



HAL
open science

La réglementation de la durée du travail applicable au personnel de la batellerie

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. La réglementation de la durée du travail applicable au personnel de la batellerie. Droit Social, 2007, 7/8, p 821-830. halshs-01403491

HAL Id: halshs-01403491

<https://shs.hal.science/halshs-01403491v1>

Submitted on 6 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La réglementation de la durée du travail applicable au personnel de la batellerie

Du halage aux longs jours au poussage en continu

par Stéphane CARRÉ

Maître de conférences à l'université de Nantes, IUT de Saint-Nazaire,
UMR CNRS 6028 « Droit et changement social »

Le batelier est un homme pressé, note G. de Véricourt, car le transport fluvial est spécialement lent et qu'il est donc nécessaire, pour qu'il garde toute sa pertinence, qu'il ne soit jamais ralenti (1). Or, les éclusages, les attentes en vue de l'obtention d'un fret ou d'un chargement, sinon les événements naturels (étiages, crues, glaces...) retardent d'autant les mariniers qui, dès lors, « rongent leur frein » (2). Par ailleurs, cet homme pressé est souvent un entrepreneur qui, pour l'exploitation de son bateau, est amené à embaucher du personnel (3). Immanquablement, celui-ci va suivre le rythme apparemment tranquille, en réalité têtù, du chaland. C'est pourquoi une réglementation particulière de la durée du travail est immédiatement apparue quand une législation de droit commun a été mise en place. Cette caractéristique n'est d'ailleurs pas inhérente au transport fluvial. On la retrouve notamment dans les transports interurbains par route, pour s'en tenir aux transports terrestres.

Cette communauté de destin tenant au fait que le droit commun du travail est en principe applicable aux

routiers tout comme aux navigants de la batellerie, il a aussi fallu adapter les règles en matière de temps de travail à chaque étape importante de leur évolution : journée de huit heures, institution de la semaine de quarante heures, passage aux trente-neuf heures puis aux trente-cinq heures de travail hebdomadaire (4). Cependant, une différence notable est que la réglementation routière a connu d'autres réformes subséquentes et même un véritable emballement depuis vingt-cinq ans, alors que la réglementation applicable au personnel de la batellerie a toujours évolué à la vitesse d'une « patache ». Illustration de cette divergence, alors que le décret n° 83-40 du 26-1-1983 applicable aux transports routiers a déjà été modifié neuf fois, jamais le décret n° 83-1111 du 19-12-1983 (*JO* du 22-12-1983) « *déterminant les modalités d'application des dispositions du Code du travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure et au personnel navigant de la batellerie fluviale* » n'avait connu une modification. Aussi, le décret modificatif n° 2007-14 du 4-1-2007 « *relatif à la durée du travail dans les entre-*

(1) Ce sont des règlements particuliers qui fixent les vitesses limites sur les cours d'eau, souvent par tronçon ou par bief. Sur les canaux, la vitesse ne dépasse pas en général 8 km/h. Elle n'est souvent que de 6 km/h. En rivière, la vitesse limite est le plus souvent de 12 km/h. Mais cette vitesse peut atteindre parfois 35 km/h par rapport au lit de la rivière. C'est en particulier le cas sur certains tronçons du Rhône.

(2) G. de VÉRICOURT, « Une grande famille au fil de l'eau », in « Les Bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens ? » éd. Syros, Paris, 1995, p. 45.

(3) En 2003, le secteur de la batellerie regroupait 4105 emplois, dont 2985 salariés. À peu près 70% des effectifs sont navigants (minist. des Transp., SES, Info rapide, 2006, entrepr. de 6 sal. et plus). À cette date, le sous-secteur du transport fluvial de passagers comptait 2084 salariés pour seulement 901 salariés dans celui du transport fluvial de marchandises,

les travailleurs indépendants (1036 travailleurs) étant majoritaires dans ce sous-secteur, du fait du poids de la batellerie artisanale (« Transport fluvial : évolution du contexte et de quelques indicateurs chiffrés », rapport Conseil national des Transports, 2005, p. 26 ; enq. annuelle entreprises INSEE). Ce dernier ne compte plus qu'un nombre très restreint de salariés.

(4) Concernant les transports routiers interurbains, les principales étapes sont le décret du 15-8-1930 applicable aux entreprises de transports « autres que les entreprises de transports par voie ferrée, voie d'eau et voie aérienne », en application de la loi du 23-4-1919 sur la journée de huit heures, le décret du 27-4-1937 en application de la loi du 21-6-1936 instituant la semaine de quarante heures, le décret n° 49-1467 du 9-11-1949 abrogeant la législation d'avant-guerre et finalement le décret n° 83-40 du 26-1-1983.

prises de transport par voie de navigation intérieure » met fin à vingt-trois années d'immobilisme!

Auparavant, l'évolution avait été tout aussi lente. Le décret du 19-12-1983 avait abrogé un décret du 30-7-1937, qui resta pratiquement inchangé durant quarante-six ans (5). Ce décret, nous le verrons, n'était lui-même qu'une simple adaptation du décret du 28-11-1919 fixant les modalités d'application de la journée de huit heures dans la batellerie. Ces périodes de stagnation apparaissent étonnantes. Elles sont caractéristiques, semble-t-il, d'un relatif oubli des pouvoirs publics à l'endroit de ce moyen de transport (6). Symétriquement, une partie de la profession a entretenu un rapport distancié avec l'observance du droit (7). Plus généralement, il faut rappeler la forte endogamie du milieu professionnel de la batellerie artisanale, marqué par l'itinérance d'équipages familiaux (8).

Pourtant, le transport fluvial a connu en deux siècles des révolutions techniques très importantes. Ces transformations ont modifié les modes d'exploitation du transport fluvial et, par là même, les conditions de travail du personnel attaché à la marche des bateaux. La réglementation de la durée du travail applicable à la batellerie apparaît donc comme l'image ponctuelle et souvent déphasée de la profonde évolution technique, économique et sociale du secteur (I). Dans le même temps, cette réglementation est un exemple de la périlleuse adaptation juridique d'une profession très spécifique aux canons du droit commun du travail, dont le fondement est la catégorie générique du salarié.

En conséquence, ce droit commun ne tient compte qu'à la marge des particularismes de chaque milieu avec, ici, une contrainte particulièrement forte: éviter, autant que faire se peut, tout arrêt de l'exploitation. *Qui va piano va sano* (9) (II).

I. — UNE RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL ATTACHÉE À LA DIVERSITÉ DES TECHNIQUES FLUVIALES

Plus que les autres modes de transport, note B. Le Sueur, il existe en fluvial une interdépendance étroite entre les caractéristiques de l'infrastructure (gabarit des rivières, dimensions des écluses, puissance du courant...), celles des bateaux utilisés (longueur, tirant d'eau...), les techniques fluviales mises en œuvre (halage, touage, remorquage, poussage...) et, finalement, le mode de vie et la culture des marinières (10). Longtemps, les caractéristiques propres à chaque cours d'eau ont d'ailleurs conditionné des modes d'exploitation purement locaux (11) et il va falloir deux progrès techniques essentiels, la construction des premiers canaux de jonction au XVII^{ème} siècle (12) et l'apaisement des rivières grâce à la mise en œuvre de barrages mobiles au milieu du XIX^{ème} siècle, pour que les bateliers élargissent progressivement leur ère d'activité (13). Dès lors, l'ampleur nouvelle des déplacements allait en faire des nomades et non plus, comme souvent auparavant, des marinières-paysans ou négociants, attachés en réalité à un terroir (14).

(5) Deux décrets n° 78-1155 du 12-12-1978 et n° 79-1155 du 28-12-1979 réduisirent effectivement chacun d'une heure la durée des équivalences dans divers secteurs d'activité, dont la batellerie.

(6) Peu d'investissements lourds ont été engagés sur les voies navigables depuis la Seconde Guerre mondiale. L'entretien même de ces voies a posé problème. Par ailleurs, le corporatisme des artisans bateliers a longtemps empêché toute évolution des règles commerciales. Les artisans bateliers avaient notamment obtenu du Front populaire une réglementation du prix du fret et le mécanisme du « *tour de rôle* » (cf. *infra*), auxquels ils étaient très attachés (loi du 18-7-1936 et décret du 11-11-1938; sur cette question, cf. B. Le SUEUR, « Histoire d'hommes de rivières et de bateaux », in « Les Bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens ? » Paris, éd. Syros, 1995, pp. 143 et s.). Mais l'État n'a également pas su défendre la place de la batellerie par les règles de coordination qu'il affirmait pourtant vouloir mettre en place, principalement face à la SNCF et au développement des oléoducs (sur ces questions, cf. N. NEIERTZ, « La coordination des transports en France », Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1999, notamment p. 271, p. 334, p. 424, p. 514, p. 586).

(7) L'individualisme des artisans bateliers a régulièrement gêné toute application stricte des lois censées encadrer leur activité. J. VATINET, « Le personnel de la batellerie », in « Études de droit fluvial » [dir. R. Rodière], Paris, éd. Dalloz, 1957, pp. 85 et s., constate ainsi que la principale convention collective applicable dans l'après-guerre au personnel de la batellerie (convention du 28-10-1936, étendue par un arr. du 19-3-1938) est mal appliquée car déjà trop ancienne et sujette à des arrangements particuliers qui l'exclut (p. 95). De plus, le contrôle de la réglementation du travail est très mal assuré par le corps des ingénieurs de la navigation, qui en a en principe la charge (p. 102) jusqu'en 1979 (décision minist. 21-8-1979 : compétence attribuée à l'inspection du travail transport, pour les navigants). J. VATINET note encore que les « chambres de batellerie » supposées organiser les artisans bateliers n'existent pas en réalité (p. 89), de même que le

décret-loi du 12-11-1938 n'a pas permis d'instituer en pratique un domicile légal aux bateliers (p. 104).

(8) Neuf artisans bateliers sur dix prenaient pour épouse une fille de batelier. Les enfants, très tôt retirés de l'école apprenaient le métier sur le tas comme mousse, remplaçant alors leur mère, en tant qu'auxiliaire à la conduite du bateau. Au début du XX^{ème} siècle, on estime que la moitié d'entre eux ne savaient ni lire ni écrire. (M. MERGER, « Les marinières au début du XX^{ème} siècle, des forains d'une espèce particulière », *Le Mouvement social*, juillet/août 1985, p. 86; cf. également D. GERRITSEN, « La fin d'une batellerie ? », in « Les Bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens ? » Paris, éd. Syros, 1995, p. 207).

(9) « Qui va doucement va sûrement ».

(10) B. Le SUEUR, « Histoire d'hommes, de rivière et de bateaux », *op. cit.*, p. 156.

(11) De la sorte, sur le Rhône jusqu'au XIX^{ème} siècle, la remontée de ce fleuve tempétueux ne pouvait se faire qu'à l'aide de longs convois tractés par d'impressionnants attelages et nécessitant donc un personnel nombreux (cf. B. Le SUEUR, *op. cit.*, p. 157). La Loire fut, quant à elle, une grande voie de communication parce que, orientée d'Est en Ouest, elle pouvait être remontée à la voile sur quelque quatre cents kilomètres grâce aux vents dominants soufflant de la mer (L. ROBLIN, « Cinq siècles de transport fluvial en France », Rennes, éd. Ouest France, 2003, p. 15).

(12) Le premier canal de jonction en France est le canal de Briare, joignant la Loire à la Seine, mis en exploitation en 1642.

(13) Les barrages mobiles sont des ouvrages qui permettent de retenir plus ou moins complètement le débit d'un cours d'eau. Associés à des réservoirs et à des écluses, ils permettent donc de pacifier le courant des rivières, de réduire les crues et de remonter le niveau d'étiage, permettant ainsi une navigation régulière.

(14) L. ROBLIN, *op. cit.*, pp. 92 et s.; B. Le SUEUR, *op. cit.*, p. 163.

L'interdépendance entre les techniques fluviales et le mode de vie des marins justifie que la spécificité de la réglementation en matière de durée du travail concerne d'abord le personnel d'exploitation des bateaux, en fonction de catégories de métiers qui ont fortement évolué au cours du temps, compte tenu des types d'exploitation existant tour à tour (A). Cependant, sur les quatre réformes s'échelonnant sur presque un siècle, le décret n° 83-1111 du 19-12-1983 marque la rupture la plus nette car les révolutions techniques et sociales qu'il décrit sont extrêmement tardives par rapport à l'évolution réelle du secteur (B).

A — L'EXPLOITATION DU BATEAU, PIVOT D'UNE RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE

Seuls les salariés qui sont en lien direct avec le mouvement des bateaux subissent des sujétions particulières en matière de durée du travail. Le décret du 28-11-1919, par exemple, ne vise que ceux qui sont employés « à la conduite et à la manœuvre des bateaux de rivière » et les trois réformes qui suivront, en 1937, 1983 et 2007 laissent certes une place au personnel administratif et « sédentaire », mais simplement pour fixer, de façon tout à fait classique, la répartition des jours de travail sur la semaine (15). Cependant, cette distinction entre travailleurs sédentaires et itinérants cache d'autres caractéristiques propres à l'exploitation fluviale qui méritent d'être précisées.

D'abord, à compter du décret du 30-7-1937, l'ensemble de la réglementation sociale applicable à la batellerie a cette remarquable spécificité qu'elle ne s'applique pas seulement au personnel des entreprises de transport ou de traction fluviale, mais également « au personnel navigant de la batellerie fluviale appartenant aux entreprises de toute nature » (16). Se trouvent donc assujettis à cette réglementation, non seulement les

salariés des entreprises de transport public mais également les navigants de toutes les entreprises utilisant la voie fluviale pour des transports en compte propre (carrières, cimentiers, coopératives agricoles, industries chimiques...). C'est donc bien l'exploitation fluviale elle-même et non le secteur des transports fluviaux qui est ainsi le socle de la réglementation particulière en matière de durée du travail (17).

Ensuite, et la remarque reste pleinement d'actualité, les exploitations fluviales n'ont jamais été totalement basées sur le modèle de l'entreprise familiale, toute entière embarquée sur une péniche. En parallèle, s'est développé un type d'exploitation plus concentré et plus industriel, séparant nettement vie familiale et vie de travail, favorisant la sédentarité malgré les embarquements et faisant d'une partie du personnel des *terriens* et non pas des *navigants*. Or, la réglementation du temps de travail applicable aux salariés de la batellerie reflète cette diversité. De la sorte, les réglementations de 1919 et 1937, construites sur le même canevas, fixent d'abord à destination de tous ceux qui servent les bateaux une durée limite de leur présence journalière. Puis, elles indiquent, métier par métier, des exceptions à ces durées maximales, qui ont pour effet d'augmenter le temps de présence des salariés. Plusieurs points sont ici notables.

Premièrement, ce ne sont pas prioritairement les salariés embarqués du secteur artisanal, notamment ceux logés à bord avec leur famille, qui sont concernés par ces exceptions. En effet, les textes visent en particulier les « charrutiers du halage », les « chauffeurs de remorqueurs », les « employés au service des tracteurs » (18). Il s'agit donc d'un personnel travaillant souvent pour le secteur industriel de la batellerie (remorqueurs, tracteurs...) (19) dont dépendaient en réalité nombre de bateliers artisans ou les salariés embarqués sur une péniche avec leur famille (20). Deuxièmement, il s'agit

(15) Décret du 30-7-1937, art. 2 et 3; décret du 19-12-1983 original, modifié par le décret du 4-1-2007, art. 2. Par ailleurs, la seule évolution notable est, en 1983, l'autorisation du travail par relais pour ces sédentaires dont les conditions de travail tiennent donc, avant tout, du droit commun.

(16) Art. 1, al. 1 du décret du 30-7-1937. Cf. également le premier alinéa de l'art. 1 du décret du 19-12-1983 et le troisième alinéa de l'art. 1 du même décret de 1983, modifié par le décret du 4-1-2007.

(17) Il y a là une singularité au regard notamment du mode de transport concurrent qu'est le transport routier. Dans le transport routier de marchandises, seule la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos s'applique indifféremment aux transports en compte propre et en compte d'autrui. Or, il s'agit avant tout d'une réglementation de sécurité routière. Mais la réglementation nationale spécifique sur les temps de travail des conducteurs routiers n'est applicable qu'aux entreprises de transport. Les chauffeurs routiers travaillant pour des entreprises d'autres secteurs d'activité effectuant des transports en compte propre bénéficient de la législation du travail de droit commun. Pourtant, la situation professionnelle du transport fluvial et routier est similaire. Dans les deux secteurs, compte propre et compte d'autrui coexistent. De même, dans le fluvial, à l'image des protections toujours apportées à la profession de transporteur routier, il était interdit depuis 1934 aux entreprises effectuant du transport en compte propre d'utiliser leur flotte pour réaliser des transports pour autrui. Cette interdiction n'a été levée que récemment par une loi n° 2001-43 du 16-1-2001.

(18) L'article 5 du décret de 1937 vise également certains personnels travaillant au sein des ports, notamment pour les

opérations de chargement et de déchargement ou la bonne marche de machines à vapeur...

(19) Le développement du halage mécanique va aboutir à une concentration des moyens techniques et financiers. En 1926 est créée la « Compagnie Générale de Traction » sur voies navigables. Cette société va détenir un monopole légal en vertu d'une loi du 11-11-1940. En France, le tractage disparaît en 1973. (L. ROBLIN, *op. cit.*, pp. 67 et s.).

(20) Dans le secteur artisanal, il existe des « dynasties de salariés » (D. GERRITSEN, « La fin d'une batellerie? », *op. cit.*, p. 197), le batelier et son épouse n'étant pas alors propriétaires de la péniche et travaillant sous la subordination de celui qui la possède. L'autre situation est la salarisation du matelot qui seconde le patron batelier, l'équipage de base d'une péniche étant constitué d'un conducteur et d'un aide (réglementation contemporaine: décret n° 91-731 du 32-7-1991, modif. par les décrets n° 95-603 du 6-5-1995 et n° 2002-1104 du 29-8-2002). Notons cependant que l'épouse du batelier avait rarement la qualité de salariée, cette situation n'ayant évolué que récemment. Pourtant, l'art. 169 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure indique que les membres de la famille du patron batelier, au dessus de seize ans, bénéficient d'un contrat de travail ou d'association quand ils participent à l'exploitation du bateau. Mais, de fait, la loi n° 82-596 du 10-7-1982 relative aux conjoints d'artisans et commerçants a été mal appliquée à la batellerie parce que les bateliers ont craint de devoir cotiser, quel que soit le statut choisi: collaborateur, associé ou salarié (« Transport fluvial: évolution du contexte et de quelques indicateurs chiffrés », *op. cit.*, p. 47). Finalement, la loi n° 2005-882 du 2-8-2005 a cependant rendu obligatoire le choix d'un statut.

de *terriens* (service des tracteurs et charretiers) parce que de nombreux bateaux n'ayant pas de force motrice propre n'évoluent à l'époque qu'à l'aide de dispositifs situés sur berge, à moins qu'ils ne soient pris en charge par un remorqueur ou un toueur (21). Troisièmement, le travail dépend encore largement des conditions naturelles de navigation, ce qui accroît la variété des situations. Ainsi, les heures de présence journalière du personnel, embarqué ou non, dépendent des saisons et donc des périodes de luminosité diurne. Des heures de présences supplémentaires sont requises pour rattraper le temps perdu, en cas de glaces ou de basses eaux... Des dispositions fixent des règles spécifiques à certains bassins (Rhône et Saône, canaux du Nord...) (22).

B — UNE RUPTURE TARDIVE DES TECHNIQUES D'EXPLOITATION: LE DÉCRET N° 93-1111 DU 19-12-1983

Le décret du 19-12-1983 marque sur tous ces points une rupture que la réforme de 2007 ne dément pas. Toutes considérations liées aux conditions naturelles ou locales de navigation disparaissent parce que le transport fluvial a su progressivement se dégager de ces sujétions. Puis, les règles spécifiques en matière de temps de travail visent avant tout le personnel embarqué parce que les services de touage, de halage et de tractage ont tous disparu: il n'y a plus de *terriens* itinérants. Enfin, au sein du personnel embarqué, les décrets de 1983 et de 2007 opèrent une forte distinction entre les salariés de la « *flotte classique* » et ceux qui ne travaillent pas dans ce secteur, soit la « *flotte poussée* » pour le décret de 1983 (art. 3, §.2 et §.3), soit la « *flotte exploitée en relèves* » (23) et les entreprises de transport de passagers (24) dans le décret de 2007. Or, cette différenciation mérite d'importants éclaircissements.

La notion de *flotte classique* est équivoque. Elle désigne matériellement les bateaux automoteurs, notamment les péniches longues de 38 mètres 50, au gabarit *Freycinet*, capables de circuler sur la majeure partie du réseau français pour transporter principalement du vrac (25). La *flotte classique* désigne fonctionnellement ces mêmes bateaux exploités par un équipage

logé à demeure, en principe le marinier et sa famille. La *flotte classique* renvoie donc au secteur artisanal de la batellerie française dont une caractéristique fondamentale est que l'entreprise se confond avec le ménage et le logement, ce qui rend difficile une délimitation du temps de travail mais oblige aussi à l'arrêt quotidien de l'exploitation pour sauvegarder le repos et la vie domestique.

À cette sphère s'oppose un secteur industriel formé de quelques gros armements. Ces deux secteurs coexistent depuis fort longtemps et ont pu travailler en étroite collaboration. Il existait notamment une certaine division des tâches lorsque les artisans bateliers manquaient de la force motrice suffisante pour remonter les rivières: le touage, le tractage sur berge par des moyens mécanisés (locomotives, tracteurs...) et le remorquage nécessitaient des moyens matériels et financiers que la batellerie artisanale ne possédait pas. C'est ainsi la mise au point de chalands automoteurs puissants, à la machinerie peu encombrante, qui a permis à l'artisan de s'affranchir de la dépendance de ces moyens de traction extérieurs (26). Cependant, les grandes compagnies de navigation, qui exploitaient jusque dans les années cinquante des automoteurs et des remorqueurs, ont développé une nouvelle technique fluviale, le poussage, qui permet une massification des flux sur les cours d'eau à grand gabarit (27). Ces puissants moyens de transport tendent à fonctionner en continu, des équipages se relayant périodiquement.

Entre le basculement opéré par l'importante réforme de 1983 et le décret modificatif du 4-1-2007, certaines évolutions sont d'ailleurs significatives. En 1983, les salariés de la *flotte classique* étaient encore en nombre conséquent et le secteur artisanal apparaissant toujours comme le socle de l'organisation du transport fluvial en France, le décret présentait d'abord les règles en matière de temps de travail pour ce secteur et ensuite pour le secteur industriel. Le décret de janvier 2007 opère sur ce point un renversement: le secteur industriel du transport fluvial de marchandises est présenté avant le secteur artisanal. De plus, le décret de 2007 fait prévaloir le critère de l'organisation du travail pour

(21) Les bateliers devaient faire appel à des entreprises de tractage à moins qu'ils ne tirent eux-mêmes à la seule force des bras le chaland (c'était le « halage aux longs jours » pratiqué sur les canaux) ou qu'ils acquièrent des bêtes de trait. Le touage était un système de traction par lequel le toueur remorquait des chalands à l'aide d'une chaîne immergée s'enroulant et se dévidant à bord grâce à un treuil et sous l'impulsion d'une machine à vapeur. Le touage permettait de remonter le courant sur les parties difficiles d'un fleuve (notamment, la Seine et le Rhône). Apparu en France dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, il disparaît dans les années mille neuf cent trente.

(22) Art. 4 du décret de 1919; art.3, 5°, al. 2 du décret de 1937.

(23) Art. 3, I, §.1 du décret de 1983 modif. par l'art. 4 du décret de 2007.

(24) Art. 3, II du décret de 1983 modif. par l'art. 4 du décret de 2007.

(25) Le plan « Freycinet » (1879) permit notamment l'uniformisation du gabarit des écluses. De nos jours, le domaine public fluvial français comprend approximativement 8500 km, dont 6700 km gérés par l'établissement public Voies Navigables de France. Le réseau français est constitué de canaux et

rivières autorisant le passage de bateaux plus ou moins importants: on distingue trois grandes catégories de cours d'eau (petit, moyen et grand gabarit), elles-mêmes divisées en différentes classes. Le réseau à grand gabarit représente 23% du réseau géré par VNF.

(26) C'est précisément le remplacement de l'encombrant moteur à vapeur par un moteur diesel qui a permis cet affranchissement (L. ROBLIN, *op. cit.*, p. 104).

(27) Une embarcation puissante, entièrement dédiée à produire une force motrice, pousse devant elle une grosse barge ou un groupe de barges liées étroitement l'une à l'autre. Aujourd'hui, de grosses péniches attendent également des barges non motorisées: c'est la technique de l'auto-poussage. Mais, dans les années soixante, les grands armements ont abandonné la technique de l'automoteur pour acquérir des pousseurs. Ces armements n'ont alors eu de cesse de réclamer la suppression du tour de rôle qui, distribuant la demande de transport en fonction de l'ordre d'arrivée des mariniers dans un port, empêchait toute exploitation en continu des pousseurs. Ces armements obtiendront finalement la mise en place des « contrats au tonnage », déliés du tour de rôle (D. GERRITSEN, « Le déclin de la batellerie artisanale », in « Travailler dans le transport » {dir. P. Tripiet}, Paris, éd. L'Harmattan, 1986, p. 123).

asseoir la distinction entre la flotte classique et la flotte industrielle. En effet, le nouvel article 3 oppose la « flotte exploitée en relèves » à la flotte classique là où le décret de 1983, tout en faisant référence à une exploitation « en régime continu », utilisait les critères techniques du poussage et de l'automoteur (28). Enfin, le décret du 4-1-2007 distingue le transport de marchandises du transport de passagers, que ne connaissait pas le texte de 1983.

Mais il faut ici souligner l'extraordinaire décalage entre la loi et les réalités sociales et économiques qu'elle est censée encadrer. En effet, bien qu'il soit exact que le transport fluvial de passagers ait pris ces dernières années une importance certaine, il existe toutefois depuis fort longtemps, sans avoir un caractère marginal (29). C'est donc sous l'un des régimes applicables aux salariés du transport fluvial de marchandises (par exemple, celui de la flotte classique ou des automoteurs exploités en continu) que devait être géré le personnel embarqué de la flotte du transport de voyageurs, avant 2007. Dans le même sens, alors que le remorquage, le tractage et le touage sont déjà en déclin au profit de l'automoteur, la réforme de 1937 méconnaît totalement cette évolution. Ce faisant, il faut attendre le décret de décembre 1983 pour que la législation se saisisse de la catégorie de la flotte classique. Or, à cette date, l'exploitation familiale d'automoteurs existe depuis des dizaines d'années et elle est déjà sur son déclin (30)... Enfin, l'apparition du poussage à partir des années cinquante et le développement concomitant d'embarquements ponctuels pour les marinières, suivis de périodes de repos à terre, ne sont pris en compte qu'à partir de décembre 1983.

II. — QUI VA PIANO VA SANO

Ce ne sont donc pas les révolutions techniques du transport fluvial qui ont entraîné les lentes transforma-

tions de la législation sociale alors même que cette réglementation lie étroitement ces techniques à différents régimes juridiques. Comme nous l'avons déjà remarqué, les quatre grandes réformes que cette réglementation a connues sont consécutives aux évolutions du droit commun du travail. Le décret du 28-11-1919 est la mise en œuvre dans le secteur de la batellerie de la loi du 23-4-1919 sur la journée de huit heures, le décret du 30-7-1937 permet l'application de la loi du 21-6-1936 sur la semaine de quarante heures. Le décret du 19-12-1983 est le règlement d'application de l'ordonnance du 16-1-1982 relative à la durée du travail et aux congés payés, mais doit être également relié à la loi d'organisation des transports intérieurs du 30-12-1982. La récente réforme de 2007 est la conséquence, pour la batellerie, de l'intégration du secteur des transports au champ d'application de la directive communautaire n° 2003/88/CE du 4-11-2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (31). Aussi, le droit du travail saisit-il en ces occasions l'évolution des techniques d'exploitation fluviale, mais avec un retard important, pour de surcroît en figer l'image déjà jaunie.

Cependant, quant aux moyens d'adapter la réglementation spécifique à la batellerie aux évolutions de la législation de droit commun, le tournant principal est là encore le fait du décret du 19-12-1983. Auparavant, les décrets de 1919 et 1937 s'attachaient d'abord à fixer des règles dérogatoires aux dispositions de droit commun sur la journée de travail pour l'ensemble du personnel d'exploitation, à l'exemple de la tradition du « halage aux longs jours » (A). Par contre, les décrets de 1983 et 2007 légifèrent d'abord sur la durée hebdomadaire du travail lorsqu'il s'agit d'admettre des règles dérogatoires.

Mais la législation contemporaine se caractérise surtout par son dualisme. Elle distingue nettement la flotte classique de la batellerie artisanale des armements de la

(28) Le décret original de décembre 1983 fixe une réglementation du travail spécifique pour les pousseurs et automoteurs exploités en continu. Une distinction est ensuite faite pour les seuls pousseurs qui ne sont pas exploités en régime continu (art. 3, § 3), ce texte renvoyant pour l'essentiel au droit commun. Il faut donc en déduire que la réglementation du travail applicable aux automoteurs ne fonctionnant pas en continu était fixée par les dispositions propres à la flotte classique. La réforme de 2007, en établissant une distinction sur le seul fondement du régime d'exploitation et en utilisant pour critère principal la « relève », établit en réalité une autre ligne de partage. Elle permet aux automoteurs et aux pousseurs ne travaillant pas en continu, tout en utilisant des relèves, d'avoir un régime d'exploitation propre mais rattaché néanmoins à celui qui est applicable en cas d'exploitation en continu.

(29) Avant le développement des chemins de fer, le transport fluvial de voyageurs était un moyen courant de locomotion, là où existaient des rivières. À l'apparition des bateaux à vapeur à hélices, il redevient un moyen commode pour traverser des cours d'eau et pour le tourisme fluvial, notamment en milieu urbain (ainsi, à Lyon, dès 1860 et à Paris à partir de 1866 : L. ROBLIN, « Cinq siècles de transport fluvial en France », *op. cit.*, p. 82). Les plus grosses entreprises de transport fluvial, en termes de main-d'œuvre, sont aujourd'hui des entreprises de transport de passagers. Depuis 2001, les effectifs (salariés ou non) de la flotte de transport de passagers dépassent ceux de la flotte du transport de marchandises (« Transport fluvial : évolution du contexte et de quelques indicateurs chiffrés », CNT, rapport, 29-11-2005, p. 26).

(30) Le déclin du transport fluvial, jusqu'aux années quatre-vingt-dix, a d'abord été celui de la flotte classique. En 1912, 45000 personnes vivaient sur 12000 bateaux (L. ROBLIN, *op. cit.*, p. 96). On comptait encore 4865 exploitations artisanales en 1965 pour 2675 en 1980 (D. GERRITSEN, « Le déclin de la batellerie artisanale », *op. cit.*, p. 121). Entre 1986 et 1997, l'effectif de la flotte a été encore réduit de 60%, et son tonnage total de 145% (« Le transport maritime et fluvial en France », *op. cit.*, p. 25).

(31) La directive n° 93/104/CE du Conseil du 23-11-1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ne s'appliquait pas aux transports aériens, ferroviaires, routiers, maritimes, fluviaux et lacustres. L'intégration du secteur des transports au droit du travail communautaire a cependant lieu sept ans plus tard (dir. n° 2000/34/CE du 22-6-2000). La directive n° 2003/88/CE du 4-11-2003, qui abroge les directives du 23-11-1993 et du 22-6-2000, fixe des dispositions similaires à cette dernière pour le secteur des transports. Ces dispositions communautaires propres au transport autorisent de larges dérogations (sur cette question, cf. S. CARRÉ, « Influence communautaire et ratiocinations nationales dans l'évolution du droit social applicable au secteur du transport routier de marchandises », *DO* 2006, pp. 417 et s.). C'est l'ordonnance n° 2004-1197 du 22-11-2004 qui permet la transposition en droit français de la directive n° 2003/88. Elle aboutit à l'intégration dans le Code du travail de dispositions particulières mais communes à plusieurs modes de transport, dont le fluvial.

flotte industrielle. Elle impose à cette dernière les limites de droit commun sur la durée hebdomadaire du travail, quitte à permettre des aménagements de la durée du travail facilitant l'exploitation permanente des bateaux (B). Car le trait commun de toute la réglementation du travail applicable à la batellerie va dans le même sens: allonger autant que possible l'exploitation de l'embarcation.

A — LA RÉGLEMENTATION D'ORIGINE: LE TRAVAIL AUX LONGS JOURS

La réglementation du travail applicable de 1919 à 1982 a cela de remarquable qu'elle est restée tout à la fois homogène et spécifique alors qu'elle était l'adaptation à la batellerie de deux lois différentes, celle de 1919 sur la journée de huit heures et celle de 1936 sur la durée hebdomadaire du travail. Notamment, là où l'on aurait pu s'attendre, en 1937, à des règles complémentaires encadrant la semaine du travail et venant s'ajouter aux dispositions d'origine sur la durée quotidienne, le décret de 1937 actualise pour l'essentiel les dispositions du décret de 1919 et régleme avant tout la journée de travail.

Cependant, le décret de 1937 apparaît en décalage par rapport à la loi du 21-6-1936 parce que le décret de 1919 comporte une spécificité juridique qui n'aurait dû apparaître que beaucoup plus tard. Car, dès 1919, se découvrent dans la batellerie des heures d'équivalence qui taisent leur nom alors que seul un décret du 12-11-1938, pris en application de la loi de 1936, admet un tel mécanisme dans le cadre de la semaine de travail. L'article 3 du décret du 28-11-1919 fixe en effet un « *temps de présence* » quotidien allant de neuf à onze heures, suivant les saisons. Ce temps « *correspond à la durée maximum de travail effectif* » dont dispose dorénavant le Code du travail. Ces exceptions à la journée de huit heures sont justifiées « *par les pertes de temps* » occasionnées par les « *repas, arrêts aux écluses et stationnements divers* ».

Le caractère exorbitant du décret du 28-11-1919 est manifeste. Certes, la loi du 23-8-1919 autorise des dépassements à la journée de huit heures grâce aux « *dérogations permanentes* » et « *temporaires* », mais à seule fin de parfaire l'exécution de tâches préparatoires ou complémentaires, et non pas pour prendre en

compte des périodes d'inaction dans le travail. D'ailleurs, ce sont bien de telles dérogations qui touchent notamment les chauffeurs de remorqueurs, les charretiers du halage et le personnel du tractage.

Dès lors, le décret du 30-7-1937 pouvait n'être que l'adaptation de celui de 1919. Reprenant le motif des « *arrêts aux écluses et stationnements divers* » (art. 3), le décret de 1937 admet différentes « *durées de présence* » journalières correspondant à la durée maximale du travail sur la semaine, par renvoi aux dispositions de l'article 6 du Code du travail fixant cette dernière à quarante heures. Faisant fi de l'incohérence à fixer une équivalence à la durée hebdomadaire du travail par la seule voie d'une réglementation sur la journée de travail, le décret de 1937 se contente de réduire les « *temps de présence* » d'une heure par rapport à la législation de 1919, soit huit, neuf ou dix heures de présence quotidienne selon les saisons.

Mais l'utilisation d'un calcul à la journée sur la base de la notion particulière du « *temps de présence* » a cette vertu qui n'apparaît pas instantanément: toute limite directe et globale à la durée hebdomadaire du travail se trouve en réalité gommée. Et cette qualité prend tout son sens quand on la lie à cette autre caractéristique essentielle du temps de travail dans la batellerie: la loi du 13-7-1906 accordant le repos hebdomadaire et dominical exclut à l'époque le transport fluvial de son champ d'application. De fait comme de droit, les bateaux circulent en principe continûment, le décret de 1919 disposant néanmoins que le personnel d'exploitation bénéficie de vingt-quatre jours de repos par an, accordés en une ou plusieurs fois, au titre de la limitation de leur temps de présence (32).

Jusqu'au début des années quatre-vingt, la durée hebdomadaire du travail, du moins le temps de présence à disposition d'un employeur, pouvait donc être fort longue et ce, quel que soit le mode d'exploitation (flotte classique ou poussage) (33). D'autant que, à la durée de présence journalière de base, s'ajoutaient occasionnellement des temps complémentaires de mises à disposition qui n'étaient nullement limités par une durée maximale du travail sur la semaine (34). De la sorte, dès 1919, est admis que le temps de présence devient illimité quand des travaux urgents sont nécessaires pour prévenir un accident ou effectuer une réparation sur le matériel flottant (35). Le décret de 1937

(32) Art. 3, §.1. Juridiquement, ces périodes de repos n'étaient pas dues au titre d'une récupération partielle du repos hebdomadaire. Mais dans la pratique, ces vingt-quatre jours de repos étaient perçus comme compensant l'absence de repos hebdomadaire (J. VATINET, « Le personnel de la batellerie », *op. cit.*, p. 100). Ces repos étaient couramment accordés quand la péniche ne circulait pas, bien que son exploitation ne soit pas suspendue. Par exemple, le repos était accordé lorsque l'employeur était dans l'attente d'un fret, le batelier se trouvant soumis au tour de rôle.

(33) D. GERRITSEN, au début des années quatre-vingt, constate l'existence de bulletins de salaire indiquant jusqu'à 330 heures de présence par mois dans la batellerie artisanale. Sans atteindre de tels chiffres, caractéristiques du laxisme qui régnait dans l'application du décret de 1937, des temps de présence tournant autour de 240 heures étaient monnaie courante (D. GERRITSEN, « Le devenir de l'artisanat batelier », thèse de sociologie, univ. de Nanterre, 1985, p. 139). Dans la pratique, le navigant salarié n'était, de toutes les façons, pas précisément payé en rapport avec le

temps passé à la disposition de son employeur parce qu'à la rémunération de base s'ajoutaient ou se substituaient couramment des primes kilométriques, des forfaits au trajet, des primes d'éclusage et même, parfois, une rémunération à la part, donc en fonction du chiffre d'affaires (J. AUDINET, « Le personnel de la batellerie », *op. cit.*, p. 92 et 97).

(34) Rappelons qu'une limite maximale du travail sur la semaine, distincte de la durée légale du travail, n'a été fixée que par une loi du 24-12-1971.

(35) La durée de présence est illimitée la première journée, et limitée à deux heures supplémentaires les jours suivants (art. 7 du décret de 1919). Les décrets suivants reprennent des dispositions similaires (ex.: art. 6, 1° -b- du décret de 1937; art. 7 du décret de 1983). De telles dérogations existent également dans la réglementation applicable aux entreprises de la métallurgie, notamment à l'égard des navires en partance (décret du 27-10-1936, art. 6) ou celle applicable aux entreprises du bâtiment et des travaux publics (décret du 17-11-1936, art. 6).

(art. 3) dispose également que la durée quotidienne du travail pourra être portée à dix-huit heures pour les embarcations qui naviguent sur les parties maritimes d'une voie fluviale. Selon les régions, les périodes de chômage d'au moins une journée (glaces, basses-eaux, crues...) peuvent aussi être récupérées à raison d'une à deux heures supplémentaires chaque jour, sinon sur la durée complète d'ouverture des écluses (36). Enfin, le décret de 1937 (art. 6 -b-, 3°) admet que la durée du travail puisse être prolongée encore d'une heure chaque jour, dans la limite de soixante-quinze heures par an, en cas de surcroît exceptionnel d'activité (37).

B — LE DUALISME DE LA RÉGLEMENTATION CONTEMPORAINE

Le décret n° 83-1111 du 19-12-1983 distingue entre les navigants travaillant dans la flotte classique et ceux qui sont employés dans le secteur de la flotte poussée ou exploitée en continu. Cette séparation, qui s'appuie sur des critères composites (cf. *supra*), renvoie en fait à la distinction entre la batellerie artisanale, où les salariés et leur famille sont logés à bord, et les armements industriels exploitant en permanence des bateaux grâce à la relève des équipages. Cette distinction est nouvelle dans la réglementation puisque les décrets de 1919 et 1937 soumettaient à un régime spécial mais unique l'ensemble du personnel d'exploitation, tout en prévoyant un certain nombre de dérogations par métiers.

Le décret modificatif n° 2007-14 du 4-1-2007 est construit sur un schéma similaire quand il clarifie la ligne de démarcation entre la flotte classique et la flotte industrielle par l'usage du critère unique du régime d'exploitation du bateau. Mais, au surplus, il opère principalement une séparation entre le « *personnel navigant du transport de fret* » (art. 3.I du décret modifié de 1983) et le « *personnel navigant des entreprises de transport de passagers* » (art. 3.II du décret modifié de 1983). Pourtant, c'est bien le dualisme entre les salariés navigants de la flotte classique et ceux de la flotte industrielle qui est maintenu et même renforcé par la récente réforme. En effet, les navigants de la flotte classique restent soumis au régime dérogatoire des temps de présence (1.) alors que ceux qui travaillent en pratique pour les grands armements du transport de fret ou de passagers bénéficient d'une législation aujourd'hui beaucoup plus proche du droit commun du travail (2.).

1. L'exception maintenue des navigants de la flotte classique

Concernant les salariés de la flotte classique, ceux dont la vie de travail se confond avec le logement,

sinon avec la vie familiale, l'osmose entre le labeur et la vie privée, la difficulté même de séparer les périodes de travail des périodes de repos, ont abouti au maintien de la notion de temps de présence pour exprimer et fixer une équivalence avec la durée légale et maximale du travail indiquée dans le Code du travail.

Il faut toutefois souligner que la réglementation mise en place par le décret du 19-12-1983, sous le couvert de l'expression d'un temps de présence, en modifie en réalité le sens. En effet, le décret du 30-7-1937 fixait, nous l'avons vu, des heures de présence journalières en considération des pertes de temps aux écluses et des périodes de stationnement. C'est donc au travers de l'encadrement de longues journées de travail qu'étaient mises en place les règles dérogatoires. Or, la réforme de 1983 suit un tout autre schéma. D'abord, elle aligne la durée maximale de présence journalière des navigants sur la durée maximale journalière du travail de droit commun (38). Ensuite, elle institue un mécanisme d'équivalence classique, c'est-à-dire qu'elle fonde celui-ci sur la durée hebdomadaire du travail. De la sorte, le décret de 1983 renvoie dans un premier temps à l'article L. 212-1 C. trav. fixant la durée légale du travail. Dans un second temps, est instituée une équivalence par laquelle la durée légale du travail (trente-neuf heures, à l'époque) équivaut à une présence de quarante-neuf heures et demie par semaine (39).

Mais l'orthodoxie du décret de 1983 par rapport au mécanisme des équivalences s'arrête là. Car sur deux points le nouveau régime des heures de présence s'éloigne en réalité dudit système. Premièrement, il organise dès cette époque une annualisation de la durée légale du travail parce que ce temps de présence est « *une durée moyenne (...) calculée annuellement* ». En second lieu, il ne justifie pas de tels temps de présence par la réelle inaction du travailleur mais par « *la surveillance du chargement, ou du déchargement, ou toute opération nécessaire à la conduite ou l'entretien du matériel* » (art. 3, §.1, al. 2). Au surplus, le décret de 1983 fixe à cinquante-deux heures la durée maximale de présence du navigant sur une semaine isolée.

Le récent décret du 4-1-2007, intervenant à la suite des lois Aubry sur la réduction du temps de travail, aurait pu être la reconduction atténuée des longues heures de présence qu'autorisait le décret de 1983. D'ailleurs ce décret programmatif une réduction des temps de présence des navigants de la flotte classique, qui ne s'est jamais concrétisée (40). Or, la réforme de janvier 2007 favorise une plus grande flexibilité de la durée du travail et, pour cela, autorise ponctuellement des temps de présence extrêmement longs (41). Certes, les navigants de la flotte classique bénéficient en prin-

(36) Mais là encore, il existe des dispositions similaires, notamment en cas d'intempéries entraînant un arrêt de la production, ainsi dans le secteur du bâtiment et les travaux publics (décret du 17-11-1936, art. 3).

(37) Cf. également l'art. 6, 3° des décrets du 27-10-1936 et 17-11-1936.

(38) Soit dix heures (art. L. 212-1, al. 2 C. trav.). Le décret du 19-12-1983 n'autorise par ailleurs un dépassement de cette durée que pour les travaux urgents de sécurité ou de sauvetage (art. 7 -b-).

(39) Art. 3, §.1, al. 1 du décret originel de 1983.

(40) Art. 3, §.1, al. 6 du décret du 19-12-1983 : « *Dans un délai maximal d'un an, des négociations interviendront entre les organisations d'employeurs et de salariés intéressées en vue de fixer un calendrier de réduction de l'équivalence sus-indiquée. À défaut d'accord, un décret fixera une nouvelle étape de réduction...* ».

(41) Le cas n'est pas isolé. Les conducteurs du transport routier de marchandises subissent un semblable phénomène, les « *temps de service* » des chauffeurs ayant connu récemment une brutale augmentation, sous couvert de la mise en œuvre des « *trente-cinq heures* » à leur profession (décret n° 83-40 du 26-1-1983 modifié par le décret du 27-1-2000 et les modifications subséquentes).

cipe de la durée légale du travail inscrite à l'article L.212-1 C. trav.. Certes, une nouvelle équivalence à cette durée légale est fixée qui entraîne une réduction des temps de présence à quarante-six heures cinquante minutes par semaine. Certes, cette durée de présence ne peut être, en principe, supérieure à quarante-huit heures en moyenne sur six mois. Cependant, la durée maximale de présence sur une semaine isolée est portée à cinquante-neuf heures et à cinquante-sept heures en moyenne sur douze semaines. De plus, le décret de 2007, prenant quelques libertés avec la notion d'équivalence qui est assise sur la durée légale et hebdomadaire du travail, dispose que le temps de présence quotidien peut être porté à quatorze heures (42). Enfin, une disposition tout à fait hétérodoxe autorise le salarié à donner son accord écrit pour que soit dépassée la limite des quarante-huit heures en moyenne sur six mois, si une convention collective étendue prévoit cette possibilité (43).

(42) Nouvel art. 3 -I-, §.2, al. 3 du décret du 19-12-1983. Rappelons que l'art. L. 212-4 C. trav., qui institue les temps d'équivalence, pose que cette équivalence a lieu par rapport à la « durée légale » du travail.

(43) L'art. L. 212-15-3-II C. trav., al. 2 autorise les conventions de forfait en heures pour les « salariés itinérants non cadres dont la durée du temps de travail ne peut être prédéterminée ou qui disposent d'une réelle autonomie dans l'organisation de leur emploi du temps pour l'exercice des responsabilités qui leur sont confiées ». De plus, le nouvel art. L. 212-19 C. trav. (ord. n° 2004-1197 du 12-11-2004), visant certains salariés du secteur des transports, n'interdit une telle convention de forfait que pour le personnel roulant des entreprises du transport routier. Une telle convention semble donc possible pour les salariés de la flotte classique qui, ayant la responsabilité directe et autonome d'une péniche, la conduisent et la manœuvrent eux-mêmes. Cependant, les dispositions du nouvel art. 3-I- §.2, al. 6 du décret du 19-12-1983 sont exorbitantes en ce que les conventions de forfait en heures ne sont pas faites pour déroger aux durées maximales de travail et, *a fortiori*, aux durées maximales équivalentes. De plus, le recours à une équivalence, véritable exception à la définition du temps de travail effectif, ne devrait pas pouvoir être individuellement négocié par le salarié, parce que cela équivaut à renoncer à une rémunération. Il est encore illogique de faire varier une durée maximale du temps de présence indépendamment de l'équivalence basée sur la durée légale du travail puisque cette durée maximale devrait être la somme de cette équivalence et des heures supplémentaires autorisées par la loi. Enfin, l'art. L. 212-15-3-II C. trav., al. 2 n'autorise une convention de forfait qu'à l'année, alors que la disposition applicable à la batellerie l'assoit sur le semestre.

(44) Le décalage entre l'évolution des techniques d'exploitation et l'immobilisme de la réglementation puis les recalages rares mais brutaux de cette législation ont pu pousser les partenaires sociaux à prendre certaines libertés par rapport à la norme légale. Aux arrangements de l'après-guerre succède donc une réelle autonomie dans la pratique conventionnelle, dont il n'est pas certain qu'elle ait favorisé l'application d'un quelconque texte... Ainsi, aux conventions collectives de l'avant-guerre (sur ces conventions, cf. B. Le SUEUR, « Les adaptations réglementaires et sociales successives de la batellerie industrielle face aux évolutions de son marché », in « Professions et réglementations des transports dans la perspective européenne », GRECO 55, 1989, p. 21) succède enfin un accord global sur la durée du travail, en date du 4-5-1982 (arrêté d'extension du 15-9-1982), applicable à la seule flotte classique. Cet accord stipule que les heures supplémentaires sont calculées à partir des durées de présences quotidiennes ou des amplitudes journalières de travail et non pas sur la base de la durée hebdomadaire du travail (art. 3.11), ce qui est cohérent avec le

Aussi, la réforme de janvier 2007 semble entraîner, sur bien des points, une régression des conditions de travail des navigants de la flotte classique. Régression dont il faut convenir qu'elle s'explique peut-être par le particularisme maintenu des conditions d'exploitation des péniches de cette flotte (44). En effet, le décret de décembre 1983 était ambitieux (45). Il imposait notamment le respect de la durée maximale journalière du travail de droit commun et fixait une baisse pour l'avenir des temps de présence à une population de marins salariés dont le style de vie était et reste celui des patrons bateliers de la batellerie artisanale (46). Le décret de 1983 intervint de plus au moment où il fut enfin décidé que les salariés de la batellerie bénéficieraient légalement du congé hebdomadaire.

En effet, bien que la réforme de décembre 1983 n'accorde indirectement le droit au repos hebdomadaire qu'aux navigants de la flotte poussée (art. 3, §.2 et §.3,

décret de 1937 mais non pas avec les principes fixés dans le Code du travail. Le même accord rappelle l'existence d'un droit à repos hebdomadaire ouvert aux salariés depuis un précédent accord en date du 27-9-1977. Mais l'accord de 1982 renvoie à des « accords d'armement » pour les modalités d'application de ces dispositions, alors que l'on est en présence de toutes petites entreprises.

(45) L'accord national du 4-5-1982 fixait déjà une baisse programmée des temps de présence, par l'attribution de repos compensateurs, avant même que ne soit publié le décret de décembre 1983. De fait, aucun autre accord ne va intervenir dans la foulée de ce décret et l'État ne mettra pas à exécution sa menace de légiférer à nouveau en l'absence d'une convention fixant une nouvelle réduction des temps de présence (art. 3, §.1, al. 6 du décret de 1983). De même, l'État ne va pas agir par voie réglementaire pour l'adaptation à la batellerie des lois « Aubry ». Mais un premier accord intervient le 23-7-1998. Puis deux autres accords sont conclus le 9-1-2001, l'un pour les entreprises de fret, l'autre spécifique à la flotte classique. Un quatrième accord est conclu le 2-4-2001 pour la flotte exploitée en relèves. Les accords de 2001 sont d'ailleurs les premiers à distinguer entre flotte classique et flotte exploitée en relèves. Il faut ici souligner la définition extrêmement restrictive du temps de travail donnée par l'accord du 9-1-2001 concernant le personnel navigant du transport de fret, ce qui permet de mieux comprendre comment la batellerie a pu s'adapter en pratique aux exigences du décret de 1983. L'art. 3.10 (non étendu) limite la notion de travail effectif à « l'activité productive exercée » par les navigants et établit une liste limitative de tâches correspondant à cette activité. L'art. 4.10 (non étendu) stipule, nonobstant les tâches limitativement décrites à l'art. 3.10, que tout le reste entre dans la définition des repos quotidiens, hebdomadaires ou compensateurs. Aussi, il ne s'agit pas même d'heures au titre du temps de présence! Autre particularité, l'accord applicable à la flotte classique, considérant la difficulté à mesurer le temps de travail, admet un décompte sur une base kilométrique ou au voyage (art. 3), ce qui renvoie aux pratiques déjà signalées.

(46) D. GERRITSEN, « Artisans et salariés dans la batellerie de l'après-guerre à nos jours », in « Frontières et identités professionnelles dans les métiers du transport », GRECO 55, 1984, pp. 124 et s., constate qu'il y a peu de distinctions sociologiques entre les salariés et les artisans de la flotte classique. À l'inverse, il existe de grandes différences entre les salariés du secteur artisanal et ceux du secteur industriel, à tel point que lorsque les grands armements cherchent à recruter des matelots afin d'armer les pousseurs, ils ne surent pas retenir ceux qui venaient du secteur artisanal. Ce sont plutôt d'anciens marins de la marine marchande ou de la pêche qui formèrent finalement les équipages des pousseurs.

al. 1), l'article 31 de l'ordonnance n° 82-41 du 16-1-1982 avait déjà modifié l'article L. 221-1 C. trav. pour que tous les navigants de la batellerie bénéficient d'un droit au repos hebdomadaire. Finalement, c'est par un décret n° 84-359 du 7-5-1984, instituant les nouveaux articles R. 221-18 à R. 221-22 C. trav., que sera adapté au secteur de la batellerie un droit longtemps revendiqué et que seules des conventions collectives manifestement mal appliquées avaient auparavant admis (47).

2. L'adaptation du droit commun du travail à l'exploitation incessante des bateaux du secteur industriel

Par comparaison avec les navigants de la flotte classique, ceux travaillant en principe pour les grands armements du transport de fret ou de passagers ont connu en 1983 une évolution radicale de leur situation juridique. Illustration majeure de cette transformation, les navigants des pousseurs et de ceux qui travaillent plus globalement sur des bateaux exploités en relève ne subissent plus, à compter du décret n° 83-1111, l'application des temps de présence. Avec la disparition de cet acclimatement des temps d'équivalence au milieu fluvial, ils bénéficient effectivement des seuils de droit commun indiqués au Code du travail. Chaque heure travaillée étant rémunérée, ils ont en principe tiré avantage des contreparties dues en cas d'heures supplémentaires dès la quarantième heure, puis dès la trentième heure de travail hebdomadaire. Ils ne peuvent pas être à la disposition de leur employeur plus de quarante-huit heures par semaine.

Cette révolution est amplement facilitée par la scission entre le lieu de vie et le lieu de travail. Si le navigant d'un bateau exploité en continu connaît des embarquements comprenant des périodes de repos et de travail, il ne fait pas corps avec le bateau : son logement est à terre, comme un marin de la marine marchande. Dès lors, il suffit au législateur d'organiser à bord cette alternance des périodes de repos et de travail, ainsi que la relève des équipages, pour que le bateau puisse être exploité en permanence et indépendamment des matelots qui ponctuellement le servent. Concrètement, les décrets du 19-12-1983 et du 4-1-2007 favorisent la mise

en place de *quarts* lors d'un embarquement et l'alternance des embarquements et des périodes de repos à terre grâce à l'organisation cyclique du temps de travail.

Le décret de 1983 (art. 3, §.2) autorise donc la constitution de cycles comprenant nécessairement une période d'embarquement et un repos à terre pour les bateaux exploités en continu. Une durée hebdomadaire moyenne de travail sur la durée totale du cycle est fixée, qui ne peut être supérieure à celle de la durée moyenne maximale indiquée à l'article L. 202-7 C. trav. (quarante-six heures, en 1983) (48). L'organisation du travail par quart est permise par l'autorisation donnée à l'employeur de porter la durée maximale journalière du travail à douze heures, tandis qu'aucune période de travail ne peut dépasser six heures d'un même tenant et qu'un repos journalier comportant une période de six heures consécutives seulement est admis (49). Le décret de 2007 permet également la constitution de quarts, selon des modalités un peu plus complexes, mais n'enlève rien à l'économie du dispositif (50).

Concernant la flotte poussée non exploitée en continu, le décret de 1983 se contentait pour l'essentiel de soumettre les navigants au droit commun du travail, sauf en matière de durée quotidienne du travail, portée à douze heures si nécessaire. Le décret de 2007 se fait au contraire plus précis. Dès lors qu'il y a une exploitation *en relèves* du bateau, l'organisation de cycles, selon les mêmes modalités qu'une exploitation en continu, peut être mise en place. Cependant, le régime des repos quotidiens est modifié, selon que le bateau navigue quatorze heures au plus chaque jour ou dix-huit heures au plus (art. 3 -I-, §.1, al. 6, 3° du décret de 1983, modifié : exploitation *semi-continue*).

Enfin, le décret du 4-1-2007 organise dorénavant la durée du travail des navigants des entreprises de transport de passagers par l'établissement de règles également assez proches du droit commun. Le nouvel article 3, §.2 du décret de 1983 modifié, tout en établissant quatre régimes d'exploitation du bateau, ne fixe en réalité qu'un régime de travail. En conformité avec le droit commun, la durée hebdomadaire du travail peut être calculée sur une période supérieure à la semaine en application d'un accord conclu dans le cadre des dispo-

(47) Les articles R. 221-19 et R. 221-20 C. trav. disposent que le repos hebdomadaire peut être accordé un jour quelconque de la semaine et que ces repos, d'au moins vingt-quatre heures consécutives, peuvent être reportés, sans qu'un même salarié puisse être occupé plus de quatorze jours consécutifs ou avoir un crédit de repos hebdomadaire supérieur à trois jours (compte tenu de la possible interposition de congés payés). Une réforme intervenue en 1998 (décret n° 98-148 du 3-3-1998 ; R. 221-20 C. trav., al. 2) autorise, par accord d'entreprise, des reports jusqu'à six jours quand l'embarcation navigue à l'étranger, afin de permettre aux navigants de rentrer dans leur foyer lors d'un cumul de repos hebdomadaires.

(48) La réforme du 4-1-2007 maintient à l'identique la règle, en indiquant d'emblée que le cycle peut être de douze semaines au plus et que la durée moyenne maximale ne peut pas être supérieure à quarante-six heures, là où le Code du travail n'autorise plus que quarante-quatre heures en moyenne, sauf à ce qu'un décret pris après conclusion d'une convention collective dispose d'une moyenne de quarante-six heures. Le décret du 4-1-2007 et l'accord du 2-4-2001 concernant le personnel relevant de la flotte exploitée

en relève (art. 3.4.1., al. 3) sont donc une application de cette possibilité.

(49) Le nouvel article L. 220-3 C. trav., issu de l'ordonnance n° 2004-1197 du 12-11-2004 portant transposition de directives communautaires, autorise dans le secteur des transports des dérogations par décret au principe d'un repos quotidien d'au moins onze heures consécutives fixé au premier alinéa de l'article L. 220-1 C. trav.

(50) Le nouvel article 3-I, §.1 du décret de 1983 modifié pose la règle d'une durée quotidienne de travail de dix heures, conforme au droit commun, mais pouvant être portée à douze heures si un cycle de deux semaines, comportant en moyenne quarante-deux heures hebdomadaires, est mis en place. La réforme de 2007 pose également le principe d'une période maximale de travail de six heures d'un seul tenant. Enfin, si un repos journalier de douze heures doit être accordé, par période de vingt-quatre heures, « cette durée peut être réduite sous réserve que le salarié dispose d'un repos d'au moins vingt-quatre heures, dont au moins deux fois six heures ininterrompues, par période de quarante-huit heures » (nouvel article 3-I, §.1, al. 6-1° du décret de 1983 modifié).

sitions de l'article L. 212-8 C. trav.. Mais la durée quotidienne de travail peut être exceptionnellement portée à douze heures (51). Pour permettre le cas échéant des relèves, chaque salarié peut ne disposer que d'un repos quotidien de huit heures, dont six heures d'un seul tenant (52). Enfin, conformément à ce qu'autorise l'article L. 212-7 C. trav., la durée maximale hebdomadaire moyenne du travail sur une période de trois mois est portée à quarante-six heures (au lieu de quarante-quatre heures).

*
* *

Le décret du 4-1-2007 marque-t-il l'achèvement d'une mue commencée avec le décret du 19-12-1983, dans la mesure où les règles les plus dérogatoires au droit commun du travail s'appliquent avant tout aux navigants de la flotte classique, qui ne représentent plus qu'un tout petit nombre de salariés? Tout dépendra finalement de l'évolution résiduelle du secteur, notamment celle de la batellerie artisanale. Or, celle-ci a survécu aux transformations drastiques qu'a connues le transport fluvial et pourrait connaître une embellie. Depuis une dizaine d'années, le secteur de la batellerie croît de nouveau (53). Il crée également des emplois (54).

Quoi qu'il en soit, l'emploi et les conditions de travail des navigants pourraient encore, dans les années à venir, connaître de nouvelles inflexions sous l'influence de divers facteurs. En premier lieu, constatons que le transport fluvial est le seul transport terrestre qui ne connaît aucune règle de sécurité venant directement limiter les temps de déplacement et de conduite. Seules existent de longue date des règles venant fixer la question capitale

de la composition des équipages. Or, bien que ce mode de transport soit lent et sûr, il reste que ce problème a déjà été abordé au niveau communautaire (55) et que certaines réglementations particulières, comme celle en vigueur sur le Rhin, en tiennent compte (56).

En second lieu, l'emploi et les conditions de travail des navigants français pourraient être affectés par l'internationalisation croissante des transports fluviaux. En l'absence de règles communes fixées par le droit communautaire, la convention de Rome du 19-6-1980 sur la loi applicable aux relations contractuelles fait prévaloir, dans le silence des parties au contrat, le droit national du lieu d'exécution habituelle de la prestation de travail ou d'établissement de l'employeur, à moins que le contrat de travail n'ait de liens plus étroits avec un autre pays (art. 6). Concernant un transport fluvial international ponctuel, c'est donc bien le droit du travail national du lieu d'établissement de l'employeur qui va s'appliquer sur les cours d'eau français, y compris une loi étrangère. En présence d'un cabotage (transport intérieur effectué par un transporteur étranger), l'article L. 342-3 C. trav. impose, il est vrai, l'application de grands pans du droit du travail français: mais pour quelle effectivité?

Or, le réseau fluvial européen est en voie d'être interconnecté (57). De plus, il est particulièrement facile à un entrepreneur fluvial de s'établir où bon lui semble, dans la mesure où les pousseurs et les automoteurs intègrent des lieux de vie et, mieux encore, un logement (58). Enfin, le rapide développement du transport fluvio-maritime, pourrait permettre à des pavillons de complaisance d'exercer leur activité jusqu'au cœur des terres ■

(51) Comme dans le droit commun, le salarié a droit à une pause de vingt minutes au bout de six heures de travail, celle-ci pouvant être néanmoins remplacée par un repos compensateur pris avant la fin de la journée suivante, conformément à l'article L. 220-3 C. trav.

(52) Par périodes de vingt-quatre heures décomptées à partir de la fin du dernier repos de six heures.

(53) Le trafic fluvial a commencé à augmenter de nouveau à partir de 1997. Il a progressé de 26% entre cette date et 2004, atteignant 6,9 milliards de tonnes/km en 2003, trafic import/export compris (2,8 milliards de tonnes/km), mais sans le trafic rhénan (« Transport fluvial: évolution du contexte et de quelques indicateurs chiffrés », *op. cit.*, p. 17). Le nombre de bateaux augmente aussi légèrement depuis la fin des années quatre-vingt-dix (1 210 automoteurs et 684 barges et chalands en 2003).

(54) Entre 1998 et 2003, les effectifs du secteur (salariés ou non) ont augmenté de 26%. L'emploi salarié a doublé en cinq ans dans les entreprises de six salariés et plus, soit principalement au sein des grands armements (N. AUGRIS, « Le transport fluvial dynamisé par les grandes entreprises de fret et de tourisme », notes de synthèse, *SESP*, n° 162, 2006).

(55) Aucun accord n'a pu être trouvé au niveau communautaire, suite au refus des Français, des Allemands et des Néerlandais d'adopter des règles contraignantes sur cette question (« Transport fluvial: évolution du contexte et de quelques indicateurs chiffrés », *op. cit.*, p. 32). Aussi, pour conduire un bateau, seul un certificat de sécurité est nécessaire (décret n° 91-731 du 23-7-1991, modifié). En vertu de règles communautaires (dir. n° 96/50/CE du 23-7-1996), ce certificat est

uniforme et permet la conduite des bateaux sur l'ensemble du réseau européen, sauf le Rhin où un permis spécifique est encore nécessaire: la « patente ».

(56) Art. 23-5, 23-6 et 23-9, fixant des temps de navigation, de repos et l'installation de tachygraphes; Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, 1995.

(57) Les bassins du Rhin et du Danube sont reliés par un canal à grand gabarit depuis 1992. Le projet « Seine-Nord » permettra à des bateaux à grand gabarit de relier la Seine au réseau belge et néerlandais. Au niveau juridique, le traité de Budapest du 3-10-2000 est entré en vigueur en 2005 et vient d'être ratifié par la France (loi n° 2007-300 du 5-3-2007). Il fixe une loi uniforme aux contrats de transport fluviaux internationaux.

(58) La question du cabotage communautaire, libéralisé depuis 1993 pour le transport fluvial, se pose de façon particulière. Comme dans le transport routier de marchandises, l'État français a cherché à limiter fermement la pratique du cabotage sur les cours d'eau nationaux par des dispositions légales (loi n° 2005-882 du 2-8-2005, art. 90 et s.) dont la conformité au droit communautaire est sujette à caution parce qu'elles ajoutent aux dispositions du règlement n° 3921/91/CEE du 16-12-1991 et en restreignent la portée. Or, dans le secteur fluvial, il apparaît que la concurrence faite aux bateliers français par des marinières établis à l'étranger est partiellement le fait d'entrepreneurs français ayant immatriculé leur embarcation dans des pays limitrophes à la France (sur cette expatriation de bateliers français, cf. « Le transport maritime et fluvial en France », *op. cit.*, p. 52; G. de VERICOURT, « Une grande famille au fil de l'eau », in « Les Bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens? » *op. cit.*, p. 69).