de trois euros pour un smartphone. Ce n'est pas ça qui va arrêter le consommateur. Regardez ce qui se passe actuellement avec les grands navires de transport entre l'Asie et l'Europe. Avant la pandémie, on payait le transport à 1 000 dollars et maintenant pour le même transport, il faut payer 10 000 dollars.

### → Et pourquoi ?

Parce qu'avec la pandémie, la capacité de production en Asie a été réduite, la consommation a augmenté, il y a eu la congestion parce que les ports chinois ont fermé, les usines ont fermé, des containers sont restés bloqués aux États-Unis, etc.

### → On peut faire monter les prix quand c'est nécessaire, c'est ça que vous voulez nous dire ?

Oui vous l'avez vu, et ça nous amène aussi à l'inflation que nous vivons actuellement. Mais si on accepte que les conditions de travail dans le secteur des transports se dégradent et que les travailleurs continuent d'être mal payés, on ne va jamais pouvoir répondre au défi du *shift modal*. C'est la même chose pour le transport des passagers. Si j'ai un avion à dix euros pour aller de Bruxelles à Ibiza, je ne vais pas forcément passer mon week-end dans les Ardennes. Le *low cost* extrême crée un marché qui n'existe pas ou qui ne devrait pas exister.

---

*"Tout le monde connaît le propriétaire d'Amazon, de Microsoft ou de Meta, mais personne ne connaît ces grands capitalistes que sont les armateurs."*

### → D'accord mais il s'agit d'un exemple extrême et marginal, le transport aérien ne se développe pas sur base du *low cost* extrême avec des vols à dix euros...

Ce n'est peut-être pas une majorité des vols mais ces exemples tirent vers le bas l'ensemble du secteur en matière de coûts même les grandes compagnies aériennes. Je peux vous citer les cas de succursales *low cost* créées par presque toutes les compagnies nationales comme Lufthansa et S.A.S. qui ont commencé à employer des personnes avec des contrats précaires basés dans d'autres pays que le siège de l'entreprise. Il faut savoir que la majorité de nos membres dans le secteur de l'aviation travaille sur terre dans l'assistance en escale ou dans les sociétés qui traitent les bagages où les marges sont vraiment très réduites aussi à cause du modèle *low cost* extrême.

### → Quelle est la solution globale que vous proposez ?

On a un problème fondamental car l'Europe tourne autour du droit à la concurrence et ce droit empêche n'importe quelle fixation du prix. Pour vous donner un exemple, les dirigeants en Autriche et en Allemagne discutent de la fixation d'un prix minimum d'environ 40 euros pour les billets d'avion. La volonté politique existe mais ils ne savent pas comment le mettre en œuvre parce que c'est contraire au droit européen. Je sais qu'on discute beaucoup en ce moment sur la possibilité d'interdire les vols de courtes distances mais sans proposer de solution pour assurer la connectivité pour les long-courriers des compagnies européennes. C'est sur

les long-courriers que les compagnies font d'importants profits. Avant la pandémie, il y avait environ huit vols entre Bruxelles et Francfort et la même chose pour Munich qui sont les deux grands hubs européens (plateformes de correspondance aéroportuaire) de Lufthansa. Si on n'assure pas une bonne connectivité avec ces aéroports, le secteur européen ne pourra pas faire face à la concurrence des compagnies aériennes des pays du Golfe. Ce n'est pas une solution d'interdire les vols de courtes distances sans garantir la connectivité entre les aéroports à moins de vouloir tuer les compagnies européennes et laisser le marché aux autres compagnies non européennes qui sont fortement subventionnées par les autorités publiques.

### → Ne peut-on pas innover pour rendre ces connectivités moins polluantes ?

Les marges dans le secteur n'incitent pas à investir dans la recherche et le développement. Il faut soutenir l'investissement public à l'innovation mais ceci doit être conditionnel au respect des droits sociaux, des conventions collectives, etc. C'est aussi le même constat pour les sociétés de transport routier; il y a beaucoup de sous-traitance, une compression maximale des coûts salariaux, peu de marges et aucune motivation pour la recherche et l'innovation. Il s'agit en réalité d'une volonté d'innovation initiée par des producteurs de logiciels qui veulent en faire un business, ce n'est pas une initiative qui émane du secteur des transports.

↳ Livia Spera, secrétaire générale par intérim de l'ETF, pose dans le hall de la gare centrale de Bruxelles.

Photo : © Martine Zunini



➔ **On parle d'innovation mais le développement du management par algorithmes ne vous inquiète-t-il pas ?**

Nous suivons ce développement à travers le travail mené par la Confédération européenne des syndicats et par l'Institut syndical européen (ETUI) qui estiment que le droit du travail doit évoluer pour protéger les travailleurs exposés à ces risques. Cela va de pair avec la discussion sur la législation sur les limites de l'intelligence artificielle et la directive visant à réguler les plateformes de travail. Pour nous, la numérisation dans le secteur des camions peut être une chose positive si elle est bien gérée, parce que ça peut amener à une professionnalisation du métier. On parle d'ailleurs toujours de chauffeurs professionnels (*professional drivers*). Sur le long terme, on est d'accord d'avoir moins d'emplois pour autant qu'on améliore les conditions de travail. Jusqu'à présent ces travailleurs ont été vraiment très mal traités en général donc si on peut avoir une professionnalisation avec une amélioration des conditions, plus de formations, etc., ce serait positif.

➔ **N'est-ce pas une solution d'avenir pour tous les secteurs ? C'est-à-dire moins d'emplois mais de meilleures conditions, une sorte de "less with more" ?**

Oui, peut-être. Peut-on revenir sur la question du prix qui est aussi liée au développement de l'intelligence artificielle et du commerce électronique ? Le président du parti socialiste belge, Paul Magnette, a récemment fait le buzz médiatique sur l'idée d'interdire le commerce électronique pour ensuite corriger ses propos suite aux réactions. Nos deux syndicats SETCA et BTB ont réagi sur cette idée en disant qu'ils n'étaient pas contre le commerce électronique pour autant que cela se fasse de manière régulée. Quelle est la situation aujourd'hui ? Vous achetez sur Amazon ou sur d'autres entreprises similaires, vous payez le produit que vous recevez gratuitement par la poste. Si la commande ne vous plaît pas, vous la renvoyez gratuitement. Et ça, c'est une plaie pour les travailleurs parce que c'est un secteur avec de très mauvaises conditions de travail gouverné par l'algorithme et sous-traité à outrance. Comme Amazon est une grande entreprise, elle dispose d'une grande marge de négociation pour avoir des accords forfaitaires avec des transporteurs. Les entreprises ont massivement recours à des faux indépendants pour livrer les colis. Récemment, l'inspection sociale a fait une enquête en Belgique et elle a obligé une société de livraison à fermer ses



↑ Frank Moreels

Selon les calculs de Transport Intelligence, la pénurie de chauffeurs concerne environ 400 000 places à pourvoir dans l'Union européenne et au Royaume-Uni. Frank Moreels, Président de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), ajoute qu'il s'agit d'un problème partout en Europe, et non d'un problème isolé. "Cette crise est due à un manque d'emplois décents, les personnes qui peuvent faire le travail ne veulent plus le faire à cause des conditions de travail, et la plupart des conducteurs ont plus de 50 ans. C'est un problème que l'ETF dénonce depuis des années et aucun mode de transport n'est à l'abri d'une pénurie de travailleurs si les choses ne changent pas", précise-t-il.

bureaux car les conditions de travail étaient déplorables, et il y avait aussi l'exploitation de la main-d'œuvre de personnes qui n'ont pas de titres de séjour, on parle ici d'une nouvelle classe ouvrière exploitée. Cette manière de faire du business basée sur la sous-traitance a aussi un coût environnemental parce qu'évidemment nos villes sont remplies de ces camionnettes qui circulent sans arrêt de droite à gauche. Cette situation menace le commerce de proximité et a un impact sur le transport public urbain qui ne peut plus être efficace pour les usagers. Si des camionnettes bloquent toutes les cinq minutes les trams ou les bus pour livrer des paquets, cela impacte la circulation, la qualité de l'air en ville et la fluidité du transport public urbain. Les chauffeurs ne peuvent pas se permettre de chercher une place de parking car l'algorithme augmente leur stress, donc ils tentent de se garer comme ils le peuvent pour livrer un maximum de paquets en un minimum de temps.

➔ **Comment voyez-vous le futur ?**

Le futur ne peut pas être une simple multiplication des trottinettes et des voitures électriques, il faut absolument développer les infrastructures pour le transport public qui doivent être abordables et efficaces.

➔ **À propos des trottinettes et des vélos, des livreurs de Deliveroo à Uber Eats, vous êtes particulièrement positive sur l'approche initiée par la Commission européenne qui propose une directive pour réguler les travailleurs de plateformes numériques. Vous avez déclaré que la Commission européenne est à l'écoute du secteur, pourquoi êtes-vous aussi optimiste à ce sujet ?**

Parce que ça va clarifier les règles et donner des critères très précis pour faire en sorte que ces travailleurs soient considérés comme les autres salariés et pas comme des indépendants. Cela va entraîner des responsabilités sociales pour les entreprises qui, pour l'instant, n'en prennent aucune et qui profitent de l'État providence payé par les autres pour échapper à leurs parts. Nous sommes très positifs sur l'initiative mais on sait aussi que les plateformes sont en train de dépenser des millions d'euros en lobbying pour la bloquer. Je pense que c'est un message très important aussi symboliquement de la Commission européenne qui a décidé de nous écouter suite à nos actions en justice et à la visibilité médiatique sur ce problème. Cela montre aussi au mouvement syndical que si on va tous dans la même direction, on peut y arriver. Aujourd'hui, on parle surtout du secteur de la restauration avec la livraison rapide des repas mais la réalité, c'est que ce système de gestion via des plateformes peut être appliqué à terme un peu partout et on le voit déjà dans la logistique.

→ **Est-ce que ça vous fait peur?**

Ça nous inquiète oui, parce que le commerce électronique est en croissance constante. Or, ce secteur impacte directement celui du transport. Nous ne restons pas immobiles pour autant parce que c'est aussi là que nos membres sont en train de se syndiquer le plus. Si on prend l'exemple de l'Italie, dans le cas d'Amazon, les syndicats du transport ont pu aboutir à un accord historique pour l'organisation des relations industrielles et maintenant ils sont en train de négocier un accord avec l'ensemble de la filière. Cela concerne environ 50 000 travailleurs en Italie, c'est énorme pour le pays.

→ **Parlons un peu du secteur maritime qui a été très important surtout pendant la pandémie, que pouvez-vous nous dire à ce sujet?**

C'est un secteur très important et qui aime aussi rester très discret. Les armateurs représentent en quelque sorte la synthèse parfaite du capitalisme. Si je vous demande le nom du propriétaire d'armateurs importants comme MSC ou CMA-CGM, vous ne pourrez probablement pas me répondre. Tout le monde connaît le propriétaire d'Amazon, de Microsoft ou de Meta (Facebook), mais personne ne connaît ces grands capitalistes que sont les armateurs.

→ **Peut-être parce qu'ils ne sont pas aussi riches que Bezos?**

Je peux vous dire qu'ils sont vraiment très, très riches et que c'est un secteur qui aime rester caché. En anglais, on parle souvent de "sea blindness" (aveuglement de la mer) pour qualifier le fait qu'ils préfèrent zéro visibilité sur leurs affaires. On estime qu'il y a un million et demi de marins dans le monde qui travaillent sur la mer et cela concerne beaucoup plus de travailleurs si on inclut les autres secteurs nécessaires pour l'activité maritime. Je voudrais vous signaler une campagne importante menée depuis près de 70 ans par la fédération internationale du transport (International Transport Federation, ITF) qui vise à lutter contre les pavillons de complaisance. Une grande partie des navires, pourtant propriétés européennes, est enregistrée dans des pays avec lesquels les propriétaires n'ont aucun lien parce que les patrons ne sont pas sujets, entre autres, à des contrats collectifs nationaux pour leurs travailleurs. Nos syndicats et l'ITF veulent justement défendre les droits sociaux en favorisant l'acceptation de contrats collectifs. De manière générale, contrairement aux cheminots ou aux

travailleurs du transport public urbain, les marins ont beaucoup moins de possibilités pour organiser une action collective en vue de défendre leurs droits. Toute action sur un navire peut facilement être interprétée comme une tentative de mutinerie.

→ **Je ne comprends pas. Existe-t-il des accords spécifiques entre les compagnies maritimes européennes?**

Au niveau européen, il y a une législation particulière qui s'appelle "*consortia block exemption regulation*" (CBER) par laquelle la Commission européenne autorise jusqu'en 2024 la mise en place d'accords ou d'alliances entre les armateurs contre lesquels la législation européenne anti-concurrence ne s'applique pas. Cette exception favorise aussi une intégration verticale des compagnies maritimes dans les terminaux à conteneurs et a un impact négatif significatif sur la rentabilité des services portuaires et aussi sur d'autres secteurs de l'industrie. Avec d'autres organisations, nous avons fait beaucoup de bruit pour nous opposer à ces régimes d'exception. À vrai dire, historiquement, les armateurs ont toujours eu beaucoup d'influence sur la Commission européenne. Ils ont aussi obtenu des régimes fiscaux spéciaux parce que le transport maritime est un secteur international qui devrait être soumis à la concurrence. Pour garder ces secteurs en Europe, on leur donne des avantages fiscaux, sauf que cela n'a pas vraiment d'impact sur l'emploi européen. Par exemple, ils paient une taxe au tonnage sous prétexte que l'activité se passe sur mer, c'est-à-dire qu'ils ne paient pas selon leurs chiffres d'affaires, mais selon le tonnage de la flotte.

→ **C'est assez incroyable d'avoir une telle exception de nos jours...**

Tout à fait mais il y a pire encore. On a découvert il y a quelques années grâce à une étude qui a été réalisée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) que dans certains pays ces compagnies peuvent appliquer une taxation au tonnage y compris sur les activités et services fournis à terre. Elles font usage d'une intégration verticale en rachetant les infrastructures portuaires et en possédant des participations dans des terminaux portuaires. Ainsi elles peuvent pousser le marché des services portuaires vers le bas en jouant sur la concurrence. Dans ce secteur, il y a une très forte concurrence du fait de la surcapacité dans les ports. Les armateurs ont donc construit des navires plus grands pour transporter plus de conteneurs. Bien qu'ils aient bénéficié d'un régime de taxation très favorable, ils ont prétendu ne plus arriver à couvrir les coûts et ils ont obtenu une autorisation spéciale pour s'associer et s'entendre entre armateurs. Enfin, ils ont réussi à obtenir beaucoup de pouvoir de négociation face aux autorités et terminaux portuaires. Cela a une implication sur les accords collectifs que nos syndicats de dockers négocient. Les *pools*, à savoir des systèmes pour organiser le travail dans les ports, ont été pensés et conclus pour éviter la précarité et donc il faudrait les considérer comme quelque chose de très moderne dans une société qui se veut être sociale. Malheureusement, nous devons faire face aux attaques des compagnies envers les systèmes de protections sociales des travailleurs. La situation devient intenable quand on constate que les villes portuaires comme Anvers, Hambourg ou Rotterdam doivent supporter la pression de grands navires, des camions qui circulent pour livrer les colis et la santé et la sécurité du personnel du secteur maritime qui sont de moins en moins garanties. ●

---

*"Si on n'assure pas une bonne connectivité avec les aéroports, le secteur européen ne pourra pas faire face à la concurrence des compagnies aériennes des pays du Golfe."*