

Quelle autonomie pour les artisans bateliers ? Analyse d'un cas de sous-traitance dans le transport fluvial.

Charlotte PAUL

Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)

IFSTTAR

charlotte.paul@ifsttar.fr

Ce quatre pages est issu d'une communication présentée au XIXème Congrès International des Sociologues de Langue Française (AISLF), « Penser l'Incertain ? », à Rabat, juillet 2012.

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

PAUL C., (2012) *Quelle autonomie pour les artisans bateliers ? Analyse d'un cas de sous-traitance dans le transport fluvial.* 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur

Quelle autonomie pour les artisans bateliers ? Analyse d'un cas de sous-traitance dans le transport fluvial.

Différentes formes d'organisation de la production existent dans le transport fluvial de marchandises. Les chargeurs peuvent faire appel aux compagnies de navigation ou aux artisans bateliers. Certains d'entre eux disposent aussi d'une flotte propre. Afin d'étudier la combinaison entre les deux options d'organisation de la production de transport, nous nous appuyerons, à travers un travail de terrain mené auprès d'artisans et de salariés bateliers, sur l'exemple d'un chargeur qui dispose d'une flotte propre et qui sous-traite à des artisans 40% de son transport en tonnes.

Ce travail présentera d'abord l'organisation et les caractéristiques de la population artisanale assurant la sous-traitance afin de mettre en lumière la relation qu'elle entretient avec le chargeur. L'artisan, travailleur indépendant dont le travail réputé autonome, travaille en fait exclusivement avec le même chargeur ce qui pose la question du degré de dépendance entre les deux acteurs. Nous verrons qu'il existe des limites flottantes entre le rôle de prestataire de service et celui de « salarié » dans le cadre de l'exercice de l'activité des artisans bateliers. Dans un second temps, nous montrerons que les artisans prennent le relais du chargeur en exerçant à leur tour un contrôle des uns sur les autres. Ces différentes relations de dépendance nous conduisent à relativiser l'autonomie supposée de l'artisanat et à questionner leurs représentations du travail et leur statut d'artisan.

1. Acteurs et organisation de la sous-traitance

Le chargeur

Le chargeur enquêté a plusieurs activités dont la production de béton prêt à l'emploi et l'extraction de granulats. Pour ce faire, 3 millions de tonnes de matériaux extraits sont acheminés chaque année par la voie d'eau. Il dispose d'une flotte en compte propre composée d'une douzaine de pousseurs, ainsi qu'une centaine de barges (300 t à 2500 t). Associées les uns aux autres, ces éléments forment des convois pouvant atteindre 180 mètres de long et permettant de transporter jusqu'à 5000 tonnes de matériaux. Supervisé par un service de régulation qui veille à la fluidité des flux de l'ensemble de marchandises, le processus de transport peut être considéré comme fortement industrialisé. Il s'organise en deux tâches simultanées. Le chargeur dispose d'une part de « pousseurs de manœuvres » dont l'activité consiste à préparer les barges pour les « pousseurs de ligne ». Ces petits pousseurs ont la fonction de garer et de placer les barges. Sur de courtes distances, les bateliers salariés sortent les barges chargées dans le port, les amarrent à des endroits stratégiques ; ils récupèrent les barges vides et vont les placer finement aux différents ports de chargement. Puis, interviennent dans un second temps les « pousseurs de lignes », destinés à une navigation principale sur des trajets longs. Ils naviguent à la semaine sur les « grands axes », c'est à dire le réseau fluvial à grand gabarit. La pertinence économique de cette entreprise repose sur la logique « approvisionnement/évacuation ». Ces barges sont chargées à l'aller comme au retour, ce qui permet ainsi de réaliser du double fret.

Le groupe des artisans bateliers

A côté de la mobilisation d'effectifs salariés et de matériel de navigation propre important qui représente l'essentiel de ces coûts, le chargeur recourt à une soixantaine d'artisans. Ce vivier d'artisans représente presque 10% de l'ensemble des entreprises artisanales du secteur¹. Les artisans travaillent principalement sur le réseau Freycinet², réseau à petit gabarit non accessible aux convois formés par le chargeur. Ils disposent de bateaux susceptibles de

¹ Données CNBA 2012, 734 entreprise artisanales aux 1^{er} janvier 2012

² Réseau Freycinet : voies fluviales réservées aux bateaux de petits gabarits (38,80m x 5.05m)

transporter de 350 t à 1600 t. Les artisans bateliers, répartis en moyenne par groupes de 12 et sont affectés sur différents bassins d'activité du chargeur. Sur la base de rotations régulières, l'artisan est amené à réaliser 1 à 2 voyages par semaine avec des retours à vide au point de chargement. Davantage de voyages sont réalisés en été mais avec un tonnage moindre en raison du faible tirant d'eau³.

Les contrats établis avec les bateliers sont appelés des « contrats à temps⁴ » d'une durée déterminée de 3, 6, 9 ou 12 mois, renouvelables par tacite reconduction. Leurs revenus diffèrent en fonction du type de transport réalisé (distance, tonnage, etc.).

Conditions d'exercice de l'activité

Les artisans bateliers travaillent en général 6j/7 avec une importante amplitude horaire, jusqu'à 12h/jour. Ce sont bien souvent les horaires des écluses (7h-20h) qui imposent des limites à leur journée de travail. Les artisans habitent sur leur lieu de travail ce qui rend plus « acceptable » ces horaires atypiques, travail de nuit et week-end. Pour le chargeur, la sous-traitance permet une plus grande flexibilité. Le stress semble faire partie intégrante de leur quotidien de travail. Ils naviguent sur un réseau parfois difficilement praticable en raison de la faible profondeur de l'eau et du manque d'entretien. Pour l'artisan qui met à disposition son matériel, cela constitue donc un risque en termes humains et matériels. L'artisan cherche à maximiser son profit en réalisant le plus de voyages possibles, il se soumet à des rythmes de travail lourds. Parfois seul au pilotage, il ne bénéficie d'aucun relais pour s'aménager des temps de pause. Selon eux, le travail est routinier mais ils en tirent certains avantages. D'abord, une garantie de rembourser leur crédit à la banque mais aussi souvent leur première expérience professionnelle seul et en tant que capitaine. Ils cherchent ainsi à se « faire la main » sur des trafics réguliers. La répétition et la prévisibilité des trafics permettent aux artisans de capitaliser de l'expérience. Elles permettent aussi de limiter les risques. La situation des artisans s'apparente donc à celle qu'examine Nicolas JOUNIN à propos des travailleurs du bâtiment [1] : l'externalisation de la main d'œuvre a un intérêt économique, elle permet de baisser les coûts et la main d'œuvre devient une variable d'ajustement. Par la sous-traitance, l'entreprise cherche à contourner un certain nombre de protections existantes dans le salariat. Les conditions d'emploi et de travail des artisans sont moins favorables que celles dont bénéficient les salariés du chargeur en particulier en termes de salaires (absence d'intéressement, de formations, de protections sociales).

2. Une relation asymétrique artisan/chargeur

Les artisans bateliers s'inscrivent dans une relation de sous-traitance industrielle. La relation artisan/chargeur est comparable à la relation d'emploi salarié/employeur en termes de dépendance.

Une relation de subordination

L'achat d'un bateau représente un investissement variable allant de 100 000 à 5 millions d'euros. L'obtention d'un contrat régulier chez un donneur d'ordres important représente pour les artisans l'assurance et la garantie de rembourser de lourds emprunts bancaires. Endettés souvent sur 10 ans, les artisans bateliers ont tout intérêt à réaliser la prestation de la façon la plus efficace et à se montrer « dociles » afin de pérenniser leur contrat et de favoriser leur renouvellement. Comme l'explique B. Baudry, « la probabilité de voir le contrat reconduit est forte si ce dernier est honoré correctement, ce qui doit inciter le sous-traitant à effectuer des efforts de modernisation, à améliorer la qualité de ses produits, et à se montrer « loyal » vis-à-vis de son donneur d'ordres. (...) Il est possible de parler de recours à la stratégie de la « carotte et du bâton » pour « forcer » l'exécution du contrat » [2]. Les artisans se conforment à des règles prescrites contractuellement par le chargeur en matière d'exécution des

³ Tirant d'eau : différence de hauteur entre la ligne de flottaison et le point le plus bas du bateau_ <http://projetbabel.org/fluvial/t.htm>

⁴ Contrat à temps : contrat de transport par lequel un entrepreneur de transport met un bateau, dont il est propriétaire ou dont il a la disposition, conduit par lui-même ou par son personnel, à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre.

transports. Le chargeur attend de l'artisan un comportement « fidèle » à l'entreprise. Les artisans ont intérêt à être « honnêtes », à éviter tout comportement opportuniste pour s'assurer du renouvellement de leurs contrats. Boltanski et Thévenot [3] montrent ainsi l'importance des liens personnels dans la relation de sous-traitance, et l'engagement par les individus d'autres mobiles que l'intérêt marchand. En effet, les artisans cherchent souvent « à arranger » le chargeur. Ils se mettent en général d'accord entre eux pour ne pas prendre leurs congés en même temps afin de ne pas pénaliser l'organisation de la production du chargeur.

De plus, face à une multiplicité d'entreprises artisanales de transport fluvial qui travaillent sur un réseau limité en termes de nombre de clients et d'espace, il leur est donc difficile d'accéder au fret. Les artisans n'ont pas réellement le choix de leurs partenaires commerciaux. On peut parler alors d'une relation asymétrique fortement marquée [4]. Leur mise en concurrence, dans la recherche du fret, les conduit ainsi à une relation de dépendance extrêmement marquée vis-à-vis des chargeurs. Elle se traduit par une « subordination professionnelle » dans la mesure où les artisans ne peuvent pas négocier les prix de fret et doivent respecter un cahier des charges et des normes fixés par le donneur d'ordres.

Enfin, l'artisan est subordonné au chargeur dans la mesure où il se met à sa « disposition **exclusive** », et selon les termes du contrat, « pour une période déterminée pour toutes marchandises sur un réseau donné ». Les conditions d'exclusivité du contrat avec le donneur d'ordres interdisent à l'artisan d'avoir d'autres clients. La garantie d'un chiffre d'affaires repose alors uniquement sur la qualité de la relation qu'il va entretenir avec le donneur d'ordres et c'est dans ce sens qu'il se place dans une relation d'extrême dépendance économique. Le chargeur est le seul à disposer du pouvoir de mobiliser du travail et d'engager ainsi le travail de l'artisan. Cette capacité de mobilisation du travail crée non seulement de la dépendance économique, mais aussi un pouvoir d'évaluation du travail réalisé [5]. Les artisans se soumettent à des contraintes d'emploi et sont en même temps en permanence dans l'incertitude de voir leur contrat se prolonger. Le chargeur peut en effet se défaire plus facilement de cette main d'œuvre, en évoquant « la contrainte du marché », car elle ne relève pas du droit du travail [5]. Cette absence de protection, impliquant une facilité de rompre le contrat ou de ne pas le renouveler, accroît d'autant plus la dépendance de l'artisan vis-à-vis du chargeur. La relation entre l'artisan et le chargeur ne repose donc pas sur une confiance mutuelle mais sur un rapport asymétrique.

La confusion des rôles

Certains artisans travaillent depuis plus de 20 ans avec ce même chargeur, rendant possible une confusion entre le statut de salarié et celui de prestataire de service.

On observe une absence d'autonomie des artisans dans l'exercice de leur activité par leur intégration, à différentes échelles, dans le processus de gestion de l'entreprise. La subordination réelle du travailleur qui jusque là avait lieu à l'intérieur de l'entreprise se poursuit au-delà de l'entreprise, en particulier par le contrôle du procès de travail [5]. L'activité de l'artisan est intégrée dans la coordination de l'ensemble des activités géré par le service de régulation du chargeur. Les ordres sont passés en général par téléphone, parfois par mail. L'artisan appelle régulièrement ce service afin d'indiquer sa position géographique, et de prendre connaissance, dès que le bateau est déchargé, du lieu et de la date du prochain chargement. Les artisans ont également l'obligation vis-à-vis du donneur d'ordres de rendre compte de tous types d'incidents ou d'arrêts auxquels ils peuvent être confrontés. Selon les termes du contrat, les périodes de repos et de réparations doivent être définies avec le donneur d'ordres. Cette obligation souligne l'encadrement de travail dans lequel évoluent les artisans qui ne s'effectue pas seulement dans l'attribution et le contrôle de l'exécution des tâches mais également dans leur gestion. On peut en effet faire un parallèle avec la gestion administrative des salariés, puisque les artisans sont également enregistrés par les services de gestion même du chargeur. Ces derniers compilent un « dossier de correspondance » pour chacun d'entre eux, composé des attestations principales (attestation de capacité à travailler

seul à bord, attestation d'assurances et d'acceptation des consignes de sécurité, permis, etc.) et du contrat.

De plus, les sous-traitants sont rémunérés à la manière d'un salarié, à partir d'une grille de tarification commune. Le prix à la tonne est le même pour tous les artisans. Le versement effectué est à date fixe, tous les 15 du mois sur la base de factures établies par les artisans. En établissant une grille de revenus commune à tous, le chargeur ne fait pas jouer la concurrence entre les artisans. On peut y voir une stratégie pour éviter les jeux de négociations, couramment pratiqués dans le secteur, entre artisans et courtiers. Le donneur d'ordres impose ses prix, et dans la mesure où il réalise déjà une partie de ses transports en compte propre, il dispose des connaissances nécessaires pour déterminer le prix le plus juste qu'il souhaite verser à l'artisan.

L'artisan semble entièrement dessaisi de son rôle de chef d'entreprise indépendant, il n'est plus qu'un simple navigant assujéti aux conditions d'exercice fixées par le chargeur. Le pouvoir de décision de l'artisan étant entièrement dissout, on peut considérer qu'il est alors soumis à une « relation hiérarchique » [6].

L'autocontrôle des artisans

Dans le cas de l'entreprise analysée, cette « coordination partielle » des artisans bateliers par le chargeur est aussi soutenue par l'exercice d'une surveillance réciproque au sein du groupe des artisans. L'exercice d'une autre forme de contrôle contribue à l'absence d'autonomie des artisans bateliers. Tout d'abord, on observe une rivalité entre artisans. Bien que le chargeur se défende de faire jouer la concurrence en rémunérant de façon égale les artisans à partir d'une grille commune de tarification, les fluctuations d'activité peuvent entraîner une mobilisation plus ou moins importante d'artisans. Les nouveaux « recrutés » cristallisent ainsi les tensions latentes. La passation d'un contrat avec un nouvel artisan répond à un besoin de main d'œuvre sur les différentes carrières. L'intégration effective de celui-ci dans l'entreprise est difficilement prévisible en raison des délais imposés par la banque pour acquérir son outil de travail, le bateau. L'artisan peut parfois commencer tout de suite alors que l'activité n'est pas suffisante à ce moment là. L'introduction d'un nouvel artisan sur un trafic entraîne un temps d'attente plus important au chargement et au déchargement. Dans ce cas, les autres artisans font moins de voyages et les tensions sont alors accrues. Certaines carrières seront fermées à court terme dans la mesure où le chargeur ne bénéficie pas des autorisations nécessaires pour une extension de terrain ; la réserve de matières s'épuise. Les prévisions en baisse du trafic accentuent la concurrence entre les artisans. On observe également un contrôle des artisans bateliers sur leurs propres rythmes de travail en maintenant un tour de rôle⁵, système aboli officiellement depuis 2000. Les artisans qui travaillent pour ce chargeur ont mis en place un système qui régule le nombre de voyages qu'ils peuvent réaliser. C'est le batelier qui décharge d'abord qui recharge en premier, même si ce dernier s'arrête durant le trajet. Les artisans sont donc interdépendants et doivent suivre la cadence des uns et des autres pour ne pas « perdre leur tour ». Ils sont soumis à une logique de groupe.

L'artisan n'a pas la liberté d'entreprendre et ne peut pas augmenter la cadence c'est-à-dire faire le choix de réaliser plus de voyages. Toutefois, ce tour de rôle peut être considéré comme une stratégie de protection, le contrôle des cadences de travail, et l'impossibilité de réaliser plus de voyages protège les artisans d'eux-mêmes. Indépendants, ils seraient amenés à effectuer un maximum de voyages pour assurer une meilleure rentabilité. Le tour de rôle établi est aujourd'hui mis à mal en raison d'une plus grande concurrence entre artisans.

Les relations de subordination au travail se sont diversifiées au rythme des mutations socio-économiques. Elles engagent non plus deux mais trois protagonistes [7], dans le cas

⁵ Système qui consiste à répartir dans une bourse d'affrètement, à des prix fixés préalablement et selon des conditions affichées, les demandes de transport émanant de la clientèle, selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après leur déchargement Directive 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996

présent : le chargeur, les bateliers salariés et les artisans bateliers. Ce qui apparaît alors, ce sont les porosités entre travail salarié et travail indépendant : « d'un côté, l'indépendant apparaît souvent sans initiative et sans profit. Il (...) maîtrise difficilement son travail et son temps. Tout en disposant d'une autonomie dans l'organisation de travail, il est davantage dépendant des événements professionnels, tel un surcroît brusque de l'activité dont l'entreprise qui fournit le travail est à l'origine. De l'autre côté le salarié (...) peut prendre des initiatives, recevoir sa part des profits et bénéficier dans le même temps du droit du travail » [8]. L'artisan ne bénéficie pas d'aussi bonnes conditions que les salariés, bien qu'il dépende réellement de ce dernier [5]. Entièrement intégré dans la mécanique organisationnelle de l'entreprise, il se trouve dans une position confuse ; on peut parler de salariat déguisé. Dépendant économiquement, il se soumet volontiers aux contraintes marchandes et industrielles imposées par le chargeur.

Cependant la relation hiérarchique dans laquelle l'artisan s'inscrit vis-à-vis du chargeur remet en cause les caractéristiques associées à l'artisan ; l'autonomie, l'esprit entrepreneurial, la prise d'initiatives. L'artisan qui travaille pour ce type de chargeur est marginalisé par rapport à l'ensemble du groupe des artisans bateliers. A l'inverse des autres artisans, il travaille de façon routinière et n'a pas la liberté de choisir ses voyages et la marchandise transportée. Il est associé au groupe des bateliers le moins valorisé, les « traine-couillons », ceux qui réalisent le transport de passagers. Par la relation de subordination établie, l'artisan s'éloigne de la représentation idéalisée qu'il se fait du métier d'artisan batelier. B. Baudry montre que le choix du partenariat dépend du contexte social. Les comportements peuvent être considérés irrationnels, comme d'accepter de travailler pour ce chargeur, mais l'analyse de la situation économique locale, la forte concurrence et l'incertitude de trouver du fret, éclaire ces comportements. Dans un tel contexte, le choix d'être artisan implique des risques importants alors que l'inscription dans une relation de subordination reste pour certains la seule manière d'assurer des revenus réguliers et de se décharger de la partie commerciale, la recherche constante de nouveaux transports.

- [1]JOUNIN N., 2008, *Chantier interdit au public, enquête parmi les travailleurs du bâtiment*, collection « Textes à l'appui », Paris, La Découverte
- [2]BAUDRY B., 1992, *Contrat, autorité et confiance. La relation de sous-traitance est-elle assimilable à la relation d'emploi ?*, Revue économique. Vol. 43, n°5.
- [3]BOLTANSKI L., THEVENOT L., 1991, *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard
- [4]PERRAUDIN C. et al., 2008, *Une gestion de l'emploi qui dépasse le cadre de l'entreprise*, in Thomas Amossé, Les relations sociales en entreprise, La Découverte, Recherches
- [5]TINEL B. et al., 2007, *La sous-traitance comme moyen de subordination réelle de la force de travail* », Actuel Marx, Vol 1, n°41
- [6]MENARD C., 1990, *L'économie des organisations*, Paris, La Découverte
- [7]CHAUCHARD J.-P., HARDY-DUBERNET A.C. (dir.), 2003, *La subordination dans le travail*, Cahier Travail et Emploi, Paris, La Documentation française
- [8]CHAUCHARD J.-P., 2003, *Entre travail salarié et travail indépendant : l'émergence du travail autonome*, in Du travail salarié au travail indépendant : permanence et mutations, Cacucci Ed., Bari, Vol. 3

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurABLE)
Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.
Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

