



**HAL**  
open science

## **Les conditions de travail dans les transports : un environnement social encore largement indifférent au développement durable**

Stéphane Carré

### ► To cite this version:

Stéphane Carré. Les conditions de travail dans les transports : un environnement social encore largement indifférent au développement durable. *La Semaine juridique. Social*, 2015, 10, pp.1075. <halshs-01448539>

**HAL Id: halshs-01448539**

**<https://shs.hal.science/halshs-01448539v1>**

Submitted on 22 Mar 2025

**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.



HAL Authorization

# 1075 Les conditions de travail dans les transports : un environnement social encore largement indifférent au développement durable

Stéphane CARRÉ,

maître de conférences en droit privé,  
IUT de Saint-Nazaire (UMR CNRS 6297,  
Droit et changement social)

**Le développement durable ambitionne de concilier en particulier sollicitude sociale et protection environnementale. Mais la politique générale des transports, parce qu'elle apparaît encore largement dominée par une approche modale, y compris en matière de conditions de travail, empêche en réalité toute traduction juridique de cette ambition.**

1 - Ainsi que l'on peut rapidement le définir, le développement durable consiste, dans l'optique globale d'une préservation de notre environnement, à trouver les moyens d'un développement économique pérenne compte tenu de ressources naturelles devenues rares et de la nécessité de prendre en compte le sort des populations les plus démunies<sup>1</sup>. Dans cette optique, les conditions de travail peuvent être rattachées au pilier social du développement durable<sup>2</sup>. Une politique durable des transports serait celle qui assurerait un développement harmonieux des transports au service du développement économique, dans le souci primordial d'éviter le plus possible un gaspillage en matières premières et la production de polluants, et grâce à des conditions de travail décentes pour les travailleurs du transport. Mais cette approche globale, qui suppose que la protection de l'environnement soit partie prenante à un processus de développement économique et sociétal, ne semble en être pour l'instant qu'à ces balbutiements sous l'angle des conditions de travail de ceux qui servent de la façon la plus immédiate les différents outils de transport,

du moins si l'on recherche une traduction juridique des principes du développement durable dont il faut rappeler qu'ils sont largement étrangers à l'univers contraignant du droit<sup>3</sup>.

2 - Sans discuter plus avant les prémisses théoriques du développement durable, nous voudrions montrer rapidement que si les conditions de travail dans les transports répondent effectivement à une « écologie » précise, c'est-à-dire qu'elles dépendent très étroitement de l'environnement technico-social de chaque mode de transport, les lignes de force qui sous-tendent ces conditions de travail sont encore aujourd'hui largement indifférentes aux présupposés du développement durable parce qu'elles semblent déterminées, indépendamment des classiques rapports de force entre salariés et employeurs, par la conciliation de deux objectifs spécifiques : d'abord, prendre en compte la sécurité globale des transports sans laquelle aucun mode de transport ne pourrait durablement subsister ; ensuite, assurer l'efficacité économique maximale de chaque mode de transport en fonction des contraintes techniques de ce transport. Pour le dire de façon abrupte : s'il existe une traduction juridique d'un développement pérenne dans les transports, mimant en quelque sorte le développement durable dans sa dimension « environnementaliste », c'est bien celle qui concilie la prise en compte des limites et des caractéristiques techniques de chaque mode de transport considéré séparément pour lui permettre de se développer. Or cette situation est fort ancienne et perdure aujourd'hui, indépendamment de toute préoccupation environnementale.

**NdA :** Cette étude est née d'une communication présentée lors du Congrès RIODD 2014 (Bordeaux).

1. *Rapport Notre avenir à tous*, dir. G. H. Brundtland, ONU, Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987, Montréal : éd. du Fleuve, 1988. – F. Aggeri et O. Godard, *Les entreprises et le développement durable : Entreprise et Histoire*, n° 45/2006, p. 6.
2. Les trois « piliers » aboutissent à la conciliation des aspects économiques, environnementaux et sociaux. Ils sont repris aujourd'hui à l'article 6 de la Charte de l'environnement. Les aspects sociaux doivent être pris en compte de façon volontaire par les acteurs économiques afin de ménager un monde viable du point de vue environnemental et équitable du point de vue économique. Il s'agit donc d'un devoir moral (ou sociétal). Proche de la notion traditionnelle du paternalisme, la « responsabilité sociale des entreprises » est donc la traduction du pilier social du développement durable (T. Hommel, *Paternalisme et RSE : continuités et discontinuités de deux modes d'organisation industrielle : Entreprise et Histoire*, n° 45/2006, p. 20).

3. La traduction juridique du principe d'intégration des piliers du développement durable (voir les 4<sup>e</sup> principes des déclarations de Stockholm en juin 1972 et de Rio en juin 1992) apparaît décevante en droit français (V. G. Audrain-Demey, *Le principe d'intégration en droit constitutionnel : Droit de l'environnement*, nov. 2013, p. 381 et s.).

3 - Concrètement, la soumission dans la loi d'une politique des transports aux objectifs du développement durable<sup>4</sup> est une préoccupation très récente qui n'a pu encore influencer qu'artificiellement les différentes politiques des transports précédemment mises en place. Celles-ci se caractérisent par une approche modale visant à accorder à chaque technique de transport des règles propres lui permettant d'assurer son développement (1), nonobstant la nécessité de maintenir la sécurité des transports. Cette tendance se décline inévitablement en ce qui concerne les conditions de travail. De façon généralisée, compte tenu des caractéristiques et des limites techniques de chaque moyen de transport, des règles professionnelles sont venues doubler les règles sociales afin de s'assurer la sécurité des acheminements et des riverains (2). Dans le même temps, les mêmes caractéristiques inhérentes à chaque mode de transport ont incité le législateur et les milieux professionnels concernés à adapter le droit du travail de telle sorte qu'il ne puisse être un obstacle réhibitoire au développement de chaque mode, partant des contraintes d'exploitation propres à chaque moyen de transport (3).

## 1. La politique des transports : une approche principalement modale

4 - La politique générale des transports semble depuis toujours principalement bâtie sur l'idée d'une coordination entre les différents modes de transport. Cependant, les bases de cette coordination ont évolué au cours du temps. Ce n'est que très récemment que le critère du développement durable paraît être devenu primordial. Mais l'éclectisme des objectifs fixés par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs rend difficile toute interprétation précise de la politique des transports au travers de ce seul texte repris aujourd'hui dans le Code des transports. Au cours des années, le législateur a ajouté de nouveaux objectifs, sans supprimer ce qui avait été décidé originellement. Il a aussi précisé des objectifs qui étaient présentés auparavant de façon plus générale.

5 - La LOTI, qui fixe à partir de 1982 la politique globale des transports en France, a ainsi, dès le départ, fait mention de préoccupations environnementales. Son article 3 (originel) indique, parmi d'autres objectifs, que seront prises en compte la protection de l'environnement et l'utilisation rationnelle de l'énergie. C'est par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire que la LOTI est modifiée afin d'y insérer des préoccupations environnementales plus prégnantes. La loi du 30 décembre 1982 fait alors mention dès son article 1<sup>er</sup> du « développement durable » et décide que seront pris en considération les coûts environnementaux (art. 3 mod.). La question des coûts externes est abordée de façon plus précise<sup>5</sup>. L'article 4 modifié donne priorité aux transports collectifs pour le transport de voyageurs, aux transports fluviaux, ferroviaires et maritimes pour le transport de marchandises...

6 - La prise en compte de la dimension environnementale a cela de nouveau qu'elle saisit chaque mode de transport non pas en fonction de ses qualités intrinsèques en tant qu'outil de transport mais par ses « externalités », spécialement ses conséquences sur l'environnement global. L'efficacité économique de chaque mode rapportée au type

de service qu'il doit remplir n'est plus un critère pertinent. L'avantage donné à un mode de transport sur un autre serait désormais mesuré à l'aune d'un critère jusqu'à présent tenu à l'écart : sa contribution au développement durable. Outre que ce critère ne nous fournit aucune indication précise sur l'efficacité de chaque mode par rapport à la fonction transport qu'il doit remplir (transport de voyageurs, de marchandises, transport rapide ou lent, transport massif ou non...), il rapporte le monde des transports à une dimension étrangère et supérieure à la sienne : la protection de l'environnement.

De cette tendance, et concernant précisément son impact possible sur les conditions de travail, on constate parfois aujourd'hui l'existence. Par exemple, certains transporteurs routiers ont mis en place des primes pour leurs chauffeurs basées sur la réduction des consommations de carburant. On se rappellera les propositions faites un temps par la Fédération nationale des transports routiers pour réduire la vitesse des camions à 80 km/h afin d'économiser sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Dans le secteur aérien, on pourrait signaler l'existence de nouvelles procédures d'atterrissage et de décollage sur divers aéroports afin de minimiser la pollution sonore ou les rejets de polluants sur les zones habitées... Mais ces quelques actions liées aux préoccupations environnementales n'ont qu'un effet marginal en matière de travail dans les transports. Ponctuelles et limitées, elles n'ont pour l'instant aucun effet structurant (c'est-à-dire aucun effet massif, régulier) sur les conditions de travail et d'emploi dans les transports<sup>6</sup>.

7 - Cependant, jusqu'aux années 1990, la politique des transports s'est constituée autour d'un critère différent. Le partage entre modes devait se faire en fonction de l'efficacité économique de chaque outil de transport, nonobstant la contribution des transports à l'aménagement du territoire. La question environnementale était absente ou non prioritaire. L'efficacité économique a été mesurée selon deux modalités différentes. Soit il a été tenu compte ouvertement des caractéristiques techniques de chaque mode, soit on laissa plutôt le marché, « la main invisible », faire son travail, chaque mode de transport se développant librement en concurrence avec les autres. La première modalité est celle qui correspond à la période dite de « coordination des transports », période pendant laquelle on chercha à imposer certains modes de transport pour certains types de transport, partant du point de vue que ces modes étaient intrinsèquement plus adaptés à un type de transport que les modes concurrents. Mais au départ, cette politique devait aussi beaucoup à la protection des réseaux de chemins de fer (effectivement astreints à des obligations de service public) face au développement débridé de l'automobile. On freina donc le développement de certains modes pour certains trafics ou on chercha à maintenir certaines activités de transport (obligations de services publics, partage négocié d'un trafic ou trafic réservé, fermeture de petites voies ferrées, contingentement routier, surtout pour les transports sur de longues distances...). Cette politique fut globalement celle des années 1930 à 1980<sup>7</sup>.

4. La notion de développement durable est présente à l'article L. 110-1 du Code de l'environnement : « l'objectif de développement durable [est celui] qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». La même formule figure au 7<sup>e</sup> considérant introductif de la Charte de l'environnement.

5. Prise en compte des coûts « non monétaires » (art. 3). Mais dès l'origine, la LOTI affirmait tenir compte des coûts « réels » et des coûts « sociaux » (art. 3 originel), ce qui pouvait s'entendre comme une appréciation des coûts externes.

6. En 2007, la proposition faite par la FNTR de réduire la vitesse des camions à 80 km/h s'est heurtée à de nombreuses critiques dans les rangs mêmes de cette organisation. Elle a été fortement critiquée par les organisations concurrentes (OTRE, TLF) et n'est pas entrée en vigueur. Finalement, si certaines mesures inspirées du développement durable ont pu commencer à avoir un impact relativement important en matière de conditions de travail et d'emploi, nous citerions l'interdiction progressive des poids lourds les plus encombrants en ville ou l'obligation de ne livrer l'hyper centre des grandes villes qu'à des heures précises (V. ainsi, CGCT, art. L. 2213-4 et s.). Ces mesures, prises par les édiles locaux, ont commencé à profondément modifier l'organisation des transports, en obligeant les transporteurs routiers et les grands organisateurs du transport à prévoir des ruptures de charges.

7. On peut faire commencer cette période de politique dirigiste avec les premiers décrets de « coordination » en 1934 (D.-L. 19 avr. 1934 : JO 20 avr. 1934).

8 - Avant et après cette période, nous sommes plutôt face à une politique libérale, au sens économique, n'excluant pourtant pas une volonté certaine d'aménagement du territoire. Aussi, chaque mode se développe assez librement, même si l'État, spécialement au XIX<sup>e</sup> siècle, ne se désintéresse aucunement de la constitution du réseau ferré français. Mais en tout état de cause, chaque sous-secteur des transports peut agir auprès du législateur pour obtenir de lui que soient prises en considération dans la réglementation les contraintes propres à chaque mode afin que celles-ci puissent être contournées ou surmontées, rendant à chaque technique une efficacité qu'elle n'aurait pu avoir autrement ou permettant à chaque moyen de transport de « maximaliser » ses avantages intrinsèques. Quand bien même il y aurait une véritable politique générale des transports, celle-ci s'est toujours appuyée jusqu'à ces dernières années sur la mise en avant des caractéristiques propres à chaque mode. On affirme certes que « la politique globale des transports (...) établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation »<sup>8</sup> ; mais l'harmonisation est tout sauf l'unification. Juridiquement, et encore aujourd'hui, cela conduit à l'hypertrophie de la législation modale sur celle qui serait intermodale ou multimodale, cette tendance s'affirmant d'ailleurs à l'infini selon les types précis de transport à effectuer<sup>9</sup>.

9 - En réalité, il n'existe pas seulement une réglementation spécifique au mode routier, fluvial, aérien, maritime, ferroviaire. On tend à une hyper spécialisation des règles. Pour ne prendre que le cas du droit des contrats en transport routier, il faut déjà tenir compte de la distinction entre compte propre et compte d'autrui, puis distinguer entre le transport de voyageurs et de marchandises, distinguer pour le moins dans le transport de marchandises pour autrui entre les sept contrats-types distincts selon les objets à transporter (matières périssables, voitures, objets indivisibles, animaux vivants...), distinguer dans le transport routier de voyageurs entre le transport interurbain et les transports urbains, sans compter tous les transports spécifiques (taxis, voitures de tourisme avec chauffeur, ambulances...).

D'un point de vue juridique, s'il existe une « écologie » des transports, une adaptation des transports à leur environnement, c'est celle qui allie chaque type de transport à une réglementation particulière, faisant ainsi prévaloir les spécificités de chaque mode à sa possible soumission à un ordre commun qui se refuserait à tirer les conséquences de cette diversité pour assujettir le monde des transports à un impératif extérieur et supérieur. Il n'est donc rien d'étonnant à ce que le bilan d'une politique sectorielle, visant notamment les poids lourds, ne puisse être que critique quant à son intégration aux principes du développement durable<sup>10</sup>. Cette déclinaison modale du monde des transports concerne tous ses aspects. Elle concerne l'accès à la profession et les règles d'exercice de chaque profession du transport. Elle concerne encore les règles commerciales du transport, même s'il existe ici un droit commun des transports terrestres de marchandises (*C. com.*, art. L. 132-8 et s.). Elle intéresse enfin deux aspects ayant une incidence directe sur les conditions de travail de ceux qui exécutent les transports : d'abord des règles professionnelles imposant des normes matérielles à chaque engin de transport et encadrant l'exécution des tâches du personnel itinérant dans un souci de sécurité des transports ; ensuite, des règles sociales adaptées aux contraintes d'exploitation de chaque mode mais qui ne permettent

pas, au nom d'un impératif supérieur tel que le développement durable, que chaque mode soit mis sur un pied d'égalité ou même que des avantages soient accordés ou des sujétions complémentaires soient imposées aux différents modes de transport en fonction de leur éventuelle contribution au développement durable.

## 2. Une forme de développement pérenne étrangère à la contrainte environnementale : la sécurité des transports

10 - S'il est un domaine qui mime la notion moderne de développement durable, c'est bien la « sécurité transport ». La gestion des risques est au demeurant au cœur des débats relatifs au développement durable, notamment pour les entreprises<sup>11</sup>. Les problèmes de sécurité liés aux transports, apparus bien avant que ne soient mises en exergue les questions environnementales, se présentent donc comme le prodrome des débats autour des exigences d'un développement durable, ne serait-ce que par l'attention qu'il fallut alors apporter à la situation professionnelle des travailleurs du transport. Mode de transport par mode de transport, et dès l'instant où celui-ci s'est industrialisé, des règles de sécurité sont venues régir l'exploitation de chaque moyen de déplacement. L'activité devenant plus dense, il fallut encadrer celle-ci du point de vue de la sécurité afin qu'elle soit viable et pérenne<sup>12</sup>. Ce n'est qu'assez récemment que les questions de sécurité en matière de transport ont commencé à individualiser le risque environnemental comme une composante particulière et importante, indépendamment des risques encourus par les usagers ou le voisinage du fait des activités du transport<sup>13</sup>. Ce n'est pas précisément la motorisation des moyens de transport qui a enclenché ce phénomène, mais l'exigence politique d'assurer un développement à chaque mode de transport. Néanmoins, la motorisation, en accroissant les possibilités d'acheminement, ne pouvait qu'inciter à la mise en place d'un cadre général assurant la sécurité de ces derniers. Rappelons que c'est la volonté de Louis XIV de constituer une solide flotte civile et militaire qui aboutit à l'ordonnance d'août 1681, fixant notamment un statut des marins.

11 - On pressent que ces règles ont eu un impact important sur les conditions d'emploi et de travail de tous ceux qui servaient tel ou tel moyen de transport. Les pouvoirs publics ont commencé à exiger de tous ceux qui guidaient, conduisaient, gouvernaient ou participaient au déplacement de l'outil de transport une certaine compétence, qui devient une compétence professionnelle dès lors que la personne servant l'outil en fait sa profession. Les pouvoirs publics vont également poser des normes matérielles pour chaque outil de transport, normes qui ont une conséquence immédiate sur les conditions matérielles de travail et de vie de ceux qui servent l'engin de transport (installations sanitaires, dimensions des cabines...). Les pouvoirs publics ont enfin encadré l'exécution même des tâches afin qu'aucune surcharge de travail ne vienne remettre en cause la sécurité des transports et des riverains.

Pour prendre ici quelques exemples simples dans le secteur routier, rappelons que l'instauration du premier permis de conduire date

8. LOTI originelle, art. 3, al. 2.

9. La période dite de « coordination » (1934-1982) apparaît certes comme le moment d'une véritable politique intermodale et multimodale volontariste. Mais elle s'appuie sur un partage des trafics. Ce partage étant fait, cette politique laisse à chaque secteur du transport la liberté d'obtenir la mise en œuvre de règles sectorielles favorisant et protégeant les entreprises sur leur marché spécifique.

10. M. Prieur, *Droit de l'environnement* : Dalloz, 2011, p. 647 et s.

11. F.-G. Trébulle, *Le risque : clef du développement durable des sociétés* : Dr. sociétés 2010, étude 13.

12. Un parallèle pourrait être fait avec la législation, elle aussi fort ancienne, relative aux « installations classées », même si les considérations de sécurité autour de ces établissements à risque n'ont pas abouti à l'émergence d'une réglementation professionnelle aussi développée que celle concernant les travailleurs mobiles du transport. Sur cette législation (Cf. M. Pennafort, *La réglementation des installations classées* : Le Moniteur, 2<sup>e</sup> éd. 2011).

13. Signalons en particulier la première convention maritime MARPOL en 1973.

de 1896. Différents textes réglementaires fixant de façon éparse un « Code de la route » sont promulgués à partir de 1921. Une véritable codification n'est instaurée que par l'ordonnance n° 58-1216 du 15 décembre 1958. Ces textes d'application générale forment la base des règles professionnelles applicables aux conducteurs travaillant dans le secteur du transport routier. La mise en circulation d'un véhicule routier ne peut encore avoir lieu sans que ne soit respecté un nombre considérable de normes matérielles et techniques fixées par les règlements de la CEE-ONU ainsi que la directive-cadre 2007/46/CE du 5 septembre 2007<sup>14</sup>. Le droit communautaire impose aux conducteurs de véhicules lourds de prendre périodiquement des repos, de faire des pauses de conduite, de ne pas dépasser un temps maximal de travail<sup>15</sup>. La réglementation française impose des systèmes de contrôle d'alcoolémie dans les autocars, couplés au démarrage du véhicule<sup>16</sup>. L'ensemble de ces règles vient encadrer la vie professionnelle des conducteurs routiers, qu'ils soient salariés ou non, et ce au nom de la sécurité routière.

**12 -** Quoique le droit européen présente ces règles comme de nature sociale, il ne s'agit en rien d'un droit social du travail, mais plutôt d'un droit accessoirement professionnel. Il s'agit en vérité d'un droit de la circulation (routière, aérienne, fluviale, maritime...) qui encadre les conditions d'emploi (formation professionnelle, diplôme, qualification...) et de travail (spécialisation des tâches en fonction des qualifications, pauses, repos...) de ceux qui gouvernent les engins de transport à titre professionnel. Les objectifs de la réglementation européenne permettent ainsi, sous couvert d'une réglementation dite « sociale », de mettre en place une véritable réglementation de sécurité s'appliquant à des professionnels, salariés ou non<sup>17</sup>. Ces règles prétendument sociales ont un effet ambivalent sur les conditions de travail des salariés itinérants du transport. Elles encadrent leurs conditions de travail ; mais ne le faisant qu'au nom de la sécurité des transports, elles sont aussi des sujétions pour ces travailleurs. Ainsi, les coupures de conduite des conducteurs de poids lourds devant être prises en cours de travail, allongent en réalité d'autant l'amplitude journalière de travail de ce dernier. Non rémunérées, elles ne sont pas pour autant des pauses. Il ne s'agit pas d'un droit mais d'une obligation pour le chauffeur qui s'expose à des sanctions pénales et disciplinaires si le non-respect de ces coupures lui est imputable<sup>18</sup>. Par ailleurs, parce qu'il s'agit avant tout de protéger la sécurité des transports, ces règles apparaissent souvent comme moins favorables aux travailleurs que ne le serait une authentique règle sociale protégeant le salarié d'une « surexploitation » de la part de son employeur. Il ne s'agit en fait que d'éviter l'épuisement du travailleur.

**13 -** La réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos en matière routière autorise en creux des temps de travail et de disponibilité beaucoup plus longs que ne le permet la réglementation sociale française. Dans le même esprit, le droit fluvial français sur les équipages indique seulement que « le bateau dispose de l'équipage nécessaire pour assurer sa sécurité, celle de la navigation et des personnes qui se trouvent à bord » (C. transports, art. L. 4512-2). De même, la réglementation rhénane affirme que « les facultés des membres en service de l'équipage minimum prescrit par le Règlement relatif au person-

nel de la navigation sur le Rhin ainsi que des autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment ne doivent pas être entravées par une fatigue excessive, les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues ni pour un autre motif »<sup>19</sup>. La réglementation maritime détermine d'abord l'équipage minimal sur un navire en fonction de la sécurité du transport, même s'il doit être tenu compte de la réglementation du travail (C. transports, art. L. 5522-2)...

**14 -** Mais une véritable réglementation sociale est aussi contraignante pour les travailleurs du transport. La sécurité des transports peut aboutir à des sujétions nouvelles qui vont s'imposer *via* une règle sociale applicable aux seuls salariés. De plus, profitant des lacunes et des souplesses d'une réglementation de sécurité qui aborde d'abord les conditions de travail au travers des limites physiologiques du travailleur mobile, la réglementation sociale, partant d'une approche modale visant à contourner les contraintes et limites techniques propres à chaque moyen de transport au nom de son efficacité économique, a permis le développement de règles particulières pour chaque mode de transport. Cette logique ruine en partie une approche strictement environnementale, qui voudrait favoriser les modes de transport les moins consommateurs d'espace et les moins polluants, en accordant à chacun des règles qui favorisent une utilisation plus efficace de celui-ci d'un point de vue économique mais sans rapport avec son « empreinte écologique ».

### 3. La contrainte d'exploitation au fondement du droit social des transports

**15 -** Au nom d'un développement durable, on souhaiterait que les « porteurs d'intérêt » (les « *stakeholders* ») dans l'entreprise participent à ce processus. Les associés de certaines entreprises commerciales peuvent être d'ailleurs amenés à se pencher sur les conséquences environnementales et sociales de leurs choix de gestion (C. com., art. L. 225-100 et L. 225-100-2). L'implication des représentants du personnel devient possible en matière de développement durable<sup>20</sup>. De façon plus générale, droit du travail et droit de l'environnement ne sont pas étrangers l'un à l'autre, au travers de la préservation de la santé et de la sécurité des personnes<sup>21</sup>. Mais le droit social des transports est un univers de dérogations ou d'exemptions par rapport au droit commun du travail. Alors même que les contraintes d'exploitation propres à chaque moyen de transport n'excluraient pas une réelle sollicitude sociale, l'approche strictement modale des règles sociales spécifiques au transport laisse à penser qu'elles ne se sont pas édictées dans l'optique d'un développement durable, respectueux des équilibres environnementaux.

**16 -** Au niveau européen, en 1993, la première directive en matière de durée et d'aménagement du temps de travail excluait d'emblée tout le secteur du transport de son champ d'application<sup>22</sup>. Ce secteur a été en revanche intégré dans le champ de la directive 2000/34/CE du 22 juin 2000, mais au prix de multiples dérogations. Ainsi, cette directive ne s'applique pas à un secteur du transport si un texte communautaire sectoriel le régit. La présence d'une réglementation spéciale permet ainsi de déroger entièrement à la directive 2000/34/CE<sup>23</sup>. En

14. Adde, PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 661/2009, 13 juill. 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés : JOUE n° L 200, 31 juill. 2009.

15. PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 561/2006, 15 mars 2006 : JOUE n° L 102, 11 avr. 2006.

16. A. 2 juil. 1982 relatif aux transports en commun de personnes, mod. A. 13 oct. 2009.

17. Cons. UE, règl. (CE) n° 3820/85, 20 déc. 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

18. CA Douai, 17 sept. 2007 : BTL 2008, p. 135.

19. Règl. Police Navigation Rhénane, art. 1.03, § 4.

20. D. Julien, CE : soyez acteurs du développement durable : Cah. Lamy du CE, nov. 2008, n° 76.

21. Droit du travail et droit de l'environnement, actes du colloque de la SFDE, 1994, SFDE/LITEC, V. exposé de M. Despax. – Droit du travail et droit de l'environnement : regards croisés sur le développement durable, dir. M.-P. Blin-Francois et I. Desbarats : Lamy, 2010.

22. Dir. 93/104/CE, 23 nov. 1993, art. 1<sup>er</sup>, § 3 : JOCE n° L 307, 13 déc. 1993.

23. Dir. 2003/88/CE, 4 nov. 2003 : JOUE n° L 299, 18 nov. 2003.

l'absence d'une règle sectorielle, la directive générale s'applique moyennant les nombreuses exclusions aux règles qu'elle pose. Finalement, aujourd'hui, soit par la voie d'accords collectifs de niveau communautaire, soit par le jeu d'une réglementation sectorielle, chaque secteur du transport possède ses propres règles en matière de droit social. Dans le droit français, il existe aussi une réglementation sociale sectorielle hypertrophiée, spécialement en matière d'aménagement du temps de travail. Cependant, la plupart des règles du droit commun du travail s'appliquent au secteur des transports. En ce sens, le droit social des transports est un droit résiduel par rapport au Code du travail. Mais sur l'aspect spécifique des conditions de travail, cette assertion n'est pas vraie : l'influence des règles professionnelles (sécurité, équipages...) et des règles en matière d'aménagement du temps de travail modifie profondément la donne. De plus, il n'existe pas réellement un droit social commun aux transports. Celui-ci est en réalité fort réduit comparé aux règles sectorielles. Présenté au livre III de la 1<sup>re</sup> partie du Code des transports, il apparaît simplement comme un corpus de règles fixant la possibilité de dérogations au droit commun du travail et renvoyant, pour le contenu de ces dérogations, aux différents textes sectoriels adoptés par voie réglementaire ou par voie conventionnelle<sup>24</sup>.

**17** - La sécurité semble parfois être un élément clé de l'existence de règles sociales spécifiques à un mode de transport, au point d'ailleurs que règles professionnelles et sociales en deviennent inextricables. Ainsi, là où pour de telles raisons une spécialisation des tâches existe en droit professionnel afin que le travailleur ne soit pas accaparé par des fonctions multiples qui en viendraient à remettre en cause la sûreté des circulations, le droit du travail peut imposer ponctuellement la soumission absolue aux ordres du responsable de la conduite de l'engin<sup>25</sup>. La règle est connue en matière maritime, qui revêt d'ailleurs plutôt un aspect sécuritaire et accessoirement professionnel par la généralité de ses dispositions : « *Le capitaine peut exiger du marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes présentes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer* » (C. transports, art. L. 5544-13). Elle existe aussi en droit aérien, tout en prenant les caractéristiques formelles d'une règle de droit du travail : « *Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.* » (C. transports, art. L. 6523-10)<sup>26</sup>.

Toujours en droit social aérien, des raisons de sécurité ont longtemps imposé la reconversion du personnel navigant technique vers un emploi à terre dès l'âge de soixante ans, sauf pour l'employeur à rompre le contrat de travail en cas d'impossibilité de reclassement (C. aviation, art. L. 421-9 ancien). Mais si aujourd'hui le pilote peut espérer voler au-delà de cet âge, c'est au prix d'un contrôle médical annuel drastique. Par ailleurs, c'est tout le droit social maritime qui semble être investi par cette logique de sécurité. De la sorte, le Code des transports comporte bien une partie spécifique sur « *le droit du travail* » (C. transports, titre IV, livre V) et l'article L. 5541-1 du Code des transports affirme que « *Le Code du travail est applicable aux ma-*

*rins salariés des entreprises d'armement maritime* ». Mais alors que le titre IV concernant le droit du travail présente les règles spécifiques à ce sujet, il est le plus souvent indiqué que ces règles s'appliquent aux « *marins* » ou aux « *gens de mer* », sans autre précision. Or, en vertu de l'article L. 5511-1 du Code des transports, les marins et gens de mer sont ceux qui, salariés ou non, participent à bord à l'exploitation du navire ou mènent une activité professionnelle<sup>27</sup>. Voilà donc un droit du travail qui tend à s'appliquer à toute personne embarquée, du moins à titre professionnel, sinon à quiconque participe à la conduite du navire, reproduisant ainsi l'un des principaux stigmates des règles professionnelles du transport, en tant qu'il est un droit de la sécurité des transports !

**18** - Mais l'exigence de sécurité dans les transports n'explique pas à elle seule l'ensemble des règles particulières propres à chaque mode. Les règles sociales sectorielles visent avant tout à desserrer le carcan du droit commun du travail, spécialement en matière de durée du travail. Or, il n'est pas avéré que cet élargissement des sujétions imposées à l'employeur, s'il ne remet pas en cause la sécurité des transports, en arrive à l'améliorer. Par-dessus tout, si ces règles étaient justifiées par des raisons de sécurité, elles devraient perdre leur caractère social, en ne régissant que les seules relations salariales pour s'appliquer à l'ensemble des personnes participant à l'exploitation des engins de transport, quel que soit leur statut. En réalité, compte tenu de l'histoire économique et sociale propre à chaque mode de transport, ces règles dérogatoires apparaissent comme l'adaptation de toute une profession (au sens où différents acteurs exercent des activités professionnelles connexes) aux contraintes d'exploitation de chaque technique de transport, lesquelles sont également des contraintes commerciales dans un contexte de concurrence multimodale<sup>28</sup>.

**19** - Le cas du transport public routier est spécialement éclairant à ce sujet. On chercherait en vain à comprendre pourquoi, tant d'un point de vue environnemental que du point de vue de la sécurité, il puisse être justifié que certains conducteurs du TRM aient à rester au service de leur employeur jusqu'à 56 heures par semaine pour une durée normale de service de 43 heures (compte tenu des heures d'équivalence) quand, pour d'autres conducteurs routiers ou dans d'autres secteurs du transport, les durées normales ou maximales du travail sont globalement celles du droit commun (soit respectivement 35 et 48 heures par semaine)<sup>29</sup>. S'il faut prendre au mot l'objectif d'une « harmonisation » en vue d'une « loyale concurrence », il faut l'entendre pour le moins comme la capacité des milieux professionnels de ces modes de transport à dépasser les limites techniques pouvant venir bloquer leur développement économique par l'accep-

24. Parmi de nombreux exemples, V. C. transports, art. L. 1311-2 et L. 1321-8.

25. On retrouve également cette idée quand existent des dérogations à la durée maximale du travail en présence d'accidents ou de réparations urgentes. Ainsi, en transport fluvial, Cf. C. transports, art. R. 4511-5.

26. En droit ferroviaire, certains textes professionnels abordent les conditions de formation, de compétence et de spécialisation des tâches des cheminots participant directement à l'exploitation des trains. Mais des accords collectifs viennent ajouter à ces règles en précisant, par exemple, qu'un cheminot exerçant telle tâche ne peut dans le même moment exercer d'autres fonctions (S. Carré, *L'avènement d'un nouveau droit sectoriel : le droit applicable aux personnels des chemins de fer in Le droit des transports dans tous ses états*, dir. L. Péru-Pirotte, B. Dupont-Légrand et C. Landsweert : éd. Larcier, 2012, p. 239).

27. Les nouvelles règles en matière de travail maritime issues de la ratification de la convention OIT MLC 2006 ne modifient en rien cette approche. Marins et gens de mer peuvent être salariés ou non. Le contrat d'engagement maritime produit ses effets indépendamment de la qualité de salarié ou non du travailleur. C'est l'embarquement qui est d'abord pris en compte. L'armateur est tenu à certaines obligations, y compris quand il n'est pas l'employeur du marin, celui-ci n'étant que le salarié d'une entreprise de « *manning* » (P. Chaumette, *La ratification et la transposition de la convention OIT du travail maritime (MLC 2006)* : Dr. soc. 2013, p. 915).

28. Dans un contexte historique favorable à un mode de transport (quasi-monopole), les impératifs de sécurité et les exigences du service (continuité du service public) ont pu conduire aussi au renforcement des règles sociales. Le maintien de ces règles protectrices peut dès lors être revendiqué au nom de la sécurité ou du service rendu au public, même lorsque les conditions ayant présidé à leur apparition ne sont plus de mise. La doctrine anglo-saxonne utilise le terme de « *featherbedding* » (matelas de plumes) pour rendre compte de cette situation.

29. Concernant la durée du travail dans le TRM (V. D. n° 83-40, 26 janv. 1983). Par ailleurs, le personnel roulant des transports routiers de voyageurs est pratiquement soumis au droit commun concernant la durée du travail sur la semaine (V. D. n° 2003-1242, 22 déc. 2003 pour le transport interurbain et D. n° 2000-118, 14 févr. 2000 pour les réseaux de transports urbains). Il en est de même des conducteurs routiers travaillant dans le cadre du transport routier de marchandises en compte propre.

tation et l'adoption de règles dérogatoires en matière de droit social<sup>30</sup>. Concernant le transport routier, il nous semble qu'une limite essentielle est le couple formé par le camion et son chauffeur qui ne peut être que partiellement levée par l'augmentation du tonnage et de la dimension de chaque véhicule (tant que ne seront pas mis au point des « trains routiers » grâce aux progrès de la technique).

On peut ainsi formuler l'hypothèse qu'il a été admis dès les origines du transport routier que le temps de travail devait être aménagé de telle sorte qu'un trajet commencé puisse être terminé par le couple formé du véhicule et de son conducteur et ce, quelle que soit la durée du voyage, c'est-à-dire indépendamment des limites physiologiques tenant au rythme circadien<sup>31</sup>. Le « voyage », une mission variée et relativement incertaine à remplir (coûte que coûte) loin de sa base de rattachement, voilà ce qui a principalement et historiquement conditionné le travail des chauffeurs routiers<sup>32</sup>. Cet élément a justifié et justifie encore, selon les techniques juridiques et managériales les plus diverses, que les conducteurs du TRM (mais non pas ceux effectuant des transports routiers en compte propre) non seulement doivent travailler longuement chaque jour, mais que des durées de travail hebdomadaires hors normes soient demandées.

20 - Loin de toute considération environnementale, le tour de force de la profession et des chargeurs a été de faire admettre collectivement (aux chauffeurs, aux pouvoirs publics...) que les exigences du service à rendre ne pouvaient avoir aucune contrepartie particulière :

30. Pareillement, dans le secteur du transport fluvial de marchandises, avec une exploitation en relèves, les seuils en matière de durée du travail sont proches du droit commun (*C. transports, art. D. 4511-13*), alors que pour la flotte classique (i.e. la batellerie artisanale), le temps de « présence » hebdomadaire du personnel peut atteindre 59 heures (*C. transports, art. D. 4511-15*), la seule véritable justification étant le mode d'exploitation (relèves...) et non pas l'outil de transport (par ex., la distinction entre l'automoteur et le pousseur). Sur la durée du travail dans ce secteur (*S. Carré, La réglementation de la durée du travail applicable au personnel de la batellerie : Dr. soc. 2007, p. 821*).
31. Les règles particulières présidant aux durées journalières de travail et à l'organisation du temps de travail sur la journée, et plus encore les règles fixant les durées minimales des repos quotidiens, peuvent mieux se comprendre du point de vue de la sécurité des transports.
32. V. l'article 6 du décret n° 49-1467 du 9 novembre 1949 déterminant les modalités d'application de la loi du 21 juin 1936 dans le TRM (et applicable jusqu'en 1983) et dont la notion de base pour l'organisation du travail du camionneur est le « voyage ».

ni en argent<sup>33</sup>, ni en temps<sup>34</sup>. Ainsi le transport public routier, sous couvert d'une adaptation de la législation sociale aux impératifs de l'exploitation routière, bénéficie-t-il d'un avantage compétitif de premier ordre face à des modes de transport qui semblent pourtant plus performants du point de vue du développement durable.

21 - Quoique la notion de développement durable commence à se diffuser dans le champ juridique, il apparaît qu'une application de ces principes tarde à trouver une traduction dans la réglementation des transports. Il est exact que le développement durable est avant tout porteur d'une méthodologie ou de valeurs d'ordre éthique : volontarisme, préoccupation par rapport aux générations futures, conciliation entre intérêts divergents d'ordre économique, social et environnemental. On en reste donc à la traduction juridique de principes moraux. Mais les principes fondamentaux du développement durable ainsi posés semblent alors cautionner le primat des intérêts économiques sur ceux d'une préservation de l'environnement en matière de politique des transports par l'approche encore essentiellement modale de ces derniers, y compris en matière de réglementation sociale<sup>35</sup>. Nonobstant les questions de « sécurité transport » propres à chaque mode, un développement durable des transports ne peut que privilégier une approche résolument intermodale de la politique des transports. Les règles sociales dérogatoires des secteurs des transports portent en elles la suspicion de n'avantager que des intérêts particuliers. Un certain rapprochement avec le droit commun du travail s'impose.

**MOTS-CLÉS :** *Responsabilité sociale de l'entreprise - Conditions de travail - Développement durable*

**TEXTES :** *C. env., art. L. 110-1. - L. n° 99-533, 25 juin 1999*

**JURISCLASSEUR :** *Transport, Fasc. 798 et 799, par Stéphane Carré*

33. La pratique d'un paiement complet des heures de travail des routiers est relativement récente en France : une vingtaine d'années tout au plus (*V. S. Carré et H. Desfontaines, Réglementation du travail et processus d'industrialisation dans le secteur du transport routier de marchandises : Dr. soc. 2012, p. 494*).
34. Les temps de service des chauffeurs routiers ont été assimilés à des heures d'équivalence par le Conseil d'État (*CE, 30 nov. 2001 : BTL 2001, p. 836*). Or, le mécanisme des équivalences est assis sur la présomption de périodes d'inaction en cours de travail (*C. trav., art. L. 3121-9*).
35. *S. Gutwirth, Trente ans de théorie du droit de l'environnement : concepts et opinions : Environnement et Société, 2011, n° 26, p. 12.*