

## Introduction

Si les cours d'eau sont à l'évidence un élément essentiel de la géographie physique et humaine<sup>1</sup>, si même ils jouent un rôle certain dans l'imaginaire des civilisations et des hommes<sup>2</sup>, il semble que leur importance, en tant que voie de communication, soit aujourd'hui déclinante. En Europe, les fleuves et les rivières ont longtemps été un moyen essentiel pour circuler au travers des régions. La Loire était par exemple un important axe de communication, mais aussi bien des rivières du Massif central (le Lot, la Dordogne...). À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, la révolution industrielle s'est largement appuyée sur la domestication des fleuves et la constitution d'un réseau de canaux, avant que le chemin de fer, puis la route, n'entraînent le déclin du transport fluvial. Néanmoins, là où la possibilité de faire naviguer les bateaux les plus lourds et les plus grands a pu être aménagée, le transport fluvial a gardé un réel intérêt<sup>3</sup>. Parmi ces fleuves, à divers points de vue emblématiques, il y a le Rhin<sup>4</sup>.

Le Rhin, long de 1 233 kilomètres, reste l'une des principales voies fluviales au monde par son trafic avec le Yang-Tsé-Kiang et le Mississippi<sup>5</sup>. Progressivement

1. On pensera au rôle de l'Euphrate ou du Nil dans l'apparition des premières civilisations urbaines et centralisées.
2. Des plus petits cours d'eau (le Rubicon...) aux plus grands. Ainsi, en littérature, le Mississippi de Mark Twain (*Les aventures de Tom Sawyer*) ou le bassin du Congo (*Au cœur des ténèbres* de J. Conrad) au cinéma (*Lodyssée de l'African Queen*, de J. Huston), en musique (*L'or du Rhin* de R. Wagner). En peinture, les représentations fluviales et de la batellerie foisonnent, tout spécialement dans le courant impressionniste et concernant le bassin de la Seine.
3. Pour une présentation générale du transport fluvial, voir DAMIEN M.-M., *Transport et logistique fluviaux*, Paris, Dunod, 2009.
4. Sur les dimensions symboliques et culturelles du Rhin, voir par exemple OETTINGER K., « Le Rhin : un mythe du passé », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, janvier-mars 2007, p. 7; BÔME H., « Le Rhin et sa dimension culturelle », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, janvier-mars 2004, p. 15.
5. Le Rhin prend sa source en Suisse. Dénommé d'abord « Rhin antérieur », il prend le nom de « Rhin alpin » à partir du confluent avec le « Rhin postérieur ». Le Rhin alpin devient le « haut-Rhin » passé le lac de Constance (p. k. 0) et jusqu'à Bâle. À partir du « pont central » de Bâle (p. k. 166, 53), on bascule sur le « Rhin supérieur », première partie navigable du fleuve. À partir de Bingen (p. k. 529, 10) en Allemagne, il devient le « Rhin moyen » et à partir de Bonn, le « Rhin inférieur ». Aux Pays-Bas, le delta du Rhin est principalement formé du « Nederrijn » (qui se divise en deux bras : le Nederrijn proprement dit et « l'Ijssel »), devenant en aval le « Lek », et du « Waal » où ses eaux se mélangent à celles de la Meuse (cf. la carte du Rhin en fin d'introduction). Certains points kilométriques sont essentiels du point de vue de la réglementation rhénane (voir également *infra*, annexe III). Outre Bâle, citons les écluses de Kembs (p. k. 179, 10, premières écluses en aval de Bâle); les écluses d'Ilfezheim, en amont de Lauterbourg (p. k. 335, 92), dernières d'une série de dix écluses en plaine d'Alsace; Bad Salzig (p. k. 564,30) et Saint-Goar en amont de Koblenz; le pont ferroviaire de Duisburg

adapté pour recevoir des bateaux de grande capacité<sup>6</sup>, il représente aujourd'hui à lui seul 40 % du trafic fluvial en Europe<sup>7</sup>. Mais le Rhin, par-delà son importance économique se caractérise aussi par sa singularité. Et ce destin singulier en fait un modèle plutôt qu'un cas marginal. Le Rhin apparaît en effet comme le concentré de diverses problématiques se présentant ailleurs de façon plus diluée ou plus tardive. Il permet donc d'étudier celles-ci avec profit car elles s'y révèlent exemplaires.

C'est vrai de l'histoire politique européenne. De par sa situation géographique, le fleuve s'est régulièrement trouvé au cœur des soubresauts de l'histoire de l'Europe. Le Rhin fut l'une des frontières de l'Empire romain, qui cède cependant sous la poussée des Vandales en décembre 406. De Charlemagne à Napoléon, il participe de l'histoire mouvementée du Saint-Empire germanique<sup>8</sup>. Enfin, de Napoléon à la Seconde Guerre mondiale, les régions rhénanes ont été au cœur de bien d'autres péripéties (Confédération du Rhin, Révolution belge de 1830, guerre de 1870...).

Mais c'est bien l'action napoléonienne qui, de façon directe (traité de l'Octroi de 1804) ou indirecte (Congrès de Vienne de 1815) va initier un droit fluvial rhénan (voir *infra*). La vallée du Rhin a toujours été une voie de communication majeure (route de l'ambre...). Napoléon, puis ses vainqueurs vont vouloir doter le Rhin d'un régime juridique unique et spécifique. En matière de droit fluvial, le Rhin va ainsi devenir comme un laboratoire pour les institutions européennes. Le droit rhénan est à l'origine un droit commercial : il permet de constituer un marché transnational. Mais de façon quasi immédiate, le droit rhénan se dote de règles professionnelles uniformes. Et beaucoup plus tardivement, apparaissent des règles sociales applicables aux seuls bateliers rhénans. Le cas rhénan devient alors exemplaire d'un sujet plus concis : les relations entre règles professionnelles et règles sociales, notamment au travers de celles applicables au personnel navigant de la batellerie rhénane.

À première vue, il pourrait donc s'agir d'un sujet de niche. Les bateliers rhénans, et plus encore les navigants salariés, sont peu nombreux<sup>9</sup>. S'intéresser au droit

Hochfeld (p. k. 774, 38) ; le bac de Spijk (p. k. 857, 40) non loin de la frontière germano-néerlandaise ; Krimpen (p. k. 989, 20) sur le Lek et Gorinchem (p. k. 952, 50) sur le Waal, limites *a minima* en aval de l'aire d'application de la convention de Mannheim de 1868 concernant la navigation rhénane (et nonobstant diverses restrictions à cette réglementation en territoire néerlandais).

6. Le Rhin a été progressivement aménagé pour recevoir des bâtiments d'au moins 22,9 mètres de large pour 135 mètres de long. Certaines parties aval du fleuve peuvent accueillir des convois beaucoup plus importants (voir *infra*, annexe III).
7. Sources : *La navigation intérieure européenne. Observation du marché*, CCNR/Commission européenne/Panteia, 2013. Mais au début des années 2000, si l'on prenait le trafic fluvial cumulé de l'Allemagne, de la Belgique, de la France et des Pays-Bas (117 milliards de tonnes/km), le trafic rhénan (75 milliards de tonnes/km) représentait 64,10 % du trafic total (VAN DER WERF H., « La navigation rhénane : survol du contexte économique », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, janvier-mars 2004, p. 29).
8. Le bassin rhénan est notamment au cœur des querelles de frontières qui agitent l'ouest et le nord-ouest du Saint-Empire germanique : Principauté de Philippe le Hardi ; conflit entre la Ligue du bien public (Bourgogne et Lorraine) et Louis XI au <sup>xv</sup>e siècle, émancipation progressive des Dix-Sept Provinces (globalement, l'actuel Benelux) à partir du <sup>xvi</sup>e siècle, rattachement de l'Alsace au royaume de France sous Louis XIV, rattachement de la Lorraine au royaume de France sous Louis XV...
9. On comptait en Europe (28 pays) 43 860 personnes travaillant dans la navigation intérieure (2011) pour 9 715 entreprises (2010), dont 75 % enregistrées aux Pays-Bas. La majorité de la main-d'œuvre fluviale travaille dans le « corridor rhénan ». *La navigation intérieure européenne...*, *op. cit.*, p. 96.

social spécifique applicable à ces marinières n'est pas se pencher sur un phénomène majeur des conditions de travail et d'emploi en Europe. De plus, l'étude des métiers s'avère aujourd'hui assez délaissée par les sciences sociales. C'est du moins le cas des études juridiques. À l'ère d'une économie de marché mondialisée, le métier, parce qu'il peut renvoyer aux organisations corporatives, semble une institution du passé, malgré la reconnaissance, notamment en droit commercial, d'un secteur des « métiers »<sup>10</sup>.

Relativisons toutefois, en sociologie et en psychologie du travail, dans la sociologie des professions, le métier reste un sujet d'analyse<sup>11</sup>. Alors même que les métiers seraient une réalité en voie de dilution, l'usage du mot continuerait de faire florès<sup>12</sup>. Mais dans la sphère juridique, aborder le droit social, et spécialement le droit du travail, au travers d'une profession ou d'un métier peut sembler inutile.

Le droit social s'est construit autour du contrat de travail, de l'emploi salarié. Le droit de la sécurité sociale s'est certes élargi à la protection de l'ensemble des travailleurs parce qu'il s'est appuyé sur l'activité professionnelle, par-delà le salariat. Mais justement, ce qui tourne de nos jours autour de la notion juridique de profession se rapporte principalement à l'emploi, salarié ou non, et non pas au métier. De façon globale, l'activité professionnelle est celle qui permet à celui qui l'exerce d'en tirer l'essentiel de ses revenus de subsistance. Par exemple, effectuer ponctuellement des actes de commerce (ainsi de l'achat d'un bien meuble pour le revendre) ne permet pas d'obtenir le statut de commerçant, cependant qu'en obtenir l'essentiel de ses revenus aboutit à le devenir<sup>13</sup>. De façon similaire, ce n'est pas parce que l'on est un salarié que l'on est à strictement parler un professionnel. On peut ne tirer d'un contrat de travail qu'un revenu très faible et ponctuel<sup>14</sup>. Le droit français

10. Ainsi du « répertoire des métiers », englobant ceux de l'artisanat (loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative à la promotion et au développement du commerce et de l'artisanat).

11. L'étude des professions, très tôt prise en compte par É. Durkheim, a connu par la suite une éclipse en France, tandis que se développait une sociologie des professions aux États-Unis (DEMAZIÈRE D. et GADÉA C., *Sociologie des groupes professionnels. Acquis récents et nouveaux défis*, Paris, La Découverte, 2009, p. 15 et suiv.). D'inspiration fonctionnaliste, cette sociologie américaine a limité la notion de profession à certaines activités professionnelles dépositaires d'un savoir reconnu et exigeant une certaine indépendance (médecins, avocats...). Une telle conception des professions renvoyait la très grande majorité des activités professionnelles à celles des « occupations » professionnelles, dénuées de l'intérêt sociologique que l'on pouvait porter à l'étude d'une « vraie » profession (affirmation de la profession comme groupe de pression, mise en œuvre d'une discipline professionnelle autorégulée...). Dans les années 1950, un courant de pensée va s'opposer à l'école fonctionnaliste : les interactionnistes considèrent qu'il n'existe aucune définition *a priori* de la profession qui serait fondée sur les exigences intrinsèques de la tâche à exercer. Il y a seulement des activités particulières (nées de la division du travail) qui se pensent collectivement comme des professions (CHAMPY F., *La sociologie des professions*, Paris, PUF, 2009). On aboutit alors à une définition extensive de la profession, similaire à celle du métier, tirée plutôt de la sociologie du travail. Mais les gens de métier restent des professionnels détenteurs d'un savoir-faire. Finalement, la notion de « groupe professionnel » va émerger, qui suppose un processus de distinction par lequel un groupe s'affirme comme tel, malgré l'existence d'importantes hétérogénéités (par exemple, les cadres).

12. CHAMPY F., *La sociologie des professions*, op. cit., p. 101.

13. Art. L. 121-1 C. com. : « Sont commerçants ceux qui exercent des actes de commerce et en font leur profession habituelle. »

14. Sur les différentes facettes de l'activité de travail : SUPLOT A. (dir.), *Le travail en perspective*, Paris, LGDJ, 1998.

admet que l'on puisse être chômeur tout en exerçant une activité salariée réduite<sup>15</sup>. Le contrat de travail et l'acte de commerce renvoient en réalité à la catégorie plus large des contrats et des activités menés à titre onéreux.

D'un point de vue juridique, l'activité professionnelle est donc d'abord l'existence d'un emploi dont on tire le principal de ses revenus pour vivre. De façon approchante, on a pu dire aussi que l'activité professionnelle est celle qui correspond à une activité régulière afin d'en tirer un revenu<sup>16</sup>. Et cette activité peut être exercée à titre libéral, sous le statut de commerçant, d'artisan, de salarié... En ce sens, nonobstant le fait que l'on puisse exercer très ponctuellement une activité à titre onéreux, la notion juridique d'activité professionnelle apparaît comme une notion plus large que l'activité salariale. On affirmera ainsi qu'il existe un statut de l'activité professionnelle venant coiffer le statut du salarié puisque susceptible de s'appliquer à des professionnels n'exerçant pas sous couvert d'un contrat de travail ou pour des périodes où le salarié ne se trouve plus employé sous couvert de ce contrat (maladie, chômage, formation professionnelle...). Ce statut va permettre l'octroi d'une sécurité professionnelle, indépendamment de l'existence d'un contrat de travail<sup>17</sup>. Mais dans ce cas de figure, rien ne renvoie à l'existence d'une occupation professionnelle spécifique. Il existe des activités menées à titre onéreux, quelles qu'elles soient. Ces activités indifférenciées peuvent être exercées à titre commercial, sous un régime de droit civil, mais le plus souvent en tant que salarié... Quand ces activités prennent une importance cardinale pour la subsistance de ceux qui les exercent, elles deviennent une activité professionnelle pouvant être menée sous un des statuts susmentionnés.

Aussi l'idée de profession ou de métier, au sens où il s'agirait d'une occupation professionnelle spécifique et concrète ne renvoie pas à une catégorie dominante en droit du travail<sup>18</sup>. En droit de la sécurité sociale, la notion de profession est néanmoins cruciale quand on l'entend dans son acception générale et elle prend une certaine consistance quand on la rapproche de la notion de métier. En effet, la protection sociale s'est développée à partir de l'idée que les revenus tirés de l'activité professionnelle allaient permettre le financement, à partir de cotisations

15. Art. L. 5425-1 et R. 5425-1 C. trav.

16. MONVOISIN-LESBATS A., *Contribution à l'étude juridique du travailleur indépendant*, Nantes, université de Nantes, thèse de droit, 2004, p. 323.

17. Le sujet est ancien et récurrent : DURAND P., « Naissance d'un droit nouveau : du droit du travail au droit de l'activité professionnelle », *DS*, 1952, p. 438 et suiv. ; GAUDU E., « La notion juridique d'emploi en droit privé », *DS*, 1987, p. 414 ; GAUDU E., « Du statut de l'emploi au statut de l'actif », *DS*, 1995, p. 535 et suiv. ; SUPLOT A. (dir.), *Au delà de l'emploi*, Paris, Flammarion, 1999 (lire en particulier toute la partie introductive) ; LE CROM J.-P., « Sécurité professionnelle, sécurité sociale, sécurité sociale professionnelle : quelques remarques à caractère historique », *DS*, 2011, p. 1292 et suiv. ; VERKINDT P.-Y., « Sécurité professionnelle, sécurité sociale, sécurité sociale professionnelle : quelques gammes autour de trois expressions », *DS*, 2011, p. 1295 et suiv.

18. Comme le travailleur indépendant, le salarié serait un professionnel. Mais alors que le statut salarial caractérise très largement la situation du travailleur subordonné, le travailleur indépendant agit sous couvert de régimes juridiques divers. Aussi, faudrait-il mieux parler de « professionnels indépendants » pour ceux qui n'étant pas salariés agissent professionnellement sous couvert de ces régimes juridiques qui sont avant tout fonction du type d'occupation, du métier qu'ils exercent (MONVOISIN-LESBATS A., *Contribution à l'étude juridique...*, *op. cit.*, p. 323 et suiv.).

d'assurances obligatoires, de prestations venant garantir un certain nombre de risques de l'existence (maladie, vieillesse...) : la sécurité sociale, et plus globalement l'ensemble des règles de protection sociale, assure en réalité une sécurité professionnelle.

Historiquement, les assurances sociales ont été au départ assises uniquement sur les revenus salariaux. Symétriquement, les avantages versés n'allaient qu'aux salariés dans le besoin. Puis les assurances sociales ont été élargies à un certain nombre de professions qui n'étaient pas exercées à titre salarial. Dès lors, et parce que ces nouveaux assurés n'entendaient pas être assujettis dans les conditions qui étaient offertes aux salariés, on a vu apparaître des régimes de sécurité sociale particuliers qui, du moins, reprenaient les frontières de grandes distinctions socioprofessionnelles : artisans, agriculteurs, professions libérales, à côté du « régime général » des salariés. Par ailleurs, des catégories de travailleurs dénommées ont pu bénéficier aussi de conditions dérogatoires qui les rattachaient tant à des groupes spécifiques de métiers qu'à des entreprises en situation de monopole (ou de quasi-monopole) sur un secteur d'activité : secteur de l'énergie (EDF, GDF), cheminots... Aussi, en droit de la sécurité sociale, l'idée de profession renvoie également à des occupations professionnelles spécifiques, soit au constat de règles particulières se répartissant en fonction de grandes catégories de métiers.

Le lien reste cependant relativement lâche car, ainsi que nous l'avons mentionné, ce sont plutôt des secteurs d'activité particuliers ou de grandes divisions socioprofessionnelles qui dessinent le pourtour de ces règles sociales spécifiques. Il n'en reste pas moins que l'idée de profession, gouvernée par la notion d'emploi (d'une activité professionnelle générique), se trouve déjà bel et bien dépassée. Et ce schéma privilégiant une approche par type d'occupation va se retrouver pour les bateliers rhénans, auxquels un régime spécifique de sécurité sociale va être octroyé pour des motifs pratiques tenant à la difficulté d'être aisément couvert par un régime national de sécurité sociale dès lors que l'activité professionnelle en vient à se dérouler continuellement à l'international sur des bâtiments fluviaux de toute nationalité.

Mais en droit du travail, indiquions-nous, l'idée de métier est problématique. Le terme est assez peu présent dans le Code du travail. Il ne semble avoir d'importance qu'en matière syndicale parce qu'il s'agit d'un critère constitutif des organisations syndicales<sup>19</sup>. Le terme de « profession » est aussi présent, dans un sens manifestement similaire à celui de métier. Ainsi pour le droit d'agir en justice des organisations syndicales afin de défendre « l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent<sup>20</sup> » (art. L. 2132-3 C. trav.). Par ailleurs, s'il est vrai que la notion de « branche professionnelle » permet de rompre avec le caractère indifférencié du statut salarial, elle rend compte d'une catégorie plus large, celle de secteurs

19. Art. L. 2131-2 C. trav. Notons toutefois que le terme est utilisé assez régulièrement dans les dispositions en matière d'emploi et de formation professionnelle.

20. Mais bien d'autres exemples pourraient être fournis, le mot « profession » intervenant plus souvent que celui de métier. On le retrouve de la sorte pour les ruptures de fin de chantier, les préavis de rupture de contrat, les repos et jours fériés, les congés payés et bien entendu en matière d'emploi et de formation professionnelle. Le mot apparaît dans l'intitulé de la 7<sup>e</sup> Partie du Code du travail (cf. *infra*).

d'activité, pouvant comprendre un grand nombre de professions, tandis que bien des professions se retrouvent en de nombreuses branches d'activité<sup>21</sup>.

Ce qui gouverne ainsi indubitablement le droit du travail, c'est la relation inégalitaire qu'instaure le contrat de travail : une relation entre un employeur, chef d'entreprise détenteur d'un pouvoir de direction économique et disciplinaire, et un salarié subordonné juridiquement à son employeur, tenu ainsi de rendre compte à tout instant de l'avancée de son travail et de répondre aux ordres qu'on lui donne<sup>22</sup>. Ni la profession, au sens de l'activité professionnelle globale, ni le métier, ne sont au fondement du droit du travail. Juridiquement, le contrat de travail n'offre de la relation de travail qu'une dimension désincarnée<sup>23</sup>.

Et pourtant, à y regarder de près, la situation apparaît plus complexe au sein même du droit du travail<sup>24</sup>. Par exemple, en matière d'hygiène et de sécurité (4<sup>e</sup> partie du Code du travail), le prisme des obligations de l'entreprise ne passe pas uniquement par le contrat de travail : c'est l'entreprise elle-même qui se trouve dans l'obligation de suivre certaines normes envers quiconque accède aux établissements sous l'autorité du chef d'entreprise. En effet, si les dispositions de la 4<sup>e</sup> partie du Code du travail sont applicables aux employeurs de droit privé (donc à tous ceux qui emploient des salariés)<sup>25</sup>, ces employeurs se trouvent aussi tenus envers « toute personne placée à quelque titre que ce soit » sous leur autorité (art. L. 4111-5 C. trav.)<sup>26</sup>. Le droit syndical permet également aux entreprises de s'unir et de s'organiser pour défendre leurs intérêts, indépendamment des relations salariales. De façon plus générale, les relations collectives du travail sont l'expression de relations qui dépassent le strict cadre du contrat de travail.

Par ailleurs, de façon ciblée, le Code du travail ne méconnaît pas la situation spécifique de certains métiers puisque sa septième partie concerne les « dispositions particulières à certaines professions et activités » (journalistes, professions du spectacle, de la mode, concierges, employés de maison, VRP, travailleurs à domicile...). Pour certaines activités d'ailleurs, le Code du travail ne s'appuie pas sur l'existence d'un contrat de travail mais indique simplement que tout ou partie du droit du travail est applicable aux personnes exerçant cette activité<sup>27</sup>.

21. Notons toutefois qu'au travers des classifications professionnelles (et des qualifications professionnelles) fixées par les conventions collectives de branche tout spécialement, on retrouve communément une catégorisation par métier ou par profession, du moins une approche concrète et différenciée des activités de travail.

22. La notion de contrat de travail ne s'impose progressivement qu'à compter de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, au moment où s'instaure véritablement le contrôle ouvrier dans l'entreprise, alors qu'il se découvre que l'autonomie ouvrière prédomine jusqu'à la fin du Second Empire (à ce sujet, LEFEBVRE P., « Subordination et révolutions du travail et du droit du travail », *Entreprises et histoire*, n° 57, décembre 2009, p. 45 et suiv.).

23. SUPPIOT A., « L'identité professionnelle » in COLLECTIF, *Les orientations sociales du droit contemporains. Etudes offertes au professeur J. Savatier*, Paris, PUF, 1992, p. 410.

24. Et nonobstant nos remarques sur le contenu des conventions collectives.

25. Art. L. 4111-1 C. trav.

26. De façon encore plus incisive, le Livre II de la 4<sup>e</sup> partie du Code du travail concerne les « obligations du maître d'ouvrage pour la conception des lieux de travail », le maître d'ouvrage, donc celui ayant commandé des travaux, n'étant pas nécessairement l'employeur d'un salarié ni même le commettant d'une personne se trouvant sous son autorité.

27. LYON-CAEN G., *Le droit du travail non salarié*, Paris, Sirey, 1990, p. 48 et suiv. ; voir par exemple aujourd'hui les art. L. 7321-1 et suiv. et les art. L. 7322-1 et suiv. C. trav. concernant les gérants de succursales et les gérants non salariés des succursales de commerce de détail alimentaire.

Or, ici même, la situation des salariés du transport est à prendre en considération. L'ancien Code du travail, dans sa codification de 1973<sup>28</sup>, saisissait un grand nombre de salariés du transport pour leur appliquer des règles particulières, notamment pour les salariés itinérants : chauffeurs routiers, marins, bateliers... Précisément, des dispositions de loi codifiées renvoyaient à des dispositions réglementaires non codifiées visant ces catégories de travailleurs. Aujourd'hui, ces règles sociales ont été placées dans le Code des transports, ce qui en accentue d'ailleurs l'aspect professionnel, au sens du métier<sup>29</sup>. Parmi ces règles sociales présentées dans le Code des transports, il y a désormais les règles propres au personnel de la batellerie, dont certaines visent le personnel navigant<sup>30</sup>. Enfin, on constate que quelques rares dispositions ont pour objet le personnel navigant rhénan. Deux articles seulement concernent le droit social rhénan (art. L. 4512-1 et L. 4522-1)<sup>31</sup>. Quelques textes touchent à la navigation rhénane mais ne sont pas des dispositions de droit social. C'est en réalité la profession des navigants circulant sur le Rhin qui est tendanciellement visée puisque s'y trouve saisie la navigation elle-même (art. L. 4261-1 à L. 4261-4, art. D. 4261-1 et suiv.)<sup>32</sup>. Il s'agira là de « règles professionnelles » quand elles viendront s'appliquer à ceux faisant profession de naviguer.

Si le Code des transports est peu disert sur le droit rhénan, c'est que celui-ci est un droit international. En matière de navigation, l'article L. 4261-1 du Code des transports renvoie à la convention internationale de Mannheim du 17 octobre 1868, qui en est le fondement<sup>33</sup>. Mais si l'on observe le droit français applicable ailleurs

28. Loi n° 73-4 du 2 janvier 1973 relative au Code du travail (JO du 3 janvier 1973).

29. CARRÉ S., « Les dispositions sociales du secteur des transports et le Code du travail », *RDTransp.*, avril 2009, p. 9. Il existait, et il subsiste toujours un grand nombre de règles en matière de droit du travail, placées en dehors du Code du travail : parties résiduelles du Code du travail maritime, du Code de l'aviation civile, réglementation spécifique en matière de durée du travail pour les chauffeurs routiers de transport routier de marchandises (décret n° 83-40 du 26 janvier 1983), du transport interurbain de voyageurs (décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003), des réseaux de transport urbain (décret n° 2000-118 du 14 février 2000, arr. du 22 octobre 1941 [pour les voies ferrées d'intérêt local]), réglementation particulière en matière de temps de travail pour les cheminots (décret « SNCF » n° 99-1161 du 29 décembre 1999 ; décret n° 2010-404 du 27 avril 2010), et enfin pour les bateliers (décret n° 83-1111 du 19 décembre 1983, dont les dispositions viennent d'être placées au Code des transports).

30. Art. L. 4511-1 et suiv. et surtout les art. R. 4511-1 et suiv., art. D. 4511-11 et suiv. C. transp.

31. L'art. L. 4512-1 C. transp. renvoie à la mise en œuvre de l'accord de Genève du 21 mai 1954 en matière de conditions de travail, pour les bateliers rhénans. L'art. L. 4522-1 C. transp. indique que l'accord de Paris du 30 novembre 1979 fonde le régime de sécurité sociale des bateliers rhénans. Or, nous allons constater qu'il s'agit là de deux textes essentiels du droit social rhénan. On peut ajouter à ces deux articles du Code des transports l'art. L. 4512-2 concernant les dispositions fluviales applicables aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

32. Voir aussi les dispositions concernant les sanctions pénales en cas d'infractions au règlement de police pour la navigation du Rhin (art. R. 4274-25 et suiv. C. transp.) ou sur la Moselle (R. 4274-43 et suiv. C. transp.), règles récemment codifiées (décret n° 2013-253 du 25 mars 2013).

33. Convention pour la navigation du Rhin entre la France, le Grand-Duché de Bade, la Bavière, le Grand-Duché de Hesse, les Pays-Bas et la Prusse, entrée en vigueur le 17 avril 1869, plusieurs fois remaniée, notamment en 1919 (traité de Versailles : voir *infra*), en 1922 (conv. du 14 décembre 1922 relative aux patentes de batelier du Rhin : voir *infra*), en 1963 (conv. de Strasbourg du 20 novembre 1963) et par sept différents protocoles additionnels ultérieurs à 1963 (voir *infra*, annexe I). Sur la révision de la convention de Mannheim par la convention de Strasbourg du 20 novembre 1963 : WALTHER H., « La révision de la convention de Mannheim pour la navigation du Rhin », *AFDI*, vol. XI, 1965, p. 810 et suiv.

que sur le Rhin et la Moselle<sup>34</sup>, on découvre un grand nombre de règles que vont devoir respecter au premier chef tous les navigants. Sans vouloir être exhaustif, signalons les dispositions relatives « au conducteur et à l'équipage » (sans autre distinction statutaire)<sup>35</sup>, les règles relatives à la police de la navigation<sup>36</sup>, ainsi que les dispositions relatives aux sanctions administratives et pénales applicables en cas de non-respect de ces règles de navigation<sup>37</sup>. Ces règles de navigation vont concerner tous ceux qui exercent le métier de navigant.

De façon connexe, remarquons également que l'idée de profession, au sens prépondérant d'une occupation professionnelle indifférenciée, ne méconnaît pas toujours celle de la profession au sens de métier. Certaines occupations professionnelles, qu'elles soient exercées sous un statut ou un autre (salarial, à titre de travailleur indépendant) vont bénéficier de règles particulières au titre même de leur spécificité. On constatera alors l'existence de règles particulières, qui ne tiennent ni au droit de la sécurité sociale ni au droit du travail, mais venant réguler le métier lui-même. Une réglementation viendra fixer précisément les conditions minimales de qualification et de compétence professionnelle, pourra exiger le dépôt d'une garantie financière ou la souscription d'une assurance responsabilité civile pour accéder à la profession, obligera à diverses servitudes dans l'exercice de la profession, viendra parfois même fixer une tarification... On parlera alors des règles professionnelles applicables à des professions particulières, ainsi des règles déontologiques.

Pour la plus grande part des métiers, ces règles professionnelles n'existent cependant pas. Le métier va s'exercer de façon informelle : en ce sens bien particulier, il ne s'agira pas de « profession ». Le terme sera réservé à ces occupations professionnelles qui auront su, ou dû, s'organiser d'une façon plus formalisée, et bénéficiant aussi d'une certaine autonomie dans leur exercice quotidien : médecins, avocats, huissiers, architectes... C'est la notion de profession telle qu'elle s'est notamment dégagée dans la sociologie fonctionnaliste<sup>38</sup>. On remarquera que la notion s'applique à des métiers qui s'exercent prioritairement à titre libéral. L'indépendance même qui caractériserait leur exercice serait antinomique avec la situation subordonnée du salarié. Néanmoins, il existe des avocats et des médecins salariés. Pour ces derniers, le même métier va donc entraîner l'application conjointe du droit du travail ainsi que les règles inhérentes à leur profession.

Dans le secteur des transports, la relation entre la sphère professionnelle, entendue comme les règles s'appliquant aux travailleurs d'un même métier, et le droit social (droit du travail et droit de la sécurité sociale), est pourtant une évidence.

34. La navigation sur la Moselle, spécialement pour les transports internationaux, obéit à une réglementation similaire à la navigation rhénane (convention du Luxembourg du 27 oct. 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, art. 28 et suiv.; décret n° 57-22 du 7 janvier 1957 portant publication du traité, JO du 10 janvier 1957).

35. Art. L. 4212-1 et suiv., art. R. 4212-1 et suiv., art. D. 4220-1 et suiv. (titres de navigation), art. R. 4231-1 et suiv. (certificats de conduite) C. transp.

36. Art. L. 4241-1 et suiv., R. 4241-8 et suiv. C. transp.

37. Art. L. 4270-1 et suiv. C. transp.

38. CHAMPY F., *La sociologie des professions*, op. cit., p. 19 et suiv.

Aux règles sociales spécifiques s'appliquant aux salariés du transport viennent donc s'ajouter des règles particulières s'adressant à ceux exerçant certaines fonctions. Cette relation est cependant peu étudiée, alors que les chauffeurs routiers, les pilotes d'avions, les cheminots, les marins... doivent respecter des règles professionnelles propres à chacune de ces fonctions. N'y aurait-il qu'une simple juxtaposition, les règles sociales et les règles professionnelles vivant côte à côte, sans conciliation indispensable, sans influence mutuelle ?

Malgré l'existence de toute une réglementation du travail spécifique, mode de transport par mode de transport, et placée aujourd'hui dans le code des transports, la législation sociale des transports n'aurait alors d'autre base sociologique que la confrontation des intérêts d'un patronat et d'organisations ouvrières, émanant certes de ce secteur économique particulier, sous les auspices de l'État arbitre<sup>39</sup>. À l'inverse, et malgré le fait que les règles professionnelles propres aux travailleurs mobiles vont fortement conditionner l'accès à la profession (par exemple, l'obtention d'un permis « poids lourd » ou d'un « certificat de conduite » de bateau), l'exercice du métier (de la sorte, les temps réglementaires de conduite des chauffeurs routiers ou de vol des pilotes) ou la fin de cette activité (ainsi, les conditions physiques et psychologiques nécessaires au pilotage des avions ou des trains), ces règles ne seraient empreintes d'aucune des considérations de protection du travailleur qui traversent le droit social ?

De plus, remarquons que si les règles professionnelles du transport ont pour paradigme principal la sécurité dans les transports, à l'instar des règles du droit du travail dont le rôle immédiat apparaît être la protection du salarié, tant les règles professionnelles que les règles sociales sont le résultat d'une confrontation entre cet objectif affiché et diverses considérations commerciales ou économiques. Il y a donc une conciliation entre le rôle dévolu et assuré par telle ou telle branche du droit, et qui en détermine certaines caractéristiques essentielles (champ d'application, principes d'interprétation...) et diverses influences sous-jacentes (politique, économique, sociale...).

En réalité, nous pensons qu'il existe une dimension anthropologique du travail. Les travailleurs sont confrontés à la dimension matérielle et concrète des tâches à effectuer. Dans le secteur des transports, cette dimension anthropologique est particulièrement marquée et le droit peut en porter la trace. Les tâches du travailleur mobile vont avoir lieu dans un environnement spécialement contraignant. Il n'est pas anodin de piloter un avion, conduire un camion ou gouverner un bateau. La mer est dangereuse et imprévisible (« l'Acte de Dieu ») ; évoluer à neuf cents kilomètres/heure à dix mille mètres d'altitude ne s'improvise pas ; tirer un train d'hydrocarbures à travers une zone industrielle ou des régions urbanisées exige un certain nombre de précautions...

Dès cet instant, le droit social des transports n'est pas seulement et toujours le résultat d'une confrontation ou d'une conciliation entre les intérêts patronaux et ceux des salariés. Il est également influencé par les exigences de la sécurité des

39. Et de façon plus générale, malgré l'existence de nombreuses conventions collectives de branche ou de régimes de sécurité sociale autonomes ou spéciaux, on s'interroge fort peu sur la dimension sectorielle du droit social.

transports. Le droit du travail, tout spécialement dans le secteur des transports, ne peut pas ne pas prendre en compte certains impératifs liés à la nature des tâches à effectuer. Un voyage qui commence ne peut s'interrompre brutalement au nom du droit au repos du pilote ou du navigant... Et ces exigences sont aussi au fondement du droit professionnel de tous ceux qui travaillent au contact direct des différents moyens de transport. Du coup, au nom de la sécurité des transports, ce sont bien les conditions de travail des travailleurs du transport qui se trouvent encadrées par ce droit professionnel, comme le ferait un droit protecteur des salariés.

Au demeurant, on peut distinguer trois cercles concentriques parmi ces travailleurs : il y a ceux dont la fonction est étrangère à l'exploitation directe du mode de transport (par exemple, le guichetier de la SNCF, le cadre commercial d'une entreprise du transport routier de marchandises). Pour ceux-là, l'existence de règles professionnelles ou de règles sociales particulières est contingente : elles n'existent pas toujours ou ne semblent pas liées aux exigences de la fonction. Dans un deuxième cercle se situent les travailleurs sédentaires attachés à l'exploitation des engins de transports (les éclusiers, les aiguilleurs, les exploitants routiers, les agents de maintenance...) pour qui déjà on constate l'existence plus prégnante de règles sociales et professionnelles spécifiques<sup>40</sup>. Enfin, il y a les travailleurs mobiles, ceux qui embarquent à bord de l'engin de transport. Là, il est nécessaire de distinguer entre ceux qui ne participent pas au pilotage de l'engin de ceux qui le guident à bord. Pour les premiers (personnel de bord ou du service général du secteur maritime ou fluvial, personnel navigant commercial de l'aviation civile, contrôleurs, receveurs, accompagnateurs des services de déménagement...), on remarque la moindre présence de règles particulières. Pour les seconds au contraire (marins, « membre d'équipage » du droit fluvial, conducteurs routiers...), nous sommes face à un condensé de ces règles professionnelles et sociales particulières.

Et, pour les navigants, le droit rhénan est alors un microcosme qui va permettre l'observation privilégiée des interactions entre les règles du métier et celles d'une protection sociale. Par son ancienneté, sinon son caractère primordial, par sa genèse et son développement étroitement lié à l'existence d'une administration centralisée, le droit rhénan est un creuset. Il permet ainsi de renouveler le regard que nous pouvons porter sur le droit social. Si les conflits du travail et la protection d'un système social et politique menacé par les désordres collectifs expliquent pour une large part le droit social, on constate aussi, au travers de l'exemple rhénan, que des préoccupations sécuritaires et commerciales liées à la technique fluviale peuvent agir ponctuellement sur le contenu du droit social.

Le Rhin est un modèle, disions-nous. En effet, le droit rhénan est déjà l'un des plus anciens qui soient actuellement. Ses fondements actuels sont posés par l'Acte final du Congrès de Vienne, en 1815. L'Europe sort remodelée des pérégrinations

40. Par exemple, le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises du transport comporte quelques règles particulières visant le personnel sédentaire (par exemple les art. 3 et 4 sur l'organisation du travail par roulement, le calcul de la durée hebdomadaire du travail...), l'arrêté du 30 juillet 2003 « relatif aux conditions d'aptitude [...] du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national » (JO du 24 août 2003) comporte des règles à destination du personnel sédentaire d'exploitation (mainteneurs, aiguilleurs...).

napoléoniennes. Le Rhin court à travers l'Europe. Bien avant l'avènement de la Communauté économique européenne, ce fleuve va être régi par un droit européen (convention de l'Octroi de 1804, convention de Mayence de 1831, convention de Mannheim de 1868), toujours en vigueur aujourd'hui. Il obtiendra même sa propre instance de régulation, de nature supranationale : une Commission de l'Octroi puis la Commission centrale pour la navigation du Rhin, organisations internationales intergouvernementales<sup>41</sup>. Préfigurant en bien des points l'action et les objectifs des instances communautaires, la CCNR va alors élaborer tout un droit professionnel uniforme mais particulier dans des « règlements », au nom de la sécurité fluviale. Cette organisation va aussi agir en vue de la prospérité du trafic rhénan. Cette administration centralisée du fleuve permet ainsi, de façon privilégiée, d'aborder les développements historiques autour des droits professionnels et sociaux rhénans<sup>42</sup>.

D'abord, il nous faudra comprendre pourquoi la CCNR, commission fluviale dont la justification première et la compétence centrale restent la navigation fluviale, va en venir à agir en matière sociale (premier chapitre). À l'origine, au nom de la sécurité fluviale, la CCNR va imposer des normes de construction aux bateaux rhénans, ainsi que des normes d'exploitation, qui vont devenir aux yeux des navigants autant de règles d'hygiène et de sécurité au travail. Mais au nom de la prospérité du trafic rhénan, la CCNR va finalement se pencher sur le droit social quand celui-ci va émerger après la Seconde Guerre mondiale, d'abord parce que les droits nationaux étaient difficilement applicables à des navigants passant sans cesse d'un pays à l'autre dans le cadre de leur activité professionnelle, ensuite car il va s'agir d'adapter le droit social aux exigences de la navigation. En définitive, des justifications commerciales, permises par les textes fondateurs du droit rhénan, sont ainsi au cœur de l'action de la Commission centrale en matière sociale. Non seulement ces justifications autorisent la CCNR à agir, mais elles sont l'une des principales forces créatrices du droit rhénan en matière sociale<sup>43</sup>.

41. On a pu rapprocher l'organisation interne et le pouvoir reconnu très tôt aux commissions rhénanes de certaines règles institutionnelles du droit communautaire (SPAULDING R.-M., « Anarchy, hegemony, cooperation: international control of the rhine river, 1789-1848 », *Consortium on revolutionary Europe, 1750-1850, Selected papers*, Wilmington, UNC, 1999, [www.ccr-zkr.org]).

42. Cette recherche s'est appuyée notamment sur les « protocoles » de la CCNR. Les protocoles sont les actes des délibérations, recommandations et résolutions de la CCNR. Il s'agit donc de la version corrigée, officielle et définitive des discussions, comptes rendus et décisions de la CCNR, pris en session plénière (voir le § 16 du règlement intérieur CCNR). Chaque protocole est numéroté par son année (ex. : 2003), sa session (1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> session annuelle : I, II ou III...) et un numéro d'ordre dans la session (par exemple : 10). Quand le compte rendu d'une discussion s'achève par une résolution, cette décision prend la numérotation du protocole (ex. : Résolution 2003-II-10). Nombre de protocoles possèdent en annexes des documents retraçant les travaux engagés en amont, ainsi ceux de commissions spécialisées, ou encore des documents provenant d'autres organisations (notamment le BIT). À partir de tables chronologiques répertoriant l'ensemble des protocoles, il a été possible de repérer les thèmes des discussions et résolutions et, ce faisant, les débats tournant sur les questions professionnelles ou sociales. Le récolement de l'information s'est concentré sur la période 1945-1990 quand il est apparu que l'immédiat après-guerre et les années 1960 constituèrent la période clé pour l'action de la CCNR en matière sociale.

43. L'intitulé du premier chapitre de cette étude renvoie au travail de Georges Ripert sur les sources matérielles du droit et la tentative de conciliation qu'il chercha à trouver entre ces sources, synonymes de transformations et de désordres, l'impératif de justice et l'exigence d'une remise en ordre portée par le formalisme juridique (RIPERT G., *Les forces créatrices du droit*, Paris, LGDJ, 1994 [1955]).

Et cette matière « sociale » dépasse manifestement le cadre strict du droit du travail et même de la sécurité sociale. Car, dans son extension la plus large, elle n'est finalement sociale que par ce qu'elle saisit : le contexte de travail et de vie du travailleur salarié. Précisément en ceci, il y aurait des « normes » sociales indépendamment des « règles » sociales dont l'unité juridique se trouve attachée à une logique déterminée : régler les rapports du travailleur subordonné à son patron. Aussi, au regard du navigant salarié comme du batelier, son employeur, la norme sociale n'est pas uniquement contenue dans le droit social mais aussi dans toute règle professionnelle venant régir l'activité de la navigation, dès lors que des considérations de protection du travailleur viennent traverser cette règle professionnelle, dès lors qu'objectivement cette règle en arrive à protéger ce travailleur salarié ou dès lors même qu'elle conditionne et assujettit le travail du salarié<sup>44</sup>.

Revenons sur cette interrogation : les règles sociales (et spécialement le droit du travail) qui conditionnent le rapport au travail ne sont-elles rien d'autres que des règles professionnelles ? D'une certaine manière, partant seulement de l'extension de leur champ d'application, la réponse pourrait apparaître affirmative. Le droit professionnel semble contenir le droit social. Le droit social serait le droit professionnel des salariés (voir *supra*). Mais le droit professionnel, quand il est celui d'un métier ou d'une occupation particulière, remplit en réalité un autre rôle que le droit social, qui est un droit de protection du travailleur.

En l'occurrence, le droit professionnel organise ici l'activité de commerçants et la sécurité fluviale, ce pourquoi il ne s'adresse pas spécialement aux salariés navigants. Dire que le droit professionnel spécifique à un métier contient le droit social reste une facilité de langage qui occulte le rôle ouvertement assigné pour chacun de ces domaines juridiques. Nous pourrions même soutenir l'inverse : pour un salarié comme pour un employeur, l'existence de règles professionnelles particulières à un métier vient se surajouter aux règles du droit social. Qu'elles protègent ou obligent, elles régissent aussi les rapports entre employeurs et salariés, même si elles ne le font pas au titre de la protection du travailleur salarié. C'est pourquoi la notion de norme sociale nous semble être une catégorie adéquate pour rendre compte, aux yeux du salarié comme de son employeur, de toutes les règles qui conditionnent concrètement les conditions de travail (et de vie) du navigant, tout comme elle permet de rendre compte de l'action de la Commission centrale en matière sociale, qu'elle le fasse au travers du droit professionnel, du droit du travail ou du droit de la sécurité sociale. Quant aux forces créatrices de ces normes, elles sont très diverses et ne sont pas prioritairement celles, en tout état de cause, qui pourraient sembler les plus évidentes au développement du droit social, y compris quand elles s'incarnent dans ce corpus de règles.

44. Nous pouvons également soutenir que la règle professionnelle porte une norme sociale quand son contenu vise prioritairement à protéger la personne du navigant, quoiqu'il s'agisse d'un travailleur indépendant, et non pas à permettre d'abord l'exploitation du bateau en toute sécurité. L'idée de protection de la personne du travailleur vis-à-vis d'un risque quelconque traverse effectivement l'ensemble du droit social (droit du travail et sécurité sociale).

On observera alors comment les règles professionnelles et les règles sociales vont interagir les unes sur les autres (second chapitre). La norme sociale, ainsi que nous l'entendons, se présente comme une notion transversale au regard des catégories juridiques du droit professionnel et du droit social. Elle regroupe tout ce qui conditionne la vie du travailleur salarié. Elle va donc fixer le statut social du navigant salarié. Et cette notion de norme sociale permet d'accueillir les différentes considérations, les différents objectifs ou les différentes fonctions dont les droits sociaux et professionnels sont porteurs<sup>45</sup>.

Le droit professionnel des navigants rhénans va effectivement être marqué de considérations sociales, donc de protection du travailleur, sous l'influence de plus en plus forte d'un droit du travail émergent dans le secteur de la batellerie rhénane, mais aussi, de façon plus autonome, parce que ce droit professionnel pouvait être un vecteur de cette protection. Et le droit social rhénan va être évidemment empreint de considérations professionnelles guidées par les exigences techniques et commerciales de la navigation. Il s'agira donc d'observer comment ces considérations étrangères au domaine juridique qui les accueille vont s'y incarner.

---

45. De façon liminaire, règles et normes sociales s'analysent ici comme étant des règles et normes juridiques (prescriptions faisant l'objet d'une sanction organisée, institutionnelle) en matière sociale (travail salarié). Après quoi, la règle juridique renvoie à sa position officielle dans le droit : inscription de la norme au travers d'une source formelle (énoncée partie d'un règlement, d'une loi...) s'inscrivant dans un ordonnancement juridique reconnu (par exemple, le droit du travail). Pour sa part, la norme juridique renvoie au contenu de la règle, soit à son sens (quel objectif poursuit la règle ?) ou à sa fonction (par exemple qu'est-ce que saisit la règle ? En l'occurrence, le travail du navigant). Or ce sens et ses fonctions peuvent s'éloigner ou apparaître plus équivoques que ce que le classement de la règle dans l'ordonnancement juridique laisse ouvertement entendre. Ainsi la règle professionnelle peut comporter une norme la rattachant au droit social par les considérations qui l'ont fait apparaître, communes à celles admises pour la règle sociale dont pourtant elle se détache formellement (ici, la protection du travailleur subordonné). Inversement, la règle sociale pourra avoir pour contenu une norme renvoyant au droit professionnel par les considérations d'exploitation du bateau qui l'animent. La norme juridique est ici déduite des mobiles supposés des producteurs de la règle juridique. Mais lorsque nous indiquons que pour l'employeur et son salarié, la règle professionnelle en vient à porter une norme de droit social parce qu'elle participe de la relation salariale (par exemple, le salarié navigant pourra être sanctionné par son employeur pour n'avoir pas respecté une règle professionnelle), c'est au regard des destinataires de la règle que nous déduisons la norme juridique (voir le schéma en annexe IV).

