



HAL
open science

Les dispositions sociales du secteur des transports et le Code du travail

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. Les dispositions sociales du secteur des transports et le Code du travail. Revue de droit des transports et de la mobilité, 2009, 4, p. 9-17. halshs-01413812

HAL Id: halshs-01413812

<https://shs.hal.science/halshs-01413812>

Submitted on 28 Apr 2022

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.

6 Les dispositions sociales du secteur des transports et le Code du travail

Stéphane CARRÉ,

maître de conférences à l'université de Nantes, IUT de Saint-Nazaire,
UMR CNRS 3128 « Droit et changement social »

Le Code du travail, avant que ne soit entreprise sa réécriture en 2008, intégrait à titres divers de nombreuses dispositions sociales spécifiques aux secteurs et aux métiers du transport. Il regroupait ainsi une partie du droit social des transports et contenait le droit commun du travail applicable aux salariés de ce secteur quand les dispositions non codifiées, particulières mais partielles, auxquelles ils étaient par ailleurs assujettis, faisaient défaut. Les rédacteurs du nouveau Code du travail, en choisissant de ne garder dans cet ouvrage que les règles générales du droit du travail, ont entraîné une réelle désintringement du droit social des transports : la plupart des règles spécifiques aux professions de ce secteur n'apparaissent plus, cependant que sont maintenues certaines dispositions sectorielles et qu'apparaissent même quelques règles générales, mais relatives cependant au monde des transports. Disparaissant, ces dispositions spéciales ne sont pas pour autant abrogées. Nombre d'entre elles devraient intégrer à terme un Code des transports en voie de gestation.

1 - À l'évidence, les différents domaines du droit ne sont pas des univers étanches, parfaitement étrangers les uns aux autres et qui seraient juxtaposés. Leur autonomie respective tient certes en partie à l'existence de principes différents, tels ceux que l'on invoque traditionnellement pour rendre compte d'un droit privé distinct d'un droit public, mais, outre qu'il existe dans chaque branche des règles qui s'avèrent communes, il existe également des chevauchements parce que les sphères de la vie sociale que ces branches régissent se superposent plus qu'elles ne s'opposent ou se juxtaposent. Des secteurs économiques, des milieux sociaux, des impératifs technologiques agissent comme autant de sphères d'influences et incitent au développement de règles particulières qui viennent se greffer sur divers domaines juridiques régissant d'autres aspects de la vie sociale. De la sorte, le droit des transports peut apparaître comme la traduction juridique d'un milieu économique, technique et social spécifique qui diffuse sa marque à d'autres rapports sociaux quand ils entrent en symbiose. Dans le droit comme dans sa pratique, des spécificités « transport » se manifestent dans différents champs juridiques au départ indifférents ou neutres par rapport à ce secteur d'activité. Il en va ainsi pour le droit des sociétés¹, le droit de la concurrence² et beaucoup de contrats commerciaux³. Il en va également en droit du travail.

2 - Dès lors, l'articulation entre les différents domaines tient d'abord aux rapports qui s'instaurent entre règles générales et règles spéciales. Des règles propres aux transports apparaissent, qui prévalent sur les règles générales, en matière commerciale comme au chapitre social. Cependant, la diversité des situations est de

mise. Parfois, tout un corps de règles s'établit sur un secteur spécifique, qu'il va venir régir complètement, de façon très autonome, et même jusqu'au moindre détail (par exemple, le Code de la route, que l'on peut concevoir comme un droit pénal spécial⁴). Mais souvent, la règle spécifique au transport est implantée au sein d'un corpus de règles plus générales, dont elle ne modifie qu'à la marge l'ordonnement, sur un point précis. Il arrive également que tout un ensemble de règles spéciales apparaisse, qui refoule l'application des règles plus générales sinon applicables, mais que ces dispositions propres aux transports ne couvrent pas tous les aspects du domaine : l'exclusion est alors réelle, encore que cette éviction n'est fréquemment que partielle ou formelle.

3 - Or, c'est ainsi que le droit du travail s'est trouvé, ces dernières années, ponctuellement infléchi par son application aux secteurs des transports : de façon diffuse, par petites touches, et parfois en tâches plus larges, les dispositions du Code du travail ont été alors adaptées, sinon partiellement exclues. Mais le droit des transports ne forme pas un ensemble juridique homogène, construit autour de quelques principes décisifs. De la sorte, il n'est pas, comme le droit du travail, le droit d'un contrat, en l'occurrence le contrat de travail. La législation des transports est, dans sa conception la plus large, celle qui régit l'ensemble des déplacements des personnes et des choses à l'aide d'une technique : un mode de transport (navires, véhicules routiers, oléoducs...) ⁵. Elle renvoie également à tout ce qui prépare, facilite ou organise ces déplacements (assurances, entreposage, manutention...). Aussi, dans ses relations avec le droit du travail, les dispositions relatives au transport prennent de multiples aspects.

4 - À l'évidence, la jonction des deux domaines peut surgir quand un salarié travaille dans le secteur économique des transports (par exemple les « exploitants » des entreprises du transport routier). Mais il advient couramment qu'un salarié d'un quelconque secteur d'activité trouve un emploi dans une fonction liée au transport (ainsi le conducteur routier d'une entreprise effectuant du

1. Ainsi, le cas particulier des sociétés coopératives de transport (L. n° 83-657, 20 juill. 1983 mod. ord. n° 2004-274, 25 mars 2004 et ord. n° 2005-882, 2 août 2005 : JO 21 juill. 1983, p. 2242).

2. Par exemple, les règles interdisant l'établissement de prix abusivement bas, tel l'article 209 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure pour le transport fluvial ou les lois n° 92-1445 du 31 décembre 1992 et la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 pour le transport routier. V. également l'article 6 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI).

3. À commencer par le contrat de transport et l'ensemble des règles spécifiques qui le régissent (singulièrement, les articles L. 133-1 et suivants du Code de commerce ainsi que les contrats types existant en droit routier et fluvial), alors que ce contrat est une variété du contrat d'entreprise. Mais on peut évidemment signaler le contrat de commission de transport (C. com., art. L. 132-3 et s.) dans ce qu'il a de spécifique par rapport au simple contrat de commission (C. com., art. L. 132-1 et s.).

4. Nonobstant l'article L. 122-1 du Code de la route qui reprend les articles 1^{er} à 6 de la loi Badinter du 5 janvier 1985.

5. De plus, illustration d'une logique principalement matérielle, il existe souvent autant de règles spécifiques qu'il y a de modes de transport tandis que, pour chaque mode, une distinction doit être faite entre transport de personnes et transport de marchandises.

compte propre ou le manutentionnaire d'un quai de chargement). Enfin, et il s'agit là d'une situation éminemment différente, le droit du travail peut venir fixer des dispositions « transport » susceptibles de s'appliquer à l'ensemble des salariés. Néanmoins, pour qu'il y ait interférence, encore faut-il que l'aspect transport vienne modifier la règle sociale et, au surplus, que le droit du travail soit applicable au travailleur. Là, rares sont ceux qui, ayant une fonction en rapport avec les transports, échappent totalement au droit du travail et donc, peu ou prou, à l'application des règles inscrites au Code du travail⁶. De plus, quelques dispositions du Code du travail peuvent infléchir le régime juridique applicable à certains travailleurs du transport quand leur situation effective apparaît incertaine au regard de l'application du droit du travail⁷.

5 - Par contre, quand un contrat de travail existe, l'empreinte des particularismes du transport sur l'application de principe du Code du travail est des plus variables. Parfois, cette empreinte est nulle : il n'y a pas d'interférence car aucune règle spéciale n'existe⁸. Dans d'autres situations, nombreuses, le Code du travail, jusqu'à sa refonte en 2008⁹, semble souverain en ce que les adaptations liées aux transports, parfois minimes, dépendent directement des dispositions qui y sont incluses ou ont, à défaut, vocation à intégrer le code (1). Mais souvent, les singularités du monde du transport ont facilité l'apparition de tout un ensemble de dispositions spécifiques et concurrentes, susceptibles de rendre de larges pans du Code du travail inapplicables. C'est alors que ce code n'apparaît que tel un suzerain du fait de la relative autonomie de ces droits spéciaux, autonomie au demeurant parfois factice (2)¹⁰. Mais la refonte

récente du Code du travail révèle toutefois une réelle désintronisation des deux sphères d'influence, en particulier là où le Code du travail, exerçant le plus fortement sa souveraineté, la trame des dépendances entre les deux sphères était la plus resserrée (3).

1. Le Code du travail souverain

6 - En quelque sorte, le Code du travail, tel qu'il se présentait jusqu'en 2008, était ici maître chez lui : des dispositions propres au droit social des transports y étaient incluses (B). En d'autres circonstances, certaines dispositions générales du code renvoyaient à des textes d'application sectoriels et non codifiés, mais dont l'existence était autorisée par certaines dispositions du code (C). Ce sont d'abord les personnels itinérants travaillant dans les entreprises de transport qui ont fait l'objet de telles dispositions. Ce sont ensuite les personnels d'exploitation sédentaires qui ont été parfois concernés. Ces règles sectorielles et professionnelles ont concerné principalement l'aménagement du temps de travail. Néanmoins, il nous faut d'abord constater l'existence de quelques règles, non incluses au Code du travail avant sa refonte de 2008, qui pourtant auraient pu avoir vocation à l'être du fait de leur généralité (A).

A. - Règles générales non codifiées

7 - Nous sommes ici en présence de dispositions qui, virtuellement, sont celles du Code du travail : non codifiées, elles ont vocation à entrer dans cet ensemble parce qu'elles sont susceptibles de s'appliquer à tous les salariés. Il s'agit principalement d'aides aux transports au bénéfice de ces travailleurs¹¹. C'est ainsi que l'on peut mentionner la loi n° 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains, dont des dispositions obligent ou permettent aux employeurs de participer à la prise en charge du prix des titres d'abonnement souscrits par les salariés pour leurs déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail¹². Cette loi entraîna d'ailleurs l'abrogation de dispositions codifiées à l'objet similaire, les anciens articles L. 142-3 et L. 142-4 du Code du travail relatifs aux primes de transport. Mais il est encore possible de citer l'article 69-4° de la loi n° 2006-1770 du 30 décembre 2006 et le récent décret n° 2007-175 du 9 février 2007 sur les chèques-transports, qui complètent la loi n° 82-684 du 4 août 1982, et élargissent le champ d'application des aides aux trajets domicile-travail des transports en commun aux transports individuels.

8 - Enfin, dans la catégorie des aides au transport, nous pouvons même inclure la législation sur les chèques-vacances, dont les dispositions sont pourtant codifiées, mais fixées dans le Code du tourisme. Elle est assurément une législation sociale : applicable aux salariés justifiant d'un revenu ne dépassant pas un certain plafond, bénéficiant également à leur conjoint et aux personnes qui

6. Pour la plupart, ces travailleurs sont des salariés qui, même occupés dans le secteur public, sont employés sur la base d'un contrat de travail par des établissements à caractère industriel et commercial. Notons cependant le cas de travailleurs indépendants exerçant des activités professionnelles typiques du transport, tels les artisans chauffeurs (de taxis, de poids lourds...) et les artisans bateliers du transport fluvial. On peut également citer le cas de fonctionnaires ayant la charge d'un transport (postiers, pompiers professionnels exerçant la fonction d'ambulanciers...). Sur cette question, relevons encore que le Tribunal des conflits a récemment jugé que la relation de travail maritime entre un marin et le service public (en l'espèce une direction départementale de l'équipement) relevait du droit privé.
7. Ainsi, l'article L. 781-1-2° qui dispose que les dispositions du Code du travail sont applicables aux personnes dont la profession consiste essentiellement à vendre ou à recevoir des biens qu'il va s'agir, notamment, de « manutentionner ou transporter », quand ces biens sont fournis quasi exclusivement par une seule entreprise, qui pourvoit ou agréé également les locaux pour cette activité et impose les conditions et prix pour l'exercice de ladite activité. Mais, à l'inverse, certaines dispositions du code peuvent être un obstacle à l'application du droit du travail à certaines professions en posant une présomption d'activité indépendante. De la sorte, les dispositions de l'article L. 120-3 qui présume n'être pas liées par un contrat de travail les personnes physiques inscrites au registre des entreprises de transport routier de personnes et qui exercent certaines activités de transport scolaire ou de transport à la demande.
8. Par exemple, le gestionnaire d'une flotte de camions dans une entreprise du secteur de la chimie est intégralement soumis aux dispositions générales du code du travail, que ne vient moduler aucune règle spécifique applicable seulement à la fonction « transport » qu'il remplit dans l'entreprise.
9. La refonte du Code du travail a été initiée et encadrée par la loi d'habilitation n° 2004-1343 du 9 décembre 2004. L'article 57, II de la loi du 30 décembre 2006 précise que cette refonte doit avoir lieu à droit constant. Le nouveau Code du travail a été institué par l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007, pour la partie législative et par le décret n° 2008-244 du 7 mars 2008 pour la partie réglementaire.
10. L'autonomie de ces ensembles juridiques spécifiques par rapport au droit commun est régulièrement contestée par la doctrine (V., par ex., pour les marins, P. Chaumette, *Le droit social des gens de mer in Droits maritimes (ss la dir. de J.-P. Beurrier) : Dalloz, Paris, 2006.* – pour les salariés des entreprises à statut, V. F. Saramito, *Le droit du travail applicable aux relations de travail à la SNCF : Dr. ouvrier 1989, p. 168*). En fait comme en droit, si une réelle autonomie se constate et s'il est possible de distinguer une souveraineté plutôt qu'une souveraineté du droit commun, c'est d'abord dans la forme plus que dans le contenu, c'est-à-dire par rapport au Code du travail (présence plus ou moins affirmée de textes extérieurs au Code du travail) plutôt que par rapport au droit commun du travail. Quant au contenu, l'existence de règles formellement extérieures au code peut certes favoriser une relative autonomie (existence de lois spéciales). Cependant, remarquons d'abord qu'une autonomie ne signifie pas une complète indépendance (d'où une souveraineté ou encore l'image d'un « protectorat » du droit commun). Signalons ensuite qu'il existe des situations

où cette apparente autonomie est largement factice (réglementation applicable aux transports urbains) tandis que, à l'inverse, le Code du travail accueille des règles professionnelles dérogatoires à moins que ses dispositions ne les autorisent par le renvoi à de nombreux textes réglementaires non codifiés.

11. Si ces règles n'entrent pas précisément dans le cadre d'un droit social des transports puisque leur champ d'application n'est pas attaché à l'exercice d'une fonction dans le domaine des transports, la situation est différente en ce qui concerne les dispositions non codifiées de l'arrêté du 26 avril 1996 relatif aux protocoles de sécurité. Ce texte réglementaire a pour objet la prévention des risques lors des opérations de chargement et de déchargement connexes à un transport. Les entreprises de transport sont donc au premier chef concernées, mais également toutes les entreprises effectuant un transport pour compte propre, et finalement tous les établissements qui accueillent des véhicules de transports pour les besoins de leur activité. La réglementation sur les protocoles de sécurité est donc générale parce qu'elle tend à concerner tous les secteurs d'activité, mais elle est spéciale en ce qu'elle ne s'applique qu'à des activités connexes aux transports.
12. V. également le décret n° 82-835 du 30 septembre 1982 concernant les trajets domicile-travail.

sont à leur charge, elle permet l'obtention de titres en paiement de dépenses effectuées durant les vacances mais, plus largement encore, pour leurs activités de loisirs, leur hébergement, leurs repas et « pour les transports en commun » (C. tourisme, art. L. 411-2). L'article L. 411-3 du Code du travail précise que des prestataires de services conventionnés peuvent, en particulier dans le secteur des transports, consentir aux bénéficiaires de chèques-vacances des réductions de tarifs et des bonifications. Les employeurs de ces salariés participent au financement des chèques-vacances. On s'éloigne ici manifestement d'un droit social des transports. Car nous sommes dans le cadre d'un droit aux transports dont la condition est l'existence d'un contrat de travail. Il ne s'agit donc pas d'une règle spéciale de droit du travail : si le thème reste le transport, l'objet de la règle participe de l'organisation d'un rapport salarial général alors que nous avons défini le droit social des transports comme l'ensemble des règles de droit du travail et de la sécurité sociale dont la spécificité (en matière de durée du travail, formation professionnelle, allocation chômage...) tient à une fonction (conducteur, aiguilleur...) ou à un secteur (transport fluvial...) du transport.

B. - Complémentarité entre dispositions générales et spéciales du Code du travail

9 - Ce cas de figure était assez courant dans le Code du travail, avant 2008. Il marquait, plus que toutes autres articulations, le souci d'ordonnance qui préside couramment aux mouvements de codification. Les dispositions spécifiques aux transports, intégrées au Code du travail, concouraient ici aux multiples déclinaisons sectorielles qui abondaient dans le code ou, de façon plus tranchante, venaient déroger aux règles générales fixées dans l'ouvrage. De ces déclinaisons, la réglementation sur le repos hebdomadaire donnait un bon exemple¹³. Ainsi, l'article L. 221-9 du Code du travail autorisant la mise en place d'un repos par roulement visait notamment les entreprises de moyens de locomotion, les entreprises de transport par terre autres que les chemins de fer et les entreprises de transport et de travail aériens. De façon similaire, les tableaux présentés aux articles R. 221-4 et R. 221-4-1, en application des articles L. 221-9 et L. 221-10, intéressaient parfois des établissements et des travaux liés au monde du transport : acheminement des matières pour les fabriques d'engrais animaux, services de transport pour livraisons dans les établissements industriels et commerciaux, services de péage pour les entreprises d'exploitation des ouvrages routiers, les services et les commerces situés dans l'enceinte des aéroports¹⁴...

13. Mais bien d'autres illustrations existaient, dispersées dans le Code du travail. Ainsi l'article L. 144-3 interdisant aux employeurs de différents secteurs, dont celui des transports, d'imposer aux salariés des versements ou des retenues d'argent au motif de l'existence de frais à la charge de l'employeur. Mentionnons l'article L. 148-2 autorisant l'existence, sous diverses conditions, d'économat à la SNCF (économat qui, en réalité, n'existe plus) ainsi que le premier alinéa de l'article L. 324-1, dont les dispositions ont été abrogées peu de temps avant que le code soit refondu, et qui interdisait un cumul d'emplois aux fonctionnaires et à certains agents « commissionnés » ou titulaires, dont ceux de la SNCF, des réseaux de chemins de fer d'intérêt local, des compagnies de navigation aériennes et maritimes subventionnées, des régies municipales ou départementales, ce qui pouvait viser les agents de certains services de transports urbains. On pourrait encore citer les dispositions de l'article L. 342-3 en matière de réglementation sociale applicable dans le cadre d'un cabotage routier ou fluvial (L. n° 2005-882, 2 août 2005, art. 89), le troisième alinéa de l'article L. 511-3 en matière de compétence territoriale des conseils de prud'hommes vis-à-vis des aéroports, l'article R. 523-7 sur la composition des commissions de conciliation en cas de grèves dans les transports, l'article L. 611-4 permettant la constitution d'une inspection du travail spécifique dans les transports (voie ferrée, route, transport aérien)...

14. On peut encore signaler les articles L. 221-20 et R. 221-7 sur les opérations de chargement et de déchargement dans les ports, débarcadères et stations et pour un certain nombre d'activités : réparation de bateaux, conserveries, bâtiment... Par ailleurs, en certaines circonstances, les relations pouvant s'instaurer entre le monde du transport et du travail ont pu prendre une facture bien particulière. Dans un cas au moins, le droit du travail prend en compte les sujétions des tâches dévolues aux professionnels du transport pour atténuer les obligations

10 - Mais les dérogations aux règles générales pouvaient prendre un caractère plus marqué et plus ample, de même que viser seulement un secteur du transport. C'est alors que la spécificité d'un droit social des transports devenait particulièrement visible, encore qu'il ne s'agissait que de l'adaptation des règles générales à un milieu particulier, au sein même du corpus de règles du code : la mutation était formellement encadrée, qui soulignait plus, au premier regard, l'appartenance de la profession aux règles générales du droit du travail qu'elle n'indiquait une prise de distance par rapport au droit commun. Ainsi, de longue date, la partie réglementaire du code du travail a-t-elle inclus, toujours en matière de repos hebdomadaire, une section III consacrée au « Régime particulier du personnel des entreprises de navigation intérieure » (C. trav., art. R. 221-18 à R. 221-22) et visant soit le personnel sédentaire d'exploitation (régulation, chargement et déchargement des bateaux), soit le personnel navigant¹⁵. De même, et consacrant un particularisme professionnel tendanciellement plus ample, le livre VII concernant les « Dispositions particulières à certaines professions » comportait-il un titre IV « Transports et télécommunications » dont les règles visaient les marins et les dockers. Enfin, et là peu de temps avant que l'ouvrage ne soit remodelé, le législateur s'était engagé dans une plus forte intégration des règles spécifiques aux transports au sein du Code du travail. Les rudiments d'un droit commun du travail des transports terrestres avaient été ainsi incorporés au code. Concrètement, l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition des directives communautaires n° 2000/34 et n° 2003/88 ajoutait une section nouvelle aux chapitres II et III (durée du travail et travail de nuit) du titre premier du livre II. Intitulée chacune « Dispositions particulières relatives à certains salariés du secteur des transports », ces sections (comprenant les articles L. 212-18, L. 212-19 et L. 213-11) intégraient des dispositions fixant directement certaines règles particulières¹⁶.

11 - Cependant, l'image d'un Code du travail souverain, sachant retenir à lui l'ensemble de la législation salariale était trompeuse. Car, concernant les dispositions du livre VII, encore faut-il préciser que la partie législative (C. trav., art. L. 742-1 et s.) comprenait essentiellement des dispositions indiquant les parties du Code du travail applicables à ces professions et la manière dont il convenait de les mettre en œuvre à la lumière des multiples textes étrangers à cet ouvrage. Principalement, il ne s'agissait donc pas de règles de fond¹⁷. De façon similaire, par le jeu d'exceptions renvoyant à une législation spéciale étrangère au code (par exemple, celle

des employeurs, sans qu'il s'agisse pour autant d'influer sur les conditions de travail des salariés. C'est ainsi que, pour le décompte des effectifs d'une entreprise en vue d'assujettir l'employeur à l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés (C. trav., art. L. 323-1 : entreprises d'au moins vingt salariés), la liste des professions exigeant des conditions d'aptitude particulières et qui n'étaient pas décomptées dans cet effectif (C. trav., art. D. 323-3) ou seulement décomptées avec un coefficient de minoration (C. trav., art. D. 323-2-3 à compter du décret du 9 février 2006), comprenait principalement des professions liées au transport : navigants de l'aviation civile, de la marine marchande, ambulanciers, contrôleurs des transports, conducteurs routiers, conducteurs d'engins guidés, dockers...

15. Autre exemple, mais d'apparition très récente, les dispositions particulières au personnel des entreprises assurant dans les trains la restauration ou l'exploitation des places couchées : C. trav., art. R. 221-23 à R. 221-26 (D. n° 2007-353, 17 mars 2007).

16. Ainsi, l'article L. 213-11 donnait-il une définition du travail de nuit propre au personnel navigant ou roulant d'un certain nombre d'entreprises de transport (transport routier, navigation intérieure, entreprises d'exploitation des places couchées dans les trains...). On peut encore signaler l'article L. 220-3, en matière de repos quotidien, instituant une pause spécifique, en cours de travail, à l'adresse des conducteurs routiers ou autorisant, à l'inverse, le report des pauses, sous forme de repos compensateurs, dans d'autres secteurs du transport. De plus, l'ordonnance du 12 novembre 2004 (modifiant l'article L. 122-25-1-1) obligeait l'employeur à placer à un poste de jour les salariées du transport visées à l'article L. 213-11 (travail de nuit) quand, en état de grossesse ou ayant accouché, elles en faisaient la demande.

17. L'article L. 742-1, qui ouvre les dispositions législatives du Code du travail visant spécifiquement les marins, énonçait d'ailleurs que « le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont

concernant les agents de la SNCF) ou par des renvois à une réglementation sectorielle non codifiée, les « dispositions particulières relatives à certains salariés du secteur des transports », présentes au livre II, mettaient également en évidence une altérité plus affirmée¹⁸.

C. - Complémentarité entre dispositions du Code du travail et dispositions spéciales non codifiées

12 - Les dispositions particulières instituées par l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 comportaient quelques exemples de renvois à une réglementation complémentaire qu'il était nécessaire de se procurer ailleurs, encore que les éditeurs intégraient parfois ces textes en appendice du Code du travail publié. De cette façon, le deuxième alinéa de l'article L. 212-18 indiquait que « des décrets, pris après consultation des organisations syndicales représentatives (...) déterminent les conditions dans lesquelles il peut être dérogré : 1° Pour l'ensemble des salariés de ces entreprises, aux dispositions de l'article L. 212-7-1 (...) » en matière de cycles de travail. Ces règlements d'application des dispositions du Code du travail faisaient encore de celui-ci le texte souverain, quoique ces dispositions réglementaires dérogeaient aux règles du code, car c'est dans les limites et aux conditions posées par le Code du travail que ces textes étaient établis.

13 - Ce mécanisme du renvoi à des textes non codifiés a connu une fortune manifeste concernant l'aménagement du temps de travail¹⁹. De longue date, à l'image de l'article L. 212-18, le Code du travail a utilisé cette technique concernant un grand nombre de professions qui n'étaient pas toutes, loin s'en faut, des professions spécifiques aux transports. Les renvois opérés par divers articles du code n'apparaissent donc pas ouvertement comme des dispositions de droit social des transports²⁰. Il n'empêche qu'ils en permettaient l'existence. Ainsi, le deuxième alinéa de l'article L. 212-1 disposait que la durée quotidienne du travail effectif par salarié ne peut excéder dix heures, « sauf dérogations dans des conditions fixées par décret ». L'article L. 212-2, dans sa rédaction

régis par des lois particulières. Puis la suzeraineté du Code du travail apparaissait dans les dispositions subséquentes qui fixaient néanmoins les conditions d'application du Code du travail aux marins.

Par contre, la partie réglementaire du Code du travail comportait beaucoup plus de règles de fond originales applicables aux marins et aux dockers. De plus, la partie reprenant les décrets simples (*C. trav., art. D. 741-1 et s.*) comportait tout un ensemble de dispositions relatives aux congés payés des travailleurs intermittents des transports (ce qui, en pratique, concernait certains transports routiers) ainsi que des dispositions en matière de repos compensateurs concernant le personnel portuaire, indépendamment des dispositions propres aux dockers (*C. trav., art. D. 744-1*).

18. De cette façon, le premier alinéa de l'article L. 212-18, tout en indiquant que « les dispositions de la présente section s'appliquent aux salariés (...) de transport ferroviaire », affirme que « toutefois elles ne s'appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local (...) ». Exemple similaire à l'article L. 221-1 (*V. infra*).

19. Mais dans certains cas, il existait également des textes d'application particuliers sans que le code n'indiqua explicitement qu'ils pussent exister. Par exemple, les articles L. 122-28-1 et L. 122-28-7 sur le congé parental d'éducation faisaient l'objet d'une déclinaison pour le personnel navigant de l'aviation civile (*D. n° 86-1247, 5 déc. 1986*). La situation était similaire pour les temps partiels et les congés pour création d'entreprise, ainsi que le congé sabbatique (*D. n° 86-1247, 5 déc. 1986*).

20. Pourtant, dans certaines circonstances, c'était bien les seules entreprises de transport qui étaient concernées. De la sorte, l'article L. 241-1 étendait d'abord « aux entreprises de transport par fer, par route, par eau et par air » les dispositions du titre IV du livre II en matière de services de santé au travail, puis indiquait que « des décrets fixent, pour chaque catégorie d'entreprises de transport, les modalités d'application du présent alinéa ». D'où l'existence d'un grand nombre de règlements particuliers aux dispositions non codifiées (par ex., *V. D. n° 58-1221, 11 déc. 1958* concernant les services de santé au travail dans les chemins de fer secondaires d'intérêt général, les réseaux de voies ferrées d'intérêt local et de tramways). Mentionnons également le troisième alinéa de l'article L. 212-4-4 permettant, pour les seules activités de transport de voyageurs présentant le caractère de service public, la possibilité de déroger par voie réglementaire, au principe de l'unicité de la pause, et de sa limitation à deux heures, pour les salariés à temps partiel.

datant de l'ordonnance du 16 janvier 1982, indiquait que « des décrets en conseil des ministres déterminent les modalités d'application de l'article L. 212-1 », qui fixait, à son premier alinéa, la durée légale du travail. Mais ce dernier article, dans sa rédaction antérieure à 1982, disposait de règles similaires qui furent posées une première fois lors de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine des quarante heures²¹. On peut encore citer le dernier alinéa de l'article L. 212-4 qui énonçait qu'une « durée équivalente à la durée légale peut être instituée dans les professions et pour des emplois déterminés comportant des périodes d'inaction soit par décret, pris après conclusion d'une convention ou d'un accord de branche, soit par décret en Conseil d'État ».

14 - C'est donc sur la base de ces dispositions qu'un droit spécial a été érigé à la périphérie du Code du travail, mode de transport par mode de transport, les spécificités étant d'ailleurs dédoublées par le fait que cette réglementation particulière a eu tendance à prendre en compte l'existence de sous-secteurs d'activité. De la sorte, le décret n° 83-40 du 23 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises distinguait-il les « grands routiers » des chauffeurs « courte distance » tout en établissant une autre distinction en mettant à part les conducteurs travaillant dans le secteur de la messagerie ou le transport de fond. Suite à une réforme intervenue en 2007, ce décret prend également en compte, de façon séparée, le cas des coursiers circulant sur des « deux roues » (*art. 5, § 7, c*). De façon similaire, le décret n° 2007-14 du 4 janvier 2007 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport fluvial établit une différence entre le transport de voyageurs et de marchandises et distingue, pour les entreprises de transport de marchandises, entre le cas de la batellerie artisanale et celui des grands armements utilisant en continu automoteurs et pousseurs²².

2. Le Code du travail suzerain

15 - Les spécificités du monde des transports ont cependant incité à l'apparition de règles concurrentes à celles placées dans le Code du travail. Concurrence et non pas complémentarité comme précédemment : des règles étrangères au code apparaissent que les dispositions du code, dans un premier temps, ne semblent pas connaître, mais qui ont le même objet que celles placées dans ce corpus (réguler un rapport salarial) ou interfèrent avec cet objet (assurer la sécurité d'un mode de transport par le contrôle de l'activité professionnelle)²³. Deux situations se dégagent à cet égard.

21. Concernant le secteur du transport, il a existé d'ailleurs certains textes d'application non codifiés, dont le fondement restait la loi de 1936. De la sorte, citons le décret n° 49-469 du 4 avril 1949 sur la durée du travail du personnel au sol dans le transport aérien, le décret n° 73-1008 du 22 octobre 1973 déterminant les modalités d'application des dispositions de la loi du 21 juin 1936 sur la durée du travail du personnel des entreprises assurant la restauration ainsi que l'exploitation des places couchées dans les trains, abrogé par l'article 17 du décret n° 2006-1336 du 3 novembre 2006.

22. Ces distinguos ne sont d'ailleurs pas exhaustifs. Ainsi, pour le secteur routier, le décret n° 98-40 du 26 janvier 1983 a longtemps comporté des dispositions relatives aux entreprises de transport interurbain de personnes, règles aujourd'hui abrogées suite à l'apparition d'un nouveau règlement applicable à ce secteur, le décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003. On peut également constater que les ambulanciers ont une réglementation qui leur est propre (*D. n° 2001-679, 30 juill. 2001*)...

23. Cet aspect ne sera pas abordé parce qu'il s'éloigne trop du thème de cette étude. Mais il est évident que les règles de sécurité qui s'imposent à certains travailleurs du transport, qu'ils soient salariés ou non, conditionnent fortement leurs conditions de travail. Elles interfèrent donc nécessairement avec les règles sociales, notamment en matière de formation professionnelle (qualification professionnelle des chauffeurs routiers, des mécaniciens de locomotives, des pilotes d'avions, des bateliers et des marins), en matière de durée du travail (du fait des règles spécifiques sur les durées de conduite ou les temps de vol...) ou sur la question incidente de la composition des équipages. Parfois, d'ailleurs, cette interférence surgit au détour d'une disposition du code du travail. De la sorte, le dernier alinéa de l'article L. 220-3 mentionnait, concernant les pauses dans le travail, le règlement communautaire n° 3820/85 du 20 décembre 1985, sur les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers.

Soit les relations sociales de grandes entreprises assurant un service public de transport vont être régies partiellement par des règles particulières. C'est le cas des entreprises à statut (A). Soit un secteur du transport, occupé par différentes entreprises, voit ses relations sociales partiellement régies par un corpus de règles professionnelles, étrangères et concurrentes à celles du Code du travail (B).

16 - Ces ensembles législatifs apparaissant extérieurs au Code du travail, celui-ci peut ne contenir aucune référence à ces règles particulières. Cependant, l'autonomie et la complétude de ces dernières vis-à-vis du code n'ont jamais été totales²⁴. Compte tenu du caractère parcellaire de ces règles spécifiques, alors qu'une superposition entre deux régimes juridiques survenait, il apparaît souvent utile de préciser dans le Code du travail quand telle partie de l'ouvrage s'appliquait. Mais ces dispositions, fixant un champ de compétence plutôt qu'une règle de fond, ont pu aussi être placées dans les textes extérieurs au code, donnant ainsi l'impression, à sa seule lecture, qu'aucune interférence n'existait.

A. - Les entreprises à statut

17 - Globalement, les entreprises à statut sont caractérisées par l'existence de règles fixant un régime du travail ou de sécurité sociale spécifique, non par la voie de conventions collectives se surajoutant aux dispositions du Code du travail, mais par la voie de règlements unilatéraux fixés par l'État ou la direction de l'entreprise (puis, le plus souvent approuvés par l'autorité de tutelle)²⁵. Toutefois, des conventions collectives peuvent aujourd'hui venir compléter les statuts²⁶. Ces derniers peuvent concerner les régimes de retraites, l'assurance-maladie, la durée du travail, les mécanismes de représentation du personnel. À l'origine, les statuts de l'après-guerre n'indiquaient pas si le droit commun du travail était applicable aux salariés de ces entreprises publiques ou des sociétés d'économie mixte. C'est donc la jurisprudence qui répondit à cette question par l'affirmative. Précisément, elle décida que les agents de ces entreprises étaient dans une situation de droit privé et relevait de la sorte des conseils de prud'hommes, y compris pour l'application desdits statuts²⁷. Le législateur confirma cette solution par une loi n° 79-44 du 18 janvier 1979. L'article L. 511-1 du Code du travail indiquait ainsi que « les personnels des services publics lorsqu'ils sont employés dans des conditions de droit privé relèvent de la compétence des conseils de prud'hommes ». La solution apparut moins nette pour l'application directe des dispositions du Code du travail, quand aucun texte n'indiquait explicitement si elles pouvaient être mises en œuvre à destination des salariés de ces entreprises²⁸. La Cour de cassation répondit positivement quand le Conseil d'État restreignit aux principes généraux l'application du droit commun du travail²⁹.

24. À l'exception des marins, tant que les règles de droit social maritime furent antérieures au droit commun du travail.

25. Les entreprises à statut ont été exclues des dispositions du Code du travail concernant les conventions collectives par la loi n° 50-205 du 11 février 1950.

26. L. n° 82-957, 13 novembre 1982. - C. trav., anc. art. L. 134-1, al. 3 et nouvel art. L. 2233-2.

27. Cass. soc., 12 juill. 1950 : Dr. soc. 1950, p. 665 ; Dr. soc. 1950, p. 475. - CE, 21 déc. 1951, Dame Ferron : Rec. CE 1951, p. 610. - CE, 8 mars 1957, Jalenques : Rec. CE 1957, p. 159.

28. Il apparut du moins dans l'après-guerre que les dispositions du Code du travail relatives à la négociation collective n'étaient pas applicables aux entreprises à statut, les conventions collectives étant justement remplacées par ces statuts tandis que la loi du 11 février 1950 concernant la négociation collective excluait explicitement de son champ d'application ces entreprises (J. Chorin, *Le particularisme des relations du travail dans les entreprises publiques à statut* : LGDJ, Paris, 1994).

29. Cass. soc., 4 déc. 1990 : Bull. civ. 1990, V, n° 602. - CE, 1^{er} juill. 1988, Billard et Volle : S. 1988, p. 775. - sur ces conflits récurrents entre règles statutaires et droit commun du travail, V. notamment F. Saramito, *op. cit.* (pour une application au cas de la SNCF). - J. Chorin, *op. cit.* Par ailleurs, la jurisprudence récente illustre également ces difficultés : CA Paris, 20 mai 2008, n° 06/11161 : JurisData n° 2008-365212 ; Rev. dr. transp. 2008, comm. 228, note S. Carré. - CE, 2 juill. 2008, n° 309647 et n° 310174 : Rev. dr. transp. 2008, comm. 194, obs. Ch. PAulin (conflit entre règles statutaires et règles constitutionnelles).

18 - Mais, au fil des réformes, des dispositions du Code du travail, plutôt disparates, ont finalement précisé le champ d'application des diverses parties de l'ouvrage au regard des entreprises à statut, sinon du secteur public³⁰. Pour la plupart, ces dispositions n'ont eu, par elles-mêmes, aucune tonalité « transport », dans la mesure où ces entreprises n'intervenaient pas nécessairement dans ce secteur d'activité³¹. Pourtant, le secteur du transport était et reste largement concerné³². Seul un texte, précisant le champ d'application du Code du travail, visait le secteur des transports. L'article L. 231-1-1 mentionnait ainsi que « les entreprises de transport par fer, par route, par eau et par air dont les institutions particulières ont été fixées par voie statutaire », ne sont pas régies par le titre troisième du livre II du Code du travail, concernant l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail³³.

B. - Corpus de règles professionnelles distinctes

19 - L'illustration la plus nette d'une juxtaposition de deux réglementations concurrentes est celle des marins puisque coexistent depuis 1926 le Code du travail et un Code du travail maritime. Ce dernier ensemble, à son article 1^{er}, indique que le contrat d'engagement maritime conclu entre l'armateur et le marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire pour une expédition maritime, est un contrat régi par les dispositions dudit code. Le Code du travail est donc écarté, notamment pour les services à la mer³⁴. Cependant, par delà le mimétisme de certaines règles du Code du travail maritime, calquées sur celles présentes dans le Code du travail, le caractère fragmentaire de ces règles particulières a incité à l'absorption de bien des règles du droit commun du travail. D'où découlait l'existence, dans le Code du travail, des nombreuses règles du livre VII indiquant que telle ou telle disposition de fond était applicable aux marins. La même remarque pouvait être faite, dans une bien moindre mesure, pour les ouvriers dockers, dont le régime de travail, souvent marqué par l'intermittence de l'emploi, est fixé au livre V du Code des ports maritimes³⁵.

20 - Cependant, concernant tout spécialement les gens de mer, les renvois effectués par les dispositions du livre VII vers d'autres parties du code n'épuisaient pas toutes les occurrences d'application du Code du travail aux marins. En effet, dans la mesure où le Code du travail maritime ou divers textes spécifiques se réfèrent également au Code du travail, les imbrications n'apparaissent pas toutes au sein de ce code. Et ce cas de figure existe au moins en

30. Notamment en rapport avec la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

31. Ainsi, visant précisément les entreprises publiques et les établissements publics industriels et commerciaux, V. les articles L. 122-11, L. 122-24-3, L. 122-33, L. 131-2, L. 134-1, L. 351-12, L. 431-1, L. 432-6, L. 451-5, L. 461-5, L. 521-2, L. 523-7...

32. Aujourd'hui encore, citons la SNCF, la RATP mais rappelons également le cas d'Air France (où quatre conventions collectives sont entrées en vigueur en mai 2006 en lieu et place du statut), d'ADP ou de la Compagnie Générale Transatlantique...

33. Il faut cependant mentionner l'ancien article R. 323-94 relatif aux travailleurs handicapés, abrogé en 1985, et visant les emplois à terre des entreprises d'armement maritime.

34. L'article 4 du Code du travail maritime indique que le Code du travail régit le contrat de travail du marin en dehors des périodes d'embarquement, ce qu'il faut entendre comme les seules périodes de travail à terre (P. Chaumette, *Le droit social des gens de mer in Droits maritimes (ss la dir. de J.-P. Beurier)* : Dalloz, Paris, 2006, p. 442).

35. De plus, par un effet « boomerang », les pans du Code du travail applicables aux marins et aux dockers entraînent également l'existence de quelques dispositions isolées renvoyant au livre VII ou à des textes non codifiés fixant des règles d'application dérogatoires aux principes posés dans ce code. Ainsi les articles L. 143-11-7 et L. 143-11-9 en matière de privilèges et de garanties des créanciers de salaires, renvoyaient à l'article L. 742-6 (marins). De même, l'article L. 351-13 sur les allocations de solidarité des chômeurs ayant épuisé leurs droits à l'allocation d'assurance, renvoyait à des dispositions spécifiques pour les marins pêcheurs et les dockers occasionnels. On peut encore citer les articles L. 951-1 et L. 952-1 concernant le financement de la formation professionnelle, pour les marins pêcheurs.

deux autres circonstances pouvant donner l'impression d'une application complète et directe des dispositions générales du Code du travail à certaines professions du transport : il s'agit du personnel travaillant dans les entreprises de transport urbain et du personnel navigant de l'aviation civile.

21 - Pour ces deux secteurs, l'absence de toute référence dans le Code du travail laisse entendre que les salariés travaillant dans les transports urbains et dans le secteur de l'aviation civile ne sont astreints qu'aux règles générales de ce code. Il n'en est rien. Concernant le personnel navigant de l'aviation civile, le titre IV du Code de l'aviation civile comprend de nombreuses règles « travaillistes » qu'il convient d'articuler avec les dispositions du Code du travail³⁶. Et l'ajustage ne peut être réalisé de la même manière que pour les marins, pour qui des dispositions précisent les champs respectifs des deux corps de règles et multiplient, de façon croisée, les points de contacts. Pour le personnel navigant de l'aviation civile, outre l'absence de dispositions du Code du travail référant à d'autres textes ou fixant des règles dérogatoires, le Code de l'aviation civile lui-même ne renvoie pratiquement jamais au Code du travail, ni dans ses parties constitutives, ni vers des dispositions précises³⁷.

22 - En ce qui concerne les salariés, sédentaires et roulants, travaillant dans le secteur du transport collectif urbain, une loi du 3 octobre 1940 relative au régime du travail des agents de la SNCF dispose que des arrêtés doivent fixer le régime de travail des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local, du chemin de fer métropolitain de Paris et de la société des transports en commun de la région parisienne (art. 2). En vertu de ce texte, autorisant l'émergence d'une réglementation parallèle au Code du travail, ce code n'apparaît donc que suzerain pour les secteurs du transport concernés. Mais dans les faits, la réglementation dérogatoire n'a concerné que la durée du travail. De cette façon, pour les transports urbains de personnes, un décret n° 2000-118 du 14 février 2000 fixe aujourd'hui ces règles. Il s'avère cependant que ce règlement comporte de nombreux renvois aux dispositions du livre II du Code du travail, dans sa version d'avant 2008, rendant finalement applicables aux salariés de ce secteur de larges pans de ce livre, alors même que le régime du travail auquel ils étaient appelés semblait les y soustraire.

23 - Enfin, et ainsi que l'indique l'article 2 de la loi du 3 octobre 1940, c'est donc sur le fondement de ce texte et non en vertu des seuls statuts propres à la SNCF et à la RATP qu'existent également des dispositions spéciales en matière de durée du travail, des décrets et arrêtés spécifiques fixant ces règles. Illustration forte de cette simple suzeraineté, alors que le second alinéa de l'article L. 221-1 exposait d'abord que les règles du Code du travail en matière de repos hebdomadaire étaient applicables aux salariés des entreprises de transport routier, de navigation intérieure et de transport ferroviaire³⁸, il indiquait ensuite que ces dispositions ne s'appliquaient pas aux salariés de la SNCF, de la RATP, des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local et de celles exploitant un transport public urbain régulier de voyageurs, « soumis à des règles spéciales »³⁹.

3. Les effets d'une recodification : un partage plus ferme des deux champs

24 - Le nouveau Code du travail entraîne assurément une certaine désintringement des dispositions sociales par rapport aux dispositions spécifiques au monde du transport. Ces dernières sont aujourd'hui moins nombreuses dans le nouveau Code du travail, sans que cette diminution soit due à une quelconque abrogation de ces règles particulières. Une migration vient simplement de débiter et un nouvel horizon s'annonce : un Code des transports⁴⁰.

25 - Puisqu'il s'agit d'une recodification à droit constant, l'objectif n'est d'ailleurs pas la résorption des dispositions propres au secteur des transports. Certes, le choix aurait pu être inverse à celui de mieux séparer les dispositions générales de droit du travail des dispositions spécifiques à certaines professions : d'engager donc le « rapatriement » de toutes ces règles spéciales à ces professions dans un seul et même ensemble, pour resserrer la complémentarité entre le droit commun et les dispositions propres à chaque profession⁴¹.

26 - Mais, sur la forme, le nouveau Code du travail, qui déjà paraît avoir pris de l'embonpoint du fait d'une démultiplication des articles en des dispositions plus ramassées, aurait certainement pris des dimensions gigantesques ! De plus, sur le fond, ces règles spécifiques ne sont pas fortuites : elles se sont imposées. Car il y a bien une opposition entre les règles générales du code et les règles spéciales qui y dérogent. Cette complémentarité ne tient pas seulement à une juxtaposition entre des règles générales et des règles particulières qui viendraient préciser les premières. Ces règles spécifiques viennent écarter, parfois puissamment, le droit commun. Aussi, si complémentarité il y a, elle est avant tout due à la facture ponctuelle de ces dérogations plus qu'au caractère subsidiaire de ces règles. La preuve en est de l'existence de toute une réglementation particulière où le Code du travail n'apparaît donc que suzerain.

27 - L'option a donc été d'exclure du Code du travail, autant que faire se peut, les dispositions de nature professionnelle liées au secteur des transports, là où cet ouvrage apparaissait pleinement, mais formellement souverain (A). Les services de l'État sont en effet partis du constat que ces règles dérogatoires pourraient être accueillies ailleurs, notamment dans le Code des transports en voie de gestation⁴². Mais ce mouvement n'empêche évidemment pas les renvois indifférenciés qui existaient auparavant dans l'ancien

d'intérêt général et d'intérêt local, modifié par l'arrêté du 31 janvier 2007 relatif à la durée du travail du personnel des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local.

40. Le Gouvernement a reçu mission de préparer la partie législative de ce futur Code des transports en vertu de l'article 28 de la loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit.

41. Les caractéristiques du nouveau Code du travail ont été abondamment commentées, sinon controversées : V. les différentes contributions de A. Fabre et M. Grévy, *Réflexions sur la recodification du droit du travail* : Rev. dr. trav. 2006, p. 362. - Ch. Radé, *Recodifier le Code du travail* : Dr. soc. 2006, p. 483 ; J. Combrexelle, A. Jeammaud et A. Lyon-Caen, Rev. dr. trav. 2007, p. 356 et 358. - Ph. Masson, *Simplifier, disaient-ils...* : Dr. ouvrier 2007, p. 409. - E. Docqès, *La décodification du droit du travail* : D. 2007, p. 388. - Ch. Radé, *Le nouveau Code du travail et la doctrine : l'art et la manière* : Dr. soc. 2007, p. 513. - J. Combrexelle et H. Lanouzière, *Les enjeux de la recodification du Code du travail* : Dr. soc. 2007, p. 517. - J. Barthélémy, *Recodifier. Pourquoi ? Comment ?* : JCP S 2007, p. 411. - J. Barthélémy, *La recodification du Code du travail vue de l'intérieur* : SSL n° 1336, 14 janv. 2008, p. 7. - V. Benaud, *Recodification ou décodification du droit du travail ? Le conseil constitutionnel tranche* : Dr. soc. 2008, p. 424. Pour un historique des précédentes codifications du Code du travail, V. A. Jeammaud, *La codification en droit du travail* : Droits, vol. 27, 1998, p. 161.

42. *Rapport au Président de la République quant à l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au Code du travail (partie législative)* : JO 13 mars 2007, p. 4737.

36. Sur cette question, V. X. Vincent, *Droit du travail et particularisme aérien* : Livre IV du Code de l'aviation civile, quo vadis ? : thèse de droit, univ. Nantes, 2006.

37. On peut cependant noter, à titre d'illustration contraire, l'article L. 422-6 du Code de l'aviation civile en matière de congés, renvoyant aux articles L. 223-2 et L. 223-17 du Code du travail. Citons également l'article D. 422-10 du Code de l'aviation civile mentionnant l'article L. 212-1 du Code du travail.

38. Ainsi que celles assurant la restauration et l'exploitation des places couchées dans les trains, « selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État ».

39. Cependant, pour la SNCF, le long décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 forme également le règlement interne RH0077. Ce texte comporte une différence notable avec le régime du travail des salariés des transports publics urbains en ce qu'aucune de ses dispositions ne réfère à celles du Code du travail. Mentionnons également les deux arrêtés du 2 décembre 1942 pour la RATP, récemment remplacés par le décret n° 2006-516 du 5 mai 2006 relatif à la durée du travail du personnel de la RATP. Citons enfin l'arrêté du 2 novembre 1941 sur la réglementation du travail des agents des réseaux secondaires

code vers une réglementation non codifiée⁴³. Cela n'exclut pas également les dispositions fixant un champ d'application pour chaque partie du Code du travail, notamment à destination des entreprises à statut⁴⁴. Là, une désintronisation entre les différentes sphères d'influence était déjà plus accentuée et perdue aujourd'hui. Aussi, ce type de règles combinatoires ne peut que se maintenir à l'unisson des réglementations spécifiques, complémentaires ou contiguës se trouvant conservées.

28 - Mais, de façon plus insolite, cette tendance à la scission n'évite pas la présence résiduelle de dispositions sectorielles explicitement liés aux transports (B) ni la survenance de dispositions générales confortant singulièrement un droit au transport dans un cadre salarial (C).

A. - Exclusion des dispositions professionnelles

29 - C'est ici que se concrétise le plus nettement l'un des objectifs de la nouvelle codification. Parmi les buts poursuivis se trouve celui d'exclure du Code du travail les règles dérogatoires ou particulières propres à certaines professions, du moins quand elles peuvent être accueillies dans un autre ouvrage. Sont ainsi visées toutes les dispositions anciennement codifiées au livre VII du Code du travail, notamment celles relatives aux marins et aux dockers. Mais comme nous l'avons constaté, il existait également, éparées dans l'ancien ouvrage, d'autres règles spécifiques concernant notamment les bateliers, sinon regardant ensemble plusieurs professions du transport dans ce qui apparaît comme l'émergence d'un droit social commun à plusieurs modes de transport terrestre.

30 - En effet, les dispositions du livre VII inscrites aux anciens articles L. 742-1 et suivants, R. 742-1 et suivants, D. 742-1 et suivants (marins), L. 743-1 et suivants, R. 743-2 et suivants, D. 743-1 et suivants (personnel des entreprises de manutention des ports), et D. 744-1 et suivants (personnel des établissements portuaires) disparaissent pratiquement toutes du nouveau code⁴⁵. Elles pourront être éventuellement accueillies dans le Code du travail maritime et dans le Code des ports maritimes⁴⁶. De même, les règles sur le repos hebdomadaire dans la batellerie (*art. R. 221-18 et s.*), celles concernant le personnel de restauration ou d'exploitation des places couchées dans les trains (*art. R. 221-23 et s.*), celles relatives aux congés payés des travailleurs intermittents du trans-

port (*art. D. 741-1 et s.*), celles permettant le maintien d'un économat au sein de la SNCF (*art. L. 148-2 et L. 148-3*) ne sont plus présentes⁴⁷. Enfin, disparaissent du Code du travail les importantes dispositions communes à plusieurs moyens de transport : celles inscrites aux anciens articles L. 212-18 (dérogations à l'organisation du travail en cycle, aux périodes de référence pour les heures supplémentaires, à la durée maximale hebdomadaire du travail), L. 212-19 (non-application aux roulants du secteur routier du mécanisme des conventions de forfait en heures sur l'année), L. 213-11 (travail de nuit), L. 220-3 (repos quotidien), ainsi que le deuxième alinéa de l'article L. 221-1 (repos hebdomadaire). Ces dispositions sont susceptibles d'être accueillies par le futur Code des transports en préparation⁴⁸.

31 - Bien entendu, ces textes ne sont pas abrogés pour autant. Bien que non reprises au nouveau code, l'article 13 de l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative à la partie législative du code du travail indique que « *demeurent en vigueur, dans leur rédaction (...) à la date de la publication de la présente ordonnance, les dispositions* » dont cet article fournit une liste⁴⁹. Le même procédé est mis en place pour les dispositions réglementaires sauvegardées, bien que non reprises au nouveau code⁵⁰. Malheureusement, ces dispositions, orphelines pour l'instant d'un code d'accueil, et dont seule l'ancienne numérotation est citée à l'article 13 de l'ordonnance du 12 mars 2007 ou à l'article 10 du décret du 7 mars 2008, manquent de la plus élémentaire lisibilité⁵¹ !

32 - Cependant, quelques rares textes ont connu un sort légèrement différent. Ainsi, l'ancien article L. 221-9, qui concernait les entreprises de transport par terre (autres que les chemins de fer) et celles de transport et de travail aérien, pour la mise en place, grâce à une dérogation permanente de droit, d'un repos hebdomadaire par roulement, est maintenu à l'article L. 3132-12, mais sans la liste des catégories d'établissements concernés, dorénavant fixée par un décret en Conseil d'État. Il n'est donc plus fait mention dans le nouveau code de ces établissements du secteur du transport, en conformité avec le nouveau découpage opéré.

B. - La présence résiduelle de dispositions sectorielles

33 - Pour la plupart, les règles maintenues au nouveau Code du travail ne sont pas des dispositions professionnelles, c'est-à-dire des

43. De la sorte, les renvois à des textes réglementaires permettant de déroger aux anciens articles L. 212-1, L. 212-2, L. 212-4 se trouvent aujourd'hui aux articles L. 3121-34 (dérogation à la durée quotidienne du travail), L. 3121-52 (dérogations « *dans certains cas et pour certains emplois* » par rapport aux astreintes, la durée légale du travail et, derechef, la durée quotidienne du travail), L. 3121-9 (équivalences) du nouveau Code du travail.

44. Ainsi les dispositions des articles L. 122-11 (reformulées à l'article L. 1234-14), L. 122-24-3 (reformulées à l'article L. 3142-64), L. 122-33 (reformulées à l'article L. 1311-1), L. 131-2 (L. 2211-1), L. 134-1 (L. 2233-1), L. 351-12 (L. 5424-1)... Dans certaines circonstances, cela conduit d'ailleurs à maintenir au Code du travail des dispositions mentionnant explicitement l'existence d'une spécificité liée aux transports. Ainsi, l'ancien article L. 231-1-1 excluant les entreprises de transport dont le personnel est régi par un statut du champ d'application du Code du travail, en matière de santé et de sécurité au travail. Ce texte est aujourd'hui repris à l'article L. 4111-4.

Par ailleurs, de façon similaire, la codification de dispositions particulières aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, a pu avoir pour conséquence de rappeler, dans le nouveau Code du travail, que certaines de ces dispositions particulières et locales, en matière de repos et jours fériés, ne s'appliquaient notamment pas « *aux entreprises de chemin de fer et aux concessions de bacs publics* » (*art. L. 3134-1*).

45. Mais c'est également le cas des articles R. 351-22 et suivants (allocation de solidarité spécifique), pour leurs dispositions relatives aux dockers occasionnels et aux marins-pêcheurs. C'est encore le cas de l'article D. 981-4 décrivant les modalités d'exonération de cotisations sociales pour certaines périodes de professionnalisation au bénéfice de salariés relevant du régime spécial de sécurité sociale des marins.

46. Il faut toutefois noter que le Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au Code du travail (*JO 13 mars 2007, p. 4737*) ne mentionne, comme un éventuel code d'accueil, ni le Code du travail maritime, ni le Code des ports maritimes. Faut-il en déduire que ces corpus de règles sont destinés à entrer dans un futur Code des transports ?

47. Citons encore le troisième alinéa de l'article L. 212-4-4 relatif aux pauses journalières des salariés à temps partiel ayant une activité dans le secteur du transport de personnes à caractère de service public et le neuvième alinéa de l'article L. 342-4 concernant la réglementation sociale applicable en cas de cabotage routier ou fluvial.

48. Constatons également que certaines dispositions non codifiées de droit social des transports n'ont pas été intégrées au nouveau code, alors qu'elles auraient pu aisément l'être, la raison de leur existence tenant plus à des considérations dont le Code du travail tient compte (en l'espèce, le service public, qui fait l'objet de parties spécifiques du code) qu'à des mobiles inhérents aux sujétions des métiers du transport. De cette façon, les règles sociales contenues dans la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007, concernant les conflits collectifs dans les services de transport terrestre, restent hors du nouveau Code du travail, peut-être dans l'attente d'être incluses dans le futur Code des transports.

49. Pour les textes de l'ancien code relatifs au secteur des transports, V. en particulier les 1^{er} à 8^o, 12^o et 18^o de l'article 13 de l'ordonnance du 12 mars 2007.

50. V. le décret n° 2008-244 du 7 mars 2008 en son article 10 (1^o, 4^o et 6^o) qui indique le maintien en vigueur de nombreuses dispositions liées aux transports : anciens articles R. 212-12, R. 213-11, R. 221-18 et suivants, R. 742-1 et suivants, R. 743-2 et suivants, D. 741-1 et suivants, D. 743-1 et suivants...

51. Le site gouvernemental « *Legifrance* » (www.legifrance.gouv.fr/html/codes_lois_reglt/code_travail_art_transieres.html) publie un tableau indiquant les dispositions de l'ancien Code du travail pour l'instant maintenues mais qui devraient être reprises par le Code des transports, expressément mentionné. Ce tableau vise les anciens articles L. 143-11-7, L. 143-11-9, L. 148-2, L. 148-3, L. 212-12-4-4, L. 212-18, L. 212-19, L. 213-11, L. 220-3, L. 342-3 (*al. 9*), L. 351-13 (*al. 2 et 3*), L. 742-1, L. 742-1-1, II à IV, L. 742-5, L. 742-12, L. 473-1, L. 743-2, L. 981-4 (*al. 2*). En attendant, il faut espérer que les maisons d'édition publiant le Code du travail incluront en annexes les anciennes dispositions sauvegardées, du moins tant qu'un Code des transports ne les aura pas accueillies en son sein.

règles qui viennent régir ou encadrer le déroulement d'une occupation salariale (chauffeur routier, batelier...). Il s'agit simplement de règles sectorielles d'organisation administrative, telles celles fixant la mise en place, la composition ou le champ de compétence de l'administration du travail ou de juridictions quand elles interviennent dans le secteur du transport. Ainsi, les dispositions du troisième alinéa de l'ancien article L. 511-3, qui permettaient aux aéroports dont l'emprise s'étendait au ressort territorial de plusieurs conseils de prud'hommes d'être rattachés sur le ressort de l'un d'entre eux, se retrouvent dorénavant à l'article L. 1422-2. De même, les dispositions propres à l'inspection du travail des transports subsistent mais sont déclassées de l'article L. 611-4 aux articles R. 8111-4 et suivants (qui bénéficient de leur propre section : « Inspection du travail dans le secteur des transports »)⁵². On retrouve également placées aujourd'hui dans cette partie réglementaire, certaines dispositions relatives à l'inspection du travail maritime (art. R. 8111-7), qui auparavant se trouvaient en partie législative du livre VII de l'ancien code, parmi les règles relatives aux marins (art. L. 742-1-1, 1^{er} al.)⁵³.

34 - Par ailleurs, certaines dispositions professionnelles de l'ancien code du travail pouvaient concerner le secteur du transport ainsi que d'autres secteurs d'activité. Fallait-il dans ce cas ne maintenir au nouveau code que la règle visant certains de ces secteurs et renvoyer vers d'autres corpus les mêmes dispositions quand elles concernaient le transport ? Il a parfois été décidé de tout garder dans le nouveau texte. Ainsi, l'ancien article L. 144-3, interdisant à l'employeur d'imposer aux salariés des versements d'argent ou d'opérer des retenues, à l'occasion de l'exercice de leur travail dans les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration, du spectacle et des entreprises de transport, est maintenu sous le visa de l'article L. 3251-4. Il en est de même des dispositions de l'ancien article D. 220-1, reprises sous le visa de l'article D. 3131-1, indiquant une liste d'activités pour lesquelles il peut être dérogé par convention collective à la règle des onze heures de repos quotidien, liste qui comprend notamment les « activités de manutention ou d'exploitation qui concourent à l'exécution des prestations de transport »⁵⁴. De façon analogue, certaines dispositions concernant des activités annexes au transport ont été maintenues. Par exemple, les dérogations au repos hebdomadaire pour les opérations de chargement ou de déchargement dans les ports et embarcadères restent inscrites au nouveau Code du travail (art. L. 3132-6 et R. 3132-2). Pareillement, les dispositions de l'ancien article L. 781-1 concernant le statut des gérants de succursales dont le

métier est notamment de transporter des marchandises pour le compte d'une seule entreprise sont reprises au nouvel article L. 7321-2⁵⁵.

C. - L'intégration de dispositions générales

35 - La désintronisation des sphères respectives du transport et du monde salarial au sein du nouveau Code du travail n'a pas empêché le mouvement inverse d'une intégration à cet ouvrage, quand la règle, tout en ayant pour sujet l'univers du transport n'avait pas pour objet le droit social des transports, soit des règles professionnelles particulières applicables aux seuls salariés travaillant dans ce secteur d'activité. Ainsi, nous avons constaté (V. *supra*) que, dans certains cas, des règles ayant pour sujet le transport avaient vocation à s'appliquer à l'ensemble des salariés des entreprises d'un quelconque secteur d'activité, lorsqu'il s'agissait de faciliter les trajets entre le domicile et lieu de travail. Ces dispositions non codifiées, concernant la participation des employeurs au financement des transports publics urbains⁵⁶, entrent dans le nouveau Code du travail aux articles L. 3261-1 et suivants pour sa partie législative et aux articles R. 3261-1 et suivants pour sa composante réglementaire⁵⁷. Concrètement, il s'agit des textes sur la prise en charge par les employeurs d'une fraction du prix des titres d'abonnement aux transports publics de voyageurs et ceux relatif au chèque-transport⁵⁸. Parallèlement, les dispositions correspondantes de la loi n° 82-684 du 4 août 1982 et le décret n° 82-835 du 30 septembre 1982 sont abrogées⁵⁹.

36 - Enfin, sur un tout autre sujet, constatons la codification des dispositions de l'arrêté du 26 avril 1996 relatif aux protocoles de sécurité, dont les dispositions peuvent effectivement concerner les travailleurs d'un quelconque secteur d'activité, ce qui justifie leur intégration au nouveau Code du travail (*nouveaux art. R. 4515-1 et s.*), mais qui, dans le même temps, sont des règles éminemment liées au monde des transports, puisqu'elles tendent à prévenir les accidents du travail lors des opérations de chargement et de déchargement connexes aux déplacements des marchandises entre entreprises.

52. De même, les dispositions de l'ancien article L. 611-10, concernant la constatation par procès-verbaux des infractions à la législation du travail, et qui visaient notamment les « fonctionnaires de contrôle assimilés », tels que les contrôleurs des transports, basculent à l'article L. 8113-7. Mais, à contre-exemple, le texte de l'article R. 241-1-8, qui précisait que les attributions de l'administration du travail en matière de service de santé au travail sont exercées par les autorités de l'administration des transports quand elles concernent les entreprises relevant de l'inspection du travail de transports, n'est pas repris dans le nouveau code. Il en est encore ainsi de l'ancien article D. 212-17 sur le contrôle de la durée du travail dans la batellerie et le transport routier ou du deuxième alinéa de l'article D. 220-4 (dérogation au repos quotidien par des décrets particuliers dans les établissements soumis au contrôle technique du ministère des Transports). Ces textes demeurent certes en vigueur, mais hors du code, en vertu de l'article 10 du décret du 7 mars 2008. Il semble donc, concernant ces règles d'administration, qu'un partage s'effectuera entre le nouveau Code du travail et le futur Code des transports.

53. On peut également noter que la composition des commissions de conciliation, quand elles interviennent particulièrement dans le secteur des transports, continue d'être fixée par le Code du travail à l'article R. 2522-11.

54. De même est maintenue dans le nouveau code (*nouvel art. D. 5212-25 ; anc. art. D. 323-3, puis anc. art. D. 323-2-3*) la liste des professions supposant des conditions d'aptitude particulières, pour le calcul des effectifs salariés à partir duquel l'employeur est tenu à l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés. Rappelons que cette liste contient de nombreuses professions itinérantes du transport.

55. Constatons encore le destin similaire de l'ancien article L. 120-3, dont les dispositions concernant le statut des personnes physiques inscrites au registre des entreprises de transport routier de personnes et qui exercent une activité de transport scolaire ou de transport à la demande, basculent au nouvel article L. 8221-6 du Code du travail.

56. L. n° 82-684, 4 août 1982. - D. n° 82-835, 30 sept. 1982. Originellement, rappelle que la loi n° 82-684 du 4 août 1982 comprenait des dispositions sur le versement-transport. Celui-ci, imposition à laquelle étaient au départ assujetties certaines entreprises de la région parisienne pour le financement des transports publics franciliens, a été institué par une loi n° 71-559 du 12 juillet 1971. Par la suite, il a été également institué pour les villes de province. Les dispositions le concernant ont été transférées au Code général des collectivités territoriales en vertu de la loi n° 96-142 du 21 février 1996 relative à la partie législative du Code général des collectivités territoriales. S'agissant de règles fiscales plutôt que de règles sociales et faisant déjà l'objet d'une codification, ces dispositions n'avaient pas vocation à entrer dans le nouveau Code du travail.

57. La visibilité et l'articulation de ces dispositions sont renforcées par l'existence d'intitulés et de parties qui leur sont réservés (chapitres, sections...) au titre des « avantages divers », avantages qui ne comprennent pas les chèques-vacances, dont les dispositions se trouvent au Code du tourisme.

58. À peine apparues dans le nouveau Code du travail, les dispositions concernant les frais de transport ont fait l'objet d'une importante réforme. Celle-ci étend notamment à toute la France l'obligation d'une participation des employeurs aux frais de déplacement des salariés utilisant les transports publics, là où seuls les employeurs de la région parisienne étaient auparavant concernés. Des dispositions propres à favoriser les déplacements à vélo apparaissent. Enfin, si des aides peuvent être accordées pour les déplacements en voiture, le mécanisme du chèque-transport disparaît (L. n° 2008-1330, 17 déc. 2008 de financement de la sécurité sociale pour 2009. - D. n° 2008-1501, 30 déc. 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés).

59. Sont notamment abrogés les articles 1^{er} à 4 de la loi du 4 août 1982 et les articles 1^{er} (du premier au cinquième alinéas) à 7 du décret du 30 septembre 1982. Par ailleurs, une partie du premier alinéa de l'article 1^{er} de la loi du 4 août 1982 est déclassée et forme dorénavant l'article D. 3261-1 du Code du travail.

4. Conclusion

37 - Lors du processus de codification, le principe retenu a été de « maintenir ou d'accueillir dans le nouveau Code du travail les dispositions générales et, en conséquence, de transférer les dispositions particulières à certains secteurs d'activité ou à certaines catégories professionnelles dans les codes spécifiques (...). Dans le même esprit, les dispositions ayant vocation à figurer dans les futurs codes de l'énergie, de la fonction publique et des transports ne sont pas reprises »⁶⁰.

38 - De fait, l'articulation qui, à l'intérieur du Code du travail, pouvait être menée entre règles générales et règles spéciales, est largement remise en cause en ce qui concerne le monde du transport. On peut le regretter. Cependant, la préexistence de très nombreuses règles non codifiées où d'ensembles déjà placés en dehors du code relativise l'importance de ce mouvement. La codification de 1973, en retenant, notamment dans le livre VII, la possibilité d'inclure dans l'ouvrage des dispositions spécifiques à certaines professions, alors même que la plus grande part d'entre elles se trouvait ailleurs dans le code où à l'extérieur de ce code, semblait être restée au milieu du gué. Peu s'en faut, la nouvelle codification le fait franchir. Malgré tout, alors que cette recodification a été engagée dans une « logique d'utilisateurs », il est quelque peu paradoxal qu'elle ne facilite pas spécialement l'appréhension

globale du droit du travail par les salariés et les employeurs du secteur des transports. C'est qu'en l'occurrence, un choix différent a été fait. Le nouveau Code du travail ne se veut fonctionnel qu'en interne. Dans son rapport à la constellation des autres règles, c'est un critère doctrinal qui est posé : il devient le corpus des seules dispositions de droit commun⁶¹. Par opposition, la plupart des dispositions spéciales de droit du travail seront donc rattachées au corpus des règles liées à la sphère économique, technique et sociale ayant facilité leur émergence, en l'occurrence le monde des transports. La publication d'un Code des transports reprenant ces règles sociales ne peut que favoriser cette identification. Par ce biais, le droit social des transports ne sera donc plus officiellement classé en fonction de l'institution auquel il se rapporte, la relation salariale. Au final, le critère formel de rattachement de ces règles sociales devenant matériel, elles viendront s'accoler au patchwork juridique que constitue le droit des transports. ■

Mots-Clés : Droit des transports - Dispositions sociales - Code du travail - Codification

60. Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au Code du travail, préc. supra note 46.

61. Le rapport au président de la République, publié au *Journal officiel* (V. supra note 46), est d'ailleurs explicite sur cette question : cette logique fonctionnelle, au bénéfice de l'utilisateur, concerne d'abord l'élaboration, puis le traitement des articles. Il s'agit de « rédiger des articles courts sur le principe d'une idée par article » (JO 13 mars 2007, p. 4738). Concernant le périmètre du nouveau code, nous sommes plutôt dans une rationalité juridique : n'accueillir dans le nouveau Code du travail que les dispositions générales.

Droit des transports

OUI Je m'abonne à la revue **pour toute l'année 2009** (11 numéros par an + tables annuelles) au prix de 211,35 €^{TTC}.

Je recevrai donc également les numéros déjà parus depuis le début de l'année.

Je m'abonne à partir du mois en cours au coût mensuel de 17,61 €^{TTC}.

Je ne recevrai que les prochains numéros à paraître jusqu'à la fin de l'année.

Tarifs valables en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2009.

DOM-TOM et étranger : abonnement annuel 2009 : 223,56 €^{TTC}. TVA : 2,10%.

Sauf avis contraire de votre part avant le 1^{er} décembre, nos abonnements se renouvellent d'année en année par tacite reconduction pour une période d'un an. Conformément à la législation en vigueur, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification pour toute information vous concernant. 552 029 431 RCS Paris.

OFFRE D'ABONNEMENT

A renvoyer par  **Courrier** : LexisNexis
Relation client - 141, rue de Javel - 75747 Paris cedex 15
ou par  **Fax** : 01 45 58 94 00

Commande sur internet : <http://boutique.lexisnexis.fr/>

Votre numéro d'abonné LexisNexis
(si vous le connaissez)

MLE MME M. NOM/PRÉNOM

SOCIÉTÉ/ÉTABLISSEMENT

ADRESSE

CODE POSTAL

VILLE

TÉL

FAX

E-MAIL

NAF

SIRET

DATE/CACHET ET SIGNATURE

9A01-27M

 0 821 200 700

0,112 € puis 0,09 €/min à partir d'un poste fixe



LexisNexis®