



**HAL**  
open science

## Quarante ans d'évolution en droit social des transports

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. Quarante ans d'évolution en droit social des transports. Quarante ans de sciences sociales du travail, Nov 2021, Rennes, France. halshs-03461006

**HAL Id: halshs-03461006**

**<https://shs.hal.science/halshs-03461006v1>**

Submitted on 1 Dec 2021

**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.

## Quarante ans d'évolution en droit social des transports

*Stéphane Carré, IUT Saint-Nazaire, UMR CNRS 6297  
Conférence, Rennes, ISSTO, novembre 2021*

Les quarante ans de l'ISSTO tombent à pic ! En 1982 était votée la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, qui fixait la nouvelle politique de l'État en matière de transports<sup>1</sup>. La LOTI officialisait plus qu'elle n'annonçait un virage de la politique des transports : celui de la libéralisation économique du secteur. Elle mettait ouvertement fin à la politique de coordination technique entre modes de transport, entamée dans les années mille neuf cent trente et faite de dirigisme économique : partage autoritaire des flux de transports supposant l'existence de quotas de transport, d'autorisations administratives quant aux conditions d'exercice de ces activités, de tarifs réglementés et l'existence d'entreprises publiques bénéficiant souvent d'un quasi-monopole : SNCF, RATP, Compagnie Générale Transatlantique, Air France, Air Inter, Compagnie Française de Navigation Rhénane...

L'histoire des quarante dernières années de la réglementation particulière applicable aux travailleurs du transport est celle des contrecoups de cette libéralisation. Mais ce secteur demeure une activité très réglementée où chaque entrepreneur, pourvu qu'il respecte toute une réglementation de sécurité, peut espérer prospérer sur la part des voisins. Et comme en bien des matières, c'est l'Union européenne qui a donné le « *la* » de cette évolution. Avec l'agriculture, les transports sont dès l'origine le seul secteur devant faire l'objet d'une « *politique commune* » (Traité de Rome, art. 3, -e et art. 75, §. 1). Mais cette politique, qui est celle de l'établissement d'un marché commun des transports, n'arrivera pas à se concrétiser rapidement. Il faudra un arrêt de 1985 de la Cour de Justice des Communautés Européennes constatant la carence du Conseil européen pour que les choses s'accélérent<sup>2</sup>.

Le droit applicable aux travailleurs des transports est une réglementation modale. Il s'agit d'offrir un droit adapté aux spécificités techniques et économiques de chaque mode de transport. Le droit social spécifique, qui se concentre sur les salariés itinérants, vise à favoriser la continuité de l'exploitation, tant afin de faciliter économiquement cette activité que d'éviter des ruptures préjudiciables à la sécurité. Il en résulte partout des assouplissements parfois considérables par rapport à ce que le droit commun du travail exige en matière de durée du travail. Dans le même temps, la sécurité générale des transports impose à tous les travailleurs, dont ceux qui travaillent à titre indépendant, qu'ils aient les compétences professionnelles et bénéficient de conditions de travail telles que cette sécurité ne puisse être compromise. D'où l'existence d'une réglementation professionnelle qui se superpose à la législation sociale visant les seuls salariés : aptitude professionnelle et médicale, description des fonctions, aménagement des postes de travail (cabines, timonerie, cockpit...), limites temporelles aux fonctions de pilotage.

De l'Après-guerre à la fin des années mille neuf cent soixante-dix, l'interventionnisme de l'État français s'érode doucement mais demeure. Pour les travailleurs du transport, il s'agit d'une époque de relative stabilité. Faisons un rapide tour d'horizon de cette période, avant de nous pencher sur les évolutions des quarante dernières années.

---

<sup>1</sup> Loi n° 82-1153 du 30 déc. 1982 d'orientation des transports intérieurs, *JO* du 31 déc.

<sup>2</sup> CJCE, 22 mai 1985, aff. 13/83, Rec. 1985, p. 1513.

## I/ Quand les « trente glorieuses » s'achèvent

Quand les trente glorieuses s'achèvent, on peut discerner trois ensembles, si dissemblables soient leurs législations modales. D'abord, les transports fluviaux et routiers interurbains ; ensuite, les transports aériens, ferroviaires et urbains ; enfin, l'important corpus législatif applicable aux marins<sup>3</sup>, qui s'appuie sur l'existence du contrat d'engagement maritime.

Concernant la route et le fluvial, nous sommes en présence d'une réglementation sociale qui a peu évolué. Dans le transport fluvial, elle date de 1937 et pour la route, de 1949<sup>4</sup>. Ces deux réglementations permettent sur la base de mécanismes d'équivalence atypiques, dénommés « temps de présence » en fluvial et « temps de service » en routier, des durées du travail hors normes. Au surplus, en fluvial, les navigants ne bénéficient pas du repos hebdomadaire. En routier, pour les chauffeurs longues distances, la réglementation instaure la notion de « voyages », entrecoupés de repos, ce qui empêche tout décompte précis des temps de travail. Mais le droit français, en 1960, et le droit communautaire, en 1969, instaurent une réglementation professionnelle limitant les temps de conduite des chauffeurs routiers<sup>5</sup>.

Ce qui lie le ferroviaire, l'aérien et les transports urbains est le poids dominant des entreprises publiques à statut et, de façon générale, la tutelle très marquée des collectivités publiques (contrats administratifs pour les transports urbains)<sup>6</sup>. Au-delà des statuts du personnel, pour les transports ferroviaires et pour les transports urbains, la réglementation sur la durée du travail est fondée sur une loi de 1940<sup>7</sup> et la réglementation professionnelle s'appuie sur une vieille loi de 1845<sup>8</sup>. Ces textes fondateurs permettent de largement s'émanciper du droit commun du travail. Pour l'aérien, la réglementation sociale est issue d'un décret de 1951<sup>9</sup> établissant une équivalence entre temps de vol et durée du travail. La réglementation professionnelle dérive largement des stipulations des annexes au traité de Chicago de 1944 relatif à l'aviation civile et de la réglementation de sécurité nord-américaine<sup>10</sup>.

Mais ces quarante dernières années, selon leur positionnement économique et technique, les évolutions sont disparates entre modes de transport.

---

<sup>3</sup> Code du travail maritime (loi du 13 déc. 1926, *JO* du 15 déc.) et diverses dispositions du Livre VII de l'ancien Code du travail (loi n° 73-4 du 2 janv. 1973).

<sup>4</sup> Réglementations prises en application de la loi de 1936 sur la semaine des quarante heures : D. du 30 juillet 1937, *JO* du 31 juil. (fluvial), D. n° 49-1467 du 9 novembre 1949, *JO* du 13 nov. (route).

<sup>5</sup> D. n° 60-1383 du 17 déc. 1960 (*JO* du 23 déc.), pris en application de l'ord. 58-1310 du 23 déc. 1958, *JO* du 25 déc. ; règl. n° 543/69 du 25 mars 1969 (*JOCE* du 29 mars, L 77).

<sup>6</sup> Loi n° 49-874 du 5 juillet 1949, *JO* du 6 juil. (art. 5 à 8) ; D. n° 49-1473 du 14 nov. 1949, *JO* du 15 nov. (abrogé en 1985)

<sup>7</sup> Loi du 3 octobre 1940 relative au régime de travail des agents des chemins de fer, *JO* du 4 oct. A. du 12 nov. 1942 concernant les agents de réseaux de tramways urbains, *JO* du 17 juin 1943. Réglementation particulière également en matière d'hygiène et sécurité, sur la base de la loi n° 55-1032 du 4 août 1955, *JO* du 5 août (V. anc. art. 65 du Livre II du C. trav.). V. aussi D. n° 60-72 et n° 60-73 du 15 janv. 1960.

<sup>8</sup> Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (*Bull. lois* 9° S, B 1221, n° 12095). D. du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, *JO* du 23 août 1942.

<sup>9</sup> D. n° 51-359 du 23 mars 1951, *JO* du 24 mars.

<sup>10</sup> Fondée sur la loi n° 53-285 du 4 avril 1953, *JO* du 5 avril.

## II/ Les secteurs mondialisés : aérien et maritime

Dans les secteurs mondialisés du transport maritime et aérien, le poids du droit national est négligeable. L'activité maritime est entièrement libéralisée. Le vieux principe de la liberté des mers couplé à la règle du pavillon favorise en Europe comme ailleurs les armateurs qui immatriculent leurs navires dans les pays aux législations fiscales et sociales les moins exigeantes : Libéria, Iles Marshall... Le pavillon français recule drastiquement et avec lui l'application du droit social maritime français. L'Europe a réagi en autorisant les États membres à créer des « *pavillons économiques* », tel le RIF en France, ce qui ne permet qu'une application marginale de la législation sociale de ces pays. Une évolution majeure ne pouvait être que mondiale. Si l'on ne doit retenir qu'une date, c'est celle du 7 février 2006, date de la convention du travail maritime. La convention MLC 2006 permet de fixer « *des normes mondiales minimales afin de préserver le droit des gens de mer à des conditions de vie et de travail décentes, indépendamment de leur nationalité et (...) du pavillon des navires* »<sup>11</sup>.

Le transport aérien est dans une configuration différente. La souveraineté des espaces aériens nationaux est fermement protégée par le traité de Chicago. Les relations aériennes internationales régulières ne doivent leur existence qu'à des accords entre États. La libéralisation économique du secteur suppose le volontarisme des pays qui s'y engagent, ce que l'Union européenne a obtenu de ses États membres. À côté du développement des compagnies à bas coût, la principale conséquence est certainement l'abandon de la réglementation française de sécurité aérienne au profit d'une réglementation européenne omniprésente, fixant dans son moindre détail les exigences professionnelles et les conditions de travail du personnel navigant<sup>12</sup>. Dès lors, le droit social aérien français en matière de durée du travail se semble plus que l'appendice quelque peu obsolète des règles européennes en matière de « *temps de service de vol* », déterminées en fonction d'impératifs de sécurité aérienne.

## III/ Les transports nationaux du secteur concurrentiel : route et fluvial

Pour leur part, les transports routiers et fluviaux ont en commun d'être assurés par une myriade d'entreprises effectuant des trajets à courte et moyenne distance. Camionneurs et bateliers ont pour habitude de ne pas compter leur temps. L'état de la réglementation favorise cette situation. En 1983, la réglementation du travail est reprise pour ces deux modes de transports, qui oblige à un meilleur décompte des temps de travail<sup>13</sup>. Mais les pratiques vont avoir raison de ces nouvelles règles.

La libéralisation du transport routier entraîne une crise de croissance. De nombreuses entreprises se créent, fragiles, entraînant l'irrespect des normes en matière de temps de conduite et de travail. L'accord « *Grand routier* » de 1994 va inciter les employeurs au paiement de toutes les heures de travail, au prix d'une reconnaissance par la convention des usages illicites

---

<sup>11</sup> Dir. n° 2013/54/UE du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime 2006, consid. n° 7.

<sup>12</sup> Règl. n° 2018/1139 du 4 juillet 2018 concernant les règles communes dans l'aviation civile ; règl. (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 (maintenance aéronautique) ; règl. (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 (contrôleurs de la circulation aérienne) ; règl. (UE) n° 965/2012 du 5 octobre 2012 (opérations aériennes) ; règl. (CE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 (exigences professionnelles des navigants).

<sup>13</sup> Route : D. n° 83-40 du 26 janv. 1983 (*JO* du 27 janv., p. 423) ; fluvial : D. n° 83-1111 du 19 déc. 1983 (*JO* du 22 déc., p. 3687).

en matière de temps de travail<sup>14</sup>. Par la suite, la loi et le droit conventionnel seront progressivement raccordés, mettant fin à une grave crise sociale. En navigation intérieure, le constat de l'inapplication des normes fixées en 1983 dans la flotte classique aboutira en 2007 à l'augmentation drastique des temps de présence admis pour les navigants de la batellerie artisanale, sous couvert, paradoxalement, de la mise en œuvre des lois Aubry sur le temps de travail<sup>15</sup>.

#### **IV/ Les services publics : les transports ferroviaires et urbains**

Enfin, dans les services publics, les transports urbains sont ceux ayant pour l'instant connu la situation la plus stable. La RATP reste une entreprise à statut, ayant sa propre réglementation<sup>16</sup>. La possible mise en concurrence des opérateurs de transport urbains, *via* le règlement OSP de 2007 s'est déroulée dans la continuité juridique pour les salariés du secteur<sup>17</sup>. Ces opérateurs n'obtiennent qu'une délégation pour l'exploitation d'un service public, sous le contrôle étroit des collectivités territoriales.

Mais il ne va pas en être de même pour la SNCF. En effet, la libéralisation des services ferroviaires sur un même réseau, initiée en 2003 pour le transport de marchandises, s'est effectuée par le biais d'une concurrence « *dans le marché* » et non pas « *pour le marché* ». Les transporteurs ferroviaires privés ont donc pu directement concurrencer la SNCF sans avoir à appliquer les règles propres à son statut du personnel. La SNCF a également perdu le monopole de l'élaboration en interne des règles professionnelles et de sécurité ferroviaire, aujourd'hui instruites au niveau de l'Union européenne et de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. La loi de 2018 « *pour un nouveau pacte ferroviaire* » interdit finalement à la SNCF tout recrutement au statut à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Accord « *Grands routiers* » du 23 nov. 1994. A ce sujet : S. Carré, « Un exemple de pluralisme juridique », *Rev. Jur. de l'Ouest*, 1999/3, p. 377.

<sup>15</sup> D. n° 2007-14 du 4 janv. 2007, *JO* du 5 janv., p. 181.

<sup>16</sup> Cette réglementation a été dépoussiérée en 2000 (D. n° 2000-118 du 14 fév. 2000, *JO* du 15 fév., p. 2358. Le D. n° 2000-118 reste basé sur la loi du 3 oct. 1940. Remarquons que les articles 1<sup>er</sup> et 2 de la loi du 3 oct. 1940, qui fondaient donc le régime de travail des personnels de la SNCF, des chemins de fer et des transports urbains, ne concernent plus en 2021 qu'un nombre très restreint de situations, soit les seuls réseaux ferroviaires locaux (V. l'art. L. 1321-1 C. transp.).

<sup>17</sup> Régl. (CE) n° 1370/2007 du 23 oct. 2007, *JOUE* du 3 déc., L 315, p. 1.

<sup>18</sup> Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018, *JO* du 28 juin.