



**Compte rendu adopté de la
Table ronde relative à la
« Composition des équipages et temps de navigation et de repos : inventaire des difficultés
rencontrées et possibles prochaines étapes »
qui s'est tenue le 5 Novembre 2014 à Strasbourg**

Présidence : Mme Annette Augustijn, présidente du comité STF, commissaire des Pays-Bas

La liste des participants est annexée au présent compte rendu.

Les contributions écrites d'ETF et d'AQUAPOL sont annexées au présent compte rendu.

Présentation introductive par la présidente

La PRESIDENTE souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants à cette table ronde relative aux règles concernant la composition des équipages ainsi qu'aux temps de navigation et de repos.

L'objectif de cette initiative consiste à engager le dialogue avec les partenaires sociaux (JENF, OEB, ETF) associant les forces de police (AQUAPOL) afin d'examiner si les différentes dimensions de la réglementation applicable en la matière sont toujours adaptées aux réalités du terrain ou si elles nécessitent une modernisation. Elle remercie la représentante de la Commission européenne pour sa participation.

Les DELEGATIONS des Etats membres de la CCNR sont à l'écoute des partenaires sociaux et souhaitent un dialogue ouvert.

La PRESIDENTE invite les organisations agréées à exposer leur point de vue sur chaque thème. Ces prises de parole seront suivies d'une discussion avec l'ensemble de participants.

Thème 1 : Développements techniques depuis l'instauration de la réglementation actuelle

Conséquences de l'introduction de nouvelles techniques pour les bateaux durant les 25 dernières années ou conséquences prévues de l'introduction de nouvelles techniques au cours des prochaines années pour les travaux à bord, en particulier concernant :

- a. le nombre de membres d'équipage nécessaires, par ex. la valeur ajoutée pour la sécurité du troisième titulaire de patente ;
- b. les exigences imposées aux membres d'équipage ;
- c. la valeur ajoutée des fonctions de maître-matelot et de garde-moteur

1. Points de vue des organisations agréées

ETF

M. BRAMLEY déclare que du point de vue des syndicats, il n'y a pas d'urgence à modifier les réglementations actuelles et pense que le processus durera plusieurs années. Une solution de consensus tripartite est nécessaire et n'a pas été trouvée en 2001-2002. Les possibilités de contrôle doivent pouvoir jouer un rôle central.

On constate qu'il y a de plus en plus de grands bateaux mais qu'il y a aussi beaucoup de vieux bateaux. Une grande partie de la flotte est toujours composée de bateaux d'une cinquantaine d'années en moyenne. Les plus grands bateaux impliquent plus de travail d'entretien. Le travail en équipe et de nuit s'est multiplié. Les rotations sont plus rapides, les temps de chargement et de déchargement plus courts. De nouvelles technologies ont été instaurées qui créent de nouveaux métiers. Ces technologies allègent le travail physique mais exercent également une charge psychologique plus lourde. Ce dernier facteur n'a pas été suffisamment étudié.

Il faut définir un équipage pour l'avenir et rendre les postes de travail attractifs et sûrs pour les jeunes. Il faut adapter le travail à l'homme et non l'inverse. Il s'agira de savoir s'il faut deux ou trois titulaires de patente à bord, ce qui implique de prévoir huit ou douze heures de barre par 24h.

Le secteur des bateaux de croisière pose de nouveaux défis, les passagers sont d'un certain âge, les prescriptions d'équipages ne répondent pas au besoin de cette branche car elles s'appliquent aux besoins nautiques et non à ceux des passagers.

Les prescriptions d'équipage devraient comporter de nouvelles catégories. Elles s'arrêtent à 86m à l'heure actuelle.

Il y a la question du maître-matelot, il apparaît plusieurs fois dans les catégories de bateaux transportant les marchandises et bien plus dans les bateaux à passagers. Il y a environ 3000 maîtres-matelots dans notre navigation.

En ce qui concerne le matelot garde-moteur, il y a un besoin spécifique dans la navigation danubienne.

AQUAPOL

M. HELLEMONS (Aquapol) salue que tous les partenaires soient impliqués dans l'élaboration de la réglementation. Il pense qu'il faut rendre la réglementation transparente. La complexité de la réglementation facilite les abus, il faut donc la simplifier.

OEB

M. HOHENBILD affirme que des nouveautés ont simplifié considérablement les choses pour les membres d'équipage et les capitaines dont les nouvelles installations radar, le GPS, la carte ECDIS, les systèmes de caméra, d'alarmes et les nouveaux systèmes automatiques pour entrer dans les écluses.

Le travail physique est moins lourd, les nouvelles technologies rendent la profession plus attrayante. La réglementation d'équipage actuelle est trop rigide dans ces catégories et par rapport aux autres modes de transport.

Dans beaucoup de ports, le travail a lieu 24h d'affilée. Il y a des voies d'eau sur lesquelles on ne peut circuler que certaines heures, il faut prendre en considération les problèmes de niveau d'eau et de vent, le temps d'attente devant les écluses et le problème des infrastructures des voies d'eau.

Il faut du personnel qualifié et les formes d'exploitation doivent être affinées et simplifiées.

Cela pose la question de la pertinence du troisième titulaire de patente, un maître-matelot supplémentaire améliore la sécurité.

Les tableaux d'équipage minimum devraient permettre plus de souplesse tout en garantissant un certain niveau de sécurité, en fonction de la taille et de la catégorie de bateau.

UENF

M. RUSCHE remercie la CCNR d'avoir invité toutes les parties prenantes et rappelle que cela fait 25 ans que les prescriptions d'équipage n'ont pas connu de modification substantielle. Une tentative avait été faite et il a été proposé d'élaborer un standard S3, travaux qui n'ont pas abouti.

Actuellement, il y a beaucoup de nouveaux équipements à bord des bateaux. Par exemple, l'AIS-ECDIS qui sera obligatoire sur le Rhin à partir du 1^{er} décembre 2014 et améliorera la communication entre les timoneries et permettra d'avoir une certitude à bord sur les bateaux que l'on va rencontrer.

Il y a de moins en moins de travail physique, des moteurs sont utilisés pour les pompes et les ancres, des caméras peuvent remplacer la vigie dans les situations de manœuvre. Les téléphones mobiles permettent désormais une communication qui, par le passé, n'était que partiellement possible à la criée, en quittant la timonerie.

Dans la salle des machines, les moteurs peuvent tourner 60 000 h sans aucune maintenance. Les tâches du matelot garde-moteur peuvent être exécutées par un matelot ordinaire.

Il existe un système automatique de détermination de cap. Il souligne qu'il faut anticiper le progrès technique dans les prescriptions actuelles.

Le maître-matelot est une plus-value d'expérience pratique dès la formation scolaire et doit être maintenu, c'est une façon de reconnaître l'expérience dans la formation des personnels.

En ce qui concerne le troisième titulaire de patente, la question se pose si le timonier pourrait le remplacer pour 3, 4 ou 6h. Il rappelle que le sujet de la composition des équipages figure également sur le programme de travail du dialogue social sectoriel organisé par la Commission européenne.

Il partage l'avis d'ETF qu'il faut une concurrence loyale et donc des prescriptions contrôlables.

M. KONING suggère de partir de l'idée que l'aspect social est lié à la question des contrôles, même si cette dernière n'est pas l'objet de la table ronde d'aujourd'hui – les discussions doivent être menées en parallèle pour que les résultats des discussions prennent effet en même temps.

M. LEANDRI rappelle le contexte dans lequel a lieu cet inventaire. Le contexte économique est défavorable :

- la productivité des entreprises et de la flotte ne progresse plus ;
- il y a pénurie de main-d'œuvre notamment qualifiée due à un manque d'attractivité du secteur auprès des jeunes et des personnes en reconversion ;
- il y a un manque de véritable reconnaissance des compétences et pas assez de perspectives de carrière pour les personnels en place.

Le défi qu'il convient de relever est d'allier l'amélioration de la productivité et le progrès social – les deux sont conciliables avec une flexibilisation de la réglementation.

2. Discussion

Mme CHAFFART (ETF) ne partage pas l'analyse selon laquelle il y a un déficit de personnel et souligne qu'il faut considérer le secteur sur le plan européen. Peut-être qu'une analyse plus approfondie du secteur serait nécessaire.

M. VAN DAM, représentant d'une organisation néerlandaise de navigation intérieure, demande quelle est la plus-value de la fonction de maître-matelot par rapport à celle de simple matelot, du point de vue d'une entreprise familiale pour les bateaux de 70 à 86 m.

M. HOHENBILD demande si les difficultés décrites par AQUAPOL, notamment la falsification des documents, sont particulièrement présentes dans certaines régions.

M. HELLEMONS répond que le nombre de documents est important car il y a tout un réseau de reconnaissance de formations. Certains Etats ont une, d'autres vingt instances de délivrance de documents. Il cite l'exemple du transport routier pour lequel il existe une banque de données européenne et seulement deux ou trois documents sont nécessaires. Parfois une personne a douze livrets de service et il rappelle qu'on ne peut pas réveiller un membre d'équipage au repos. Les documents étant aisément falsifiables, des personnes se fabriquent un accès au travail.

M. HOHENBILD souhaite nuancer les propos de M. HELLEMONS concernant les certificats uniformes. Selon lui, il n'est pas possible de faire une comparaison avec le transport par route. S'il effectuait un premier voyage sur le Danube en tant que conducteur, il prendrait quelqu'un de qualifié même s'il peut y naviguer réglementairement.

M. VAN MASTRICHT (VT Group) constate qu'il y a eu beaucoup d'abus ces dernières années et qu'il a été décidé de responsabiliser l'employeur, les contrôles ont été renforcés aux Pays-Bas en ce sens. Il suggère de se concentrer sur les qualifications et pas seulement sur le nombre des membres d'équipage.

La PRESIDENTE résume

- *que la concurrence loyale devrait d'avantage être mise au centre des discussions, tout en identifiant précisément les faits et comportements illégaux, ce thème fait l'objet du programme de travail du dialogue sectoriel organisé par la Commission européenne ;*
- *que les effets des développements techniques ont rendu le travail moins physique dans certaines parties de la profession, mais souligne que l'effet du 'multitasking' introduit de nouvelles charges dans le travail qui doivent être prises en compte même si elles sont difficilement mesurables, d'autant plus qu'aucune étude globale et indépendante n'est disponible,*
- *qu'il importe de considérer non seulement le nombre mais aussi les qualifications des membres d'équipage.*

*

Thème 2 : Développement de la flotte en relation avec les exigences posées pour la composition de l'équipage

La mesure dans laquelle les caractéristiques actuelles ou prévues de la flotte (par taille, type de bateaux, etc.) correspondent à la répartition actuelle dans la réglementation des navires et à la composition qui y est exigée pour l'équipage.

La PRESIDENTE rappelle que dans le cadre de la réunion du CEG le lendemain sera discuté le non-papier de la Commission européenne. La discussion portera notamment sur la pertinence de la fonction de maître-matelot et matelot garde-moteur ainsi que sur l'usage des livrets de bord et des livrets de service électroniques.

1. Points de vue des organisations agréées

UENF

M. RUSCHE rappelle que la réglementation CCNR a introduit une limite à 86m qui a conduit à un boom des bateaux de 86m – avant, les prescriptions étaient fondées sur le tonnage. Par le passé, les prescriptions étaient rédigées par des ingénieurs, à l'aide des avis des instituts d'essai de navigation fluviale pour pouvoir optimiser les cales.

Entretemps, on a développé la navigation des convois à 6 barges. Le développement technologique a simplifié le contrôle et la tension des barges depuis la timonerie du pousseur.

Il se demande s'il faut avoir sept membres d'équipage minimum, et si six, voire cinq membres, ne seraient pas envisageables.

La navigation à passagers a connu un boom et la taille des bateaux augmente également. La navigation n'a pas seulement lieu dans la journée. Pour les bateaux à passagers sur le Rhin, il a fallu instaurer du personnel de sécurité et tenir compte des personnes à mobilité réduite, ce qui est un exemple pour la construction navale dans toute l'Europe.

Les inconvénients concernant les infrastructures sont le manque de places de stationnement et les capacités d'écluses trop réduites. Les chargeurs imposent des délais de plus en plus serrés parce qu'ils sont eux-mêmes limités dans leur capacité de stockage. La navigation intérieure fait partie d'une chaîne logistique et du marché du tourisme.

Les conditions de logement à bord ont été améliorées : il y a moins de bruit et plus de sphère privée. Il y a une meilleure sécurité au niveau des bateaux. Les nouveaux bateaux, plus grands, ne nécessitent pas forcément plus de travail, car la technique d'entretien et de maintenance s'est également améliorée et car un grand nombre de travaux sont aujourd'hui effectués par du personnel d'entretien extérieur à l'équipage.

Avant que les timoneries ne soient équipées par les nouvelles technologies, le conducteur communiquait avec un matelot en criant ou à l'aide d'un talkie-walkie, ce qui était aussi un facteur de stress. La situation actuelle peut donner lieu à une discussion intéressante.

ETF

Mme CHAFFART considère que le facteur déterminant est l'expertise du salarié. Pour plus d'attractivité pour les jeunes salariés, il faut que les formations fassent partie intégrante du management du personnel. Il faut du personnel approprié pour éviter les accidents et une hiérarchie claire à bord de chaque bateau. L'entrée sans formation dans le secteur doit peut-être être modifiée.

Il faut analyser les besoins réels de ce secteur en profondeur, ensuite la composition des équipages selon le type de bateau et la cargaison transportée pourra être discutée.

La longueur du bateau peut être un critère, mais aussi la cargaison et la puissance du bateau, si l'on parle de remorquage, l'objectif doit rester la sécurité.

Il faut au minimum deux membres d'équipage à bord du bateau à tout moment. A titre d'exemple, en mode A1, la navigation de 14h est possible, c'est une charge trop importante, une navigation à 12h dans ce mode d'exploitation serait préférable.

AQUAPOL

M. HELLEMONS relève que la flotte a été beaucoup modifiée, différents systèmes techniques sont mis en service, certains tels les caméras et les systèmes d'aide à la navigation, servent à simplifier les choses. Il faut faire en sorte que les personnes ne soient pas trop fatiguées lors de l'exercice de leur fonction.

Il faudrait limiter le nombre de fonctions pour éviter des confusions. Cela comprend les exigences quant à la formation. Pour les qualifications, il faudrait analyser les processus à bord, éventuellement par zone d'opération. La qualification pour une fonction doit valoir pour toute l'Europe. Il suggère de faire une distinction entre les personnes ayant une fonction de navigation et les autres.

OEB

M. VAN TOOR note que la flotte change dans sa composition, les bateaux sont de plus en plus grands et diminuent en nombre. Il faut distinguer entre les vieux bateaux modernisés et les bateaux obsolètes engendrant plus de stress et de travail physique.

M. VAN DAM est propriétaire d'un bateau de 86m et un exploitant familial en mode A1. Selon lui, la composition de la flotte a beaucoup changé et la technologie et les conditions de travail se sont améliorées. Les nouvelles technologies sont intégrées petit à petit dans les nouvelles constructions, mais la réglementation date d'il y a 25 ans et il est impératif de regarder la réglementation de plus près. Il faut trouver un équilibre entre les aspects sociaux, commerciaux, la question de la technologie et les exigences posées par les clients.

Les bateaux sont plus grands aujourd'hui. On peut se demander quelle est la limite supérieure du groupe 3 et s'il est possible de conduire un bateau de 170m, avec un matelot et un matelot léger. Les dimensions sont à reconsidérer.

Un entrepreneur investit dans un certain type d'équipage et après se pose la question de l'exploitation et du mode d'exploitation. La longueur et la composition des équipages doivent être repensées. On constate une disparition des petits bateaux, les bateaux sont de plus en plus grands et il se demande si cette tendance va continuer. L'objectif d'un entrepreneur n'est pas de faire un maximum de voyage avec un minimum d'équipage. L'équipage doit bien fonctionner, il faut repenser le nombre de membres d'équipages et leur qualification.

2. Discussion

- mesurer l'impact des évolutions techniques et technologiques sur l'équipage

M. VAN STRIEN (BNL), entrepreneur, constate que depuis 25 ans la pression physique et psychique a diminué. Plus d'informations parviennent directement à la timonerie et les technologies facilitent le travail.

M. KONING se demande comment la profession doit examiner la question de la composition de l'équipage pour la flotte moderne. Il suggère d'aborder la question d'un point de vue technique sans préjugés et sans tenir compte des règles existantes. Selon lui, une grande partie de la flotte est constituée de bateaux modernes, ce qui inclut les bateaux modernisés.

M. RUSCHE rappelle que les prescriptions d'équipage ont été une incitation à la modernisation des bateaux. Il faudrait éviter que cela soit une menace pour la productivité.

M. HOHENBILD précise que la discussion concerne un équipage minimum dans le cadre d'un équipement minimum. A l'avenir, tous les bateaux auront un équipement minimum et on ne pourra plus faire de distinction entre nouveaux et vieux bateaux.

Mme KRATEL (délégation allemande) affirme qu'il faut une base solide pour une nouvelle réglementation et ne pas se fonder sur des spéculations ou des pronostics. Il n'est pas certain que tous les bateaux de la flotte actuelle soient modernes.

M. BRAMLEY rappelle que la CCNR a développé des normes modernes sur les nouvelles technologies et pour les postes de travail et les logements. L'ETF s'est opposée à la prolongation des dispositions transitoires décidées cette année. Les conditions de travail et de logement ne correspondent aujourd'hui pas aux standards modernes.

M. NEQUIER (CFDT) déclare que les nouvelles technologies supposent une formation à l'embauche, au cours de la carrière et en alternance, ce qui rend les métiers plus attractifs. Il faut faire attention de ne pas renoncer à la sécurité.

Mme BRONNEWASSER (délégation néerlandaise) demande aux représentants de la profession quelle est la définition d'un bateau moderne ?

M. KONING rappelle qu'un examen sur le plan européen (dialogue social sectoriel) a donné les conclusions suivantes : il faut avoir une liste, un tableau des évolutions techniques et non techniques et qui sont déterminantes pour savoir ce qu'est un bateau moderne. Si un inventaire est fait, alors pour chaque évolution, on peut évaluer leurs effets sur les équipages à bord d'un bateau.

M. VAN TOOR explique qu'un bateau moderne l'est du point de vue technologique ou ergonomique. Il est possible de naviguer seul sur un bateau de 135 m. Les questions relatives à l'équipage sont liées à la sécurité et aux conditions de travail. Un batelier seul peut être assisté par la technologie quand elle fonctionne mais ce n'est pas une bonne solution socialement.

M. VAN MASTRICHT souligne l'importance de la formation continue et que le temps de navigation ne doit pas être lié au niveau de formation.

M. Jacques KERKHOF rappelle que pour un bateau de 110 m, l'équipage est le minimum prescrit, on peut naviguer avec deux matelots, c'est déjà très peu. Il faut toujours un batelier pour gérer un système automatique et il faut prendre en compte la fatigue qui intervient. Il ne faut pas encore réduire l'équipage.

La PRESIDENTE rappelle qu'il ne s'agit pas de réduire le nombre de personnes dans l'équipage mais de voir les charges pesant sur le personnel. Il y a des situations différentes par exemple pour les convois poussés.

M. HOHENBILD suggère de repenser les catégories de bateaux.

M. DOURLENT (CNBA) informe qu'en France, il y a 6500 km de voie navigable et qu'il y a encore beaucoup de gabarits « Freycinets » utilisés par des familles. Il attire l'attention sur le fait que le logement doit être adapté à la taille des bateaux. Il faut veiller aux coûts économiques, ces bateaux ont une cinquantaine d'années et ont suivi les évolutions de la réglementation. Il se prononce en faveur de la formation mais souhaite une certaine harmonisation.

Mme CHAFFART pense qu'une analyse de la flotte existante est nécessaire et qu'il faut savoir quelles sont les conséquences des nouvelles technologies. Il faut également prendre en compte des éléments non technologiques tels les temps de travail.

M. VAN EGMOND (délégation néerlandaise) pense qu'il est très difficile d'anticiper les développements technologiques. Les prescriptions peuvent être rendues plus flexibles et durables, mais cela nécessite une très bonne connaissance de la situation actuelle.

- harmonisation et modernisation des qualifications de l'équipage

M. PAULUS (expert, instructeur à l'école de Duisbourg) affirme que l'on parle toujours de sécurité, la stabilité des bateaux est enseignée mais beaucoup de bateliers ne suivent pas de formation. Certaines compétences ne peuvent pas seulement s'acquérir par l'expérience. Il rappelle que pour bien utiliser de nouvelles techniques, il faut se former.

M. RUSCHE revient sur la nécessaire adaptation des compétences dans la composition de l'équipage. Il rappelle que les partenaires sociaux ont élaboré des tableaux de compétences dans le cadre du programme PLATINA pour les qualifications clés : matelot et conducteur. L'utilisation de nouveaux équipements y est intégrée, mais l'évolution de ces tableaux doit être dynamique et s'adapter aux évolutions.

M. MOREAU (délégation française) demande confirmation aux professionnels présents que leur position sur l'équipage est bien d'œuvrer pour un renforcement des compétences tout en maintenant le nombre de personnels dans les standards d'équipage, du fait de l'évolution technologique des bateaux.

M. VAN DAM pense qu'il n'est pas nécessaire de prévoir un personnel plus qualifié dans l'équipage mais que la formation doit être analysée et actualisée. Une nouvelle catégorie de bateau pourrait être envisagée car au moment de la réglementation, il y avait des bateaux de maximum 110m.

M. VAN DER ZEE (Nautilus) informe qu'il conduit de grands bateaux de 147m et de 14 000 t avec 4 membres d'équipage très qualifiés. La qualification de l'équipage est plus importante que la longueur et le nombre.

M. DICKE (BDB) affirme que la première étape nécessaire est la définition de la qualification des équipages. L'évolution est permanente mais les standards sont fixés. Il faut des standards uniformes et réduire le nombre de documents ; en tant qu'employeur il faut que le matelot ait rapporté la preuve de ses capacités.

La PRESIDENTE remercie les participants pour cette vive discussion et résume

- *qu'il conviendrait de disposer d'une image précise de la situation actuelle et de mesurer l'impact des évolutions techniques et technologiques sur l'équipage : une étude sur la charge de travail paraît très souhaitable ;*
- *qu'elle a noté que des travaux sont en cours dans le cadre du dialogue social sectoriel organisé par la Commission européenne ;*
- *qu'il convient de s'interroger comment constituer une base solide pour la poursuite des travaux et constate l'absence d'une étude globale et indépendante à ce sujet ;*
- *que les participants ont souligné l'importance de la qualification de l'équipage et qu'il convient de poursuivre les travaux engagés.*

*

Thème 3 Exigences en matière de gestion de l'entreprise en rapport avec les modes d'exploitation et les périodes de navigation et de repos

Le développement d'exigences relatives à l'efficacité et à la sécurité de la gestion de l'entreprise, et leurs implications sur :

- a. les modes d'exploitation actuellement différenciés A1 et A2 et les valeurs maximales qui y sont associées pour le temps de navigation quotidien du navire ;
- b. les possibilités de changement de mode d'exploitation (par ex. passage du mode d'exploitation A1 au mode A2, ou de A à B) par rapport au fait que la disposition actuelle prévoit que le temps de repos doit être pris hors de la navigation, et que les périodes de repos qui ne sont pas ininterrompues ne peuvent pas être prises en compte dans un changement de mode d'exploitation ;
- c. la nécessité de l'obligation de prendre le temps de repos hors de la navigation ;
- d. les marges existantes dans les dispositions pour les temps de navigation.

La PRESIDENTE introduit le sujet et propose de traiter les quatre questions à l'ordre du jour en détail.

1. Points de vue des organisations agréées

OEB

M. VAN TOOR rappelle que faire partie de la chaîne de transport pose des exigences par rapport à la logistique, les bateaux sont employés de façon plus efficace avec les contraintes que cela comporte. Pour les petits bateaux, il est important de veiller à la flexibilité des temps de navigation journaliers dans les modes d'exploitation A1 et A2.

M. VAN STRIEN se prononce en faveur de plus de flexibilité des périodes de navigation et de repos, le report des heures d'une journée à l'autre doit être possible. C'est primordial pour une entreprise familiale. Concernant les modes d'exploitation, il suggère de supprimer le mode S1 et de naviguer en mode S3 avec un bateau équipé plus que la moyenne qui pourrait continuer à naviguer à condition que le personnel change. Il faut voir cela du point de vue humain et prendre en compte la diversité.

AQUAPOL

Pour M. HELLEMONS, il y a trois critères déterminants : l'efficacité pour l'entreprise, pour le personnel et pour la sécurité. Il demande s'il n'est pas possible de faire faire une étude scientifique et s'il n'est pas possible d'envisager un tout autre système.

Si on fait une comparaison avec le transport routier. Si le chauffeur de camion souhaite poursuivre sa route après un certain nombre d'heures, un deuxième conducteur doit le remplacer. Il souhaite quelque chose de moderne, souple, sûr et acceptable socialement. L'idéal serait de le régler en une seule norme.

UENF

M. KONING déclare que concernant le standard d'équipement du bateau, une discussion avait eu lieu en 2001 sur l'ajout d'un éventuel standard S3 pour les bateaux bien équipés. On pourrait réactualiser ces standards techniquement.

Dans la logistique, il faut que tout aille plus vite à des prix compétitifs. Le système actuel des modes d'exploitation est considéré comme un carcan.

Chaque segment de la navigation intérieure a ses problèmes propres. Pour la composition des équipages, les facteurs déterminants sont notamment :

- la longueur du bateau,
- le temps de navigation,
- le secteur de la navigation (écluses) et
- la nature de la cargaison.

Il faut maintenir le principe selon lequel le temps de navigation autorisé doit être dépendant de la composition de l'équipage. Mais le temps de navigation autorisé pourrait être organisé de manière plus efficace et moins rigide. Pour chaque composition d'équipage, on pourrait prévoir un temps de navigation autorisé propre.

Pourquoi s'en tenir à 14, 18 ou 24h. Il n'est plus acceptable d'immobiliser un bateau pour la seule raison que les membres d'équipage doivent prendre leur repos. Si un bateau correspond aux normes au regard des bruits qu'il génère, il devrait pouvoir continuer sa route pendant que certains membres de l'équipage se reposent.

Il faut tenir compte de l'accord des partenaires sociaux sur les temps de travail dans la composition des équipages. Cet accord ne s'applique qu'aux salariés de la navigation intérieure, mais tous les travailleurs ont droit au même temps de repos et il faut en tenir compte. Il n'y a pas de distinction entre les modes d'exploitation et les temps de repos. Les temps de repos légaux minimum pourraient être dissociés du mode d'exploitation du bateau.

ETF

M. BRAMLEY (ETF) rappelle que les temps de repos sont liés à la sécurité des transports et à la santé des travailleurs. Selon ETF, il y a trop peu d'études scientifiques sur les charges qui pèsent sur les salariés. Une étude allemande a été effectuée sur les charges en navigation intérieure, une autre étude a également été effectuée en navigation maritime. Les temps de repos doivent être adaptés à l'évolution technique. Il y a des systèmes de construction de bateaux différents.

Concernant les temps de repos, on reconnaît que des charges qui pèsent sur les salariés et il faut voir les conséquences physiques et psychiques de ces charges. Il faut pouvoir contrôler que les salariés ont eu leur temps de repos obligatoires, ce qui requiert des méthodes modernes. Les temps de repos dépendent de la composition des équipages.

Si le travail est plus dense et plus lourd, il faut avoir d'autres temps de repos. Le temps de repos en dehors de la navigation du bateau dépend du standard technique du bateau, si les normes modernes sont respectées en matière de bruit etc., les temps de repos pourraient être pris pendant le voyage du bateau.

Le temps de repos au moment du changement de mode d'exploitation est une question importante. La question se pose dès qu'il y a un changement d'équipe. Concernant la question des équipages incomplets, la loi de Murphy veut que quand il se passe quelque chose, l'équipage est incomplet, et le conducteur est responsable. Il existe une autorisation exceptionnelle de navigation quand l'équipage est incomplet en navigation maritime, mais elle est très bureaucratique.

Les syndicats ont avec l'association des propriétaires de bateaux et de 3 universités mené une étude sur le surmenage et le stress dans des simulateurs à Stockholm. Des volontaires ont été enfermés une semaine dans des conteneurs pour reproduire les conditions d'une navigation maritime. Leur temps de repos a été interrompu, des facteurs de stress ont été ajoutés. Il y avait trois simulateurs différents, un bateau citerne, un bateau à marchandise sèche, et un transbordement dans les ports.

Les partenaires sociaux, la CCNR et écoles pourraient se réunir pour voir si l'on peut étudier les incidences des conditions de travail sur le corps humain, afin de fixer les temps de travail et de repos. Le travail efficace accroît l'efficacité économique. Il recommande l'usage de la méthode MARTA qui permet de mesurer le risque de fatigue et de faire du travail préventif à bord du bateau.

2. Discussion

M. RUSCHE déclare que la méthode MARTA est très intéressante. La CCNR qui a actualisé son site sur l'observation du marché est très active dans ce domaine. Il y a des analyses d'accidents traitées par les groupes de travail techniques et une base de données avec analyse des pays membres. Il y a déjà des données pouvant être exploitées aujourd'hui, étant donné qu'il faut des fonds pour financer une nouvelle étude.

M. KONING remarque que l'enquête à laquelle M. BRAMLEY faisait référence a été faite par un psychologue et qu'il ne faut pas considérer le stress comme étant quelque chose de forcément négatif.

- relation des réglementations relatives au temps de travail des salariés / temps de navigation et de repos des équipages

M. RUSCHE précise que l'accord sur les prescriptions sur le temps de travail dont le travail de nuit est discuté par le Conseil européen et pourrait aboutir à une réglementation communautaire.

Concernant les liens entre le temps de travail et les modes d'exploitation, il souligne qu'il faut distinguer le temps de travail qui a trait à la protection individuelle de la santé du travailleur et les modes d'exploitation qui concernent la sécurité de la navigation et un nombre suffisant de personnel qualifié à bord. Il ne s'agit pas de mesurer le temps de travail moyennant des technologies modernes.

L'accord ne s'applique pas aux indépendants qui représentent une grande partie des bateliers. Il faut distinguer la réglementation du temps de travail et de tout ce dont on parle dans le contexte de la composition des équipages.

- situation particulière de la navigation des bateaux à passagers

M. THIE (UENF) insiste qu'il faut maintenir une flexibilité du système pour la navigation des bateaux à passagers qui représente 25% de la flotte en Allemagne. Une ouverture est souhaitée dans les cas où le bateau à passagers est incomplet afin de pouvoir naviguer avec moins d'équipage.

M. RUSCHE précise que la CCNR prévoit ce type de mesures pour le personnel de sécurité à bord des passagers dans le RPN, cette approche a fait ses preuves. Il précise que cet assouplissement est adapté pour une situation où l'on sait combien de passagers sont présents à bord. Le batelier encourt un risque en cas d'imprévu.

M. KONING souhaite que la règle de composition des équipages, qui dépend du nombre de passagers autorisés à bord, s'assouplisse et qu'elle dépende du nombre effectif de passagers à bord du bateau.

- réflexion à une remise en question de la réglementation actuelle

M. VAN EGMOND approuve la proposition de M. Hellemons et propose d'engager des discussions permettant d'aborder d'autres systèmes relatifs à la composition des équipages ainsi qu'aux temps de navigation et de repos.

M. KONING affirme que l'UENF peut participer à un tel débat, mais que ce dernier doit être organisé sur le plan international. Les autres parties seraient également intéressées par une telle discussion.

M. VAN DAM fait un rappel sur la réglementation. On pourrait recourir à un système de points accordés selon la fonction à bord. Si le nombre de points requis est atteint, on pourrait à l'intérieur de ce nombre de points les répartir sur les compétences requises.

Mme KRATEL souligne que le système de points ne correspond pas à l'exigence de compétences formulée ce matin. Elle rappelle que les équipages sont composés sur la base d'un compromis. Il faut qu'il y ait des possibilités d'avancement à bord d'un équipage et cela joue un rôle dans les tableaux d'équipage.

Mme CHAFFART se prononce en faveur d'un dialogue sur une éventuelle remise à plat à condition qu'il y ait une garantie pour les salariés que leurs conditions de travail ne se détérioreront pas.

M. HELLEMONS demande que soit fait un test des nouvelles règles pour voir si les contrôles sont facilités par ces dernières.

La PRESIDENTE résume

- que les partenaires sociaux sont d'accord pour travailler ensemble sur ces problématiques ;
- que plus de flexibilité est souhaitée surtout en navigation des bateaux passagers,
- et, qu'en général, concernant les modes A1, A2 et B, plus de flexibilité pendant la journée et la nuit, sur la semaine et au passage d'un mode d'exploitation à un autre pourrait être souhaitable tout en garantissant la sécurité de la navigation, la possibilité pour les autorités (police) d'effectuer des contrôles et de bonnes conditions de travail de l'équipage.
- que les nouvelles réglementations envisagées doivent reposer sur des analyses ou études précises.

*

Thème 4 : Accès à la profession et formation de nouveau personnel

Dans le cadre des exigences actuelles en matière d'équipage, possibilités d'accès à la profession de nouveau personnel ou de formation de personnel.

1. Points de vue des organisations agréés

OEB

Mme BECKSCHÄFER affirme que la situation dans la navigation intérieure en Europe est caractérisée par un recul du nombre de personnel navigant des pays du Rhin et par un accroissement des personnes de l'Europe centrale et de l'Est qui travaillent sur le Rhin du fait du peu de possibilité de trouver du travail dans leur pays et de l'attractivité des salaires. On assiste également à un recrutement accru de personnel asiatique et africain.

Se faire entrepreneur ne semble pas prometteur. La profession devient moins attrayante et la tendance ne devrait pas s'inverser dans les années à venir. Le marché du travail se caractérise par une concentration des prestataires logistiques, avec une limitation de l'espace de cale, d'un côté, et d'un nombre croissant de personnes qui se limite au transport uniquement, qui souffre de surcapacité et entraîne une pression croissante et une dépendance croissante.

Tout cela n'a rien à voir avec les questions d'exigence par rapport aux équipages. Il est faux de chercher les causes dans les conditions de travail de l'équipage et il ne faut pas céder à la tentation de vouloir être bon marché et de trouver des solutions rapides. Il faut tenir compte des questions de sécurité, de santé au travail et des bonnes conditions de concurrence.

Le RPN n'est pas la solution pour tous les problèmes qui ont des causes très différentes.

Si l'on veut étendre les possibilités d'embauche, nous pouvons passer par certains aspects de ce règlement, une meilleure prise en compte des formations et des personnes qui viennent d'autres métiers, mais de la navigation maritime uniquement.

Il faut plus de flexibilité par rapport aux tâches accomplies à bord et les temps de travail, limiter les qualifications au strict minimum pour ne pas créer des entraves à l'embauche. Il faut sauvegarder le niveau de qualité et créer des conditions pour la qualification par moyen du temps de navigation.

UENF

M. KONING suppose que les personnes au chômage dans le secteur sont l'exception qui confirme la règle. Il rappelle que la navigation intérieure a traversé des années difficiles pendant lesquelles les entreprises ont fait des économies. Il souligne qu'il y a un déficit structurel de personnel qualifié, même s'il n'est pas directement visible. Aucune personne qualifiée n'est au chômage. L'accès à la profession par les personnes issues de la reconversion est important, même s'il n'est pas la solution. Certaines personnes seraient prêtes à faire une formation en alternance. Il faut prendre une initiative pour former plus de personnel qualifié.

ETF

Mme CHAFFART rappelle que la navigation intérieure est le seul secteur de transport où l'on peut commencer à travailler sans formation préalable – ce qui n'est plus acceptable. En Europe, les formations sont très divergentes. Il faut se mettre au travail et revoir les prescriptions qui ont pour conséquence qu'un apprenti à bord n'est pas considéré comme un membre de l'équipage. Il faudrait avoir des statistiques pour savoir combien il y a d'apprentis dans l'équipage. Cependant, il faut un accès à la profession par tous et prévoir une formation tout au long de la vie. Elle cite l'exemple des transports par route où chaque conducteur tous les 5 ans suit un cycle de 35h de formation continue. Quelque chose de comparable pourrait être introduit en navigation intérieure.

AQUAPOL

M. HELLEMONS considère qu'il est facile de se procurer du personnel peu cher et qu'il sera difficile d'attirer des jeunes dans la profession. Il craint que la question de la formation de personnel ne se pose plus.

2. Discussion

M. DICKE remarque, concernant la prise en considération d'un apprenti comme membre d'équipage, que lors de la première réforme de l'équipage, l'apprenti ne comptait plus comme membre de l'équipage minimum. Cela a eu pour conséquence que des apprentis n'ont plus été formés. Il faut intégrer l'apprenti dans l'équipage.

La formation est un facteur d'attractivité. La formation doit répondre à un profil de compétences. Les formations de 6 mois sont trop courtes, dans certains pays, elle dure 3 ans, c'est peut-être trop long. L'entrepreneur n'est pas toujours prêt à investir dans la formation. Ceux qui viennent d'autres métiers doivent donner une preuve de leurs compétences par un examen.

M. BRAHMS (MSG eG Würzburg) pense que la formation doit être renforcée. En Allemagne, 90% des apprentis sont allemands, mais il y a aussi des étrangers, cela dépend de l'attractivité.

M. MINTJES (EDINNA) informe qu'il y a 1200 apprentis à bord des bateaux aux Pays-Bas et 240 en Allemagne. Il pense que l'apprenti doit faire partie de l'équipage. Il ne souhaite bien sûr pas que les apprentis soient exploités. Le projet de proposition législatif de l'Union Européenne qui va être discuté lors de la réunion CEG va constituer un progrès pour la mobilité du personnel. Dans son école, 93% des apprentis formés ne viennent pas du domaine de la navigation intérieure. La formation tout au long de la vie est essentielle. Concernant le personnel issu de la reconversion, un examen est nécessaire. Cette branche a de l'avenir.

M. KERKHOF indique qu'avant la crise, un programme d'apprentissage avait été lancé en Belgique. 80% des apprentis avaient trouvé un emploi. Ce programme a dû être abandonné car les derniers apprentis n'ont pas trouvé d'emploi.

M. VAN STRIEN maintient que la navigation intérieure est une branche attrayante. Il insiste sur le fait que le chômage dans la branche est marginal.

M. RUSCHE informe qu'à l'école de Duisburg, outre les apprentis d'entreprises allemandes, forme 30 apprentis de Suisse et a obtenu une reconnaissance au Luxembourg. En France, un institut forme des apprentis dans le domaine de la navigation fluviale. Il y a beaucoup d'éléments qui montrent une évolution positive. En 2001, l'intégration de l'apprenti dans les tableaux d'équipage a renforcé l'apprentissage en Europe de l'Ouest. Il faut attirer les jeunes dans la profession.

M. KONING confirme qu'il faut réduire le dumping social. L'intérêt pour les formations à la navigation intérieure augmente aux Pays-Bas. Le nombre d'élèves a plus que doublé au cours des cinq dernières années.

M. VAN DAM affirme que pour les petits bateaux dans les groupes 1 et 2, on peut faire beaucoup de choses. Un matelot léger ou un apprenti, dans une entreprise familiale -ce qui représente 90% de la branche aux Pays-Bas – devrait pouvoir continuer à naviguer, pendant un court temps, pendant que l'épouse est occupée par exemple. Alors l'entrepreneur serait plus motivé pour employer un apprenti à bord.

M. THIE évoque les bateaux d'excursions journalières qui n'ont pas de logement à bord et requièrent plus de flexibilité. Il prévoit une pénurie d'apprentis pour répondre aux besoins de matelot et de conducteur dans les 15 prochaines années à venir. Souvent, il y a des employés issus de la reconversion ou qui ont perdu leur emploi et qui ont une autre bonne formation. Il faut leur donner une possibilité de se qualifier. Le personnel issu de la navigation maritime et de la pêche est le bienvenu tout comme les personnes issues d'autres domaines d'activités. Pour ce type de bateaux, il vaut mieux beaucoup de mains peu qualifiées que peu de mains très qualifiées.

Mme CHAFFART précise qu'un apprenti ne peut pas être considéré à part entière comme un membre de l'équipage car il est encore en formation.

M. BRAMLEY explique que les apprentis ne sont souvent pas considérés comme des travailleurs par les employeurs. Il est difficile de trancher sur le statut de l'apprenti entre personne en formation et travailleur. L'apprenti reçoit un dédommagement. C'est pour cela que l'apprenti n'a pas été présenté comme un membre de l'équipage à part entière dans l'intervention d'ETF.

M. MINTJES précise qu'aux Pays-Bas les apprentis sont correctement rémunérés, ce qui attire les jeunes dans la profession. Il est vrai que certaines règles spécifiques s'appliquent à bord aux apprentis de moins de 18 ans.

M. PAULUS attire l'attention sur le fait qu'il y a différents systèmes d'apprentissage. En Allemagne, il y a un système dual, les apprentis naviguent 2/3 du temps sur un bateau et effectuent du vrai travail à bord contre rémunération et obtiennent la qualification de maître-matelot à la fin. Il faut maintenir la distinction entre matelot et maître-matelot.

La PRESIDENTE résume que tous les partenaires sont d'accord

- *que les formations sont bonnes quand elles offrent des perspectives et sont attractives, si l'on suit ces formations on peut devenir conducteur ;*
- *que le rôle des apprentis doit être préservé dans l'équipage minimum, l'aspect de la formation devant être pris en compte.*

*

Divers

Mme ROUSSEAU (DG MOVE - Commission européenne), qui participe à titre d'observateur, remercie la CCNR pour avoir organisé cette table ronde très utile pour initier le débat sur la composition des équipages, qui est un sujet européen et est inscrit à l'agenda en numéro 1 pour le dialogue social. La Commission européenne élabore une proposition législative sur les qualifications professionnelles et a entamé des démarches exploratoires pour les outils électroniques (livrets de service et livret de bord). Elle remercie la profession pour ses interventions.

*

Conclusions

La PRESIDENTE remercie l'ensemble des participants pour leurs interventions très intéressantes et la discussion fructueuse. La table ronde de ce jour constitue un point de départ pour la suite des travaux et la CCNR souhaite les conduire avec les partenaires sociaux.

Même s'il est difficile de résumer toute la journée en quelques mots, il faut en retenir :

- *que tous les partenaires sont d'accord que des modifications sont souhaitables*
- *que la discussion tripartite, associant étroitement les partenaires sociaux, doit être poursuivie,*
- *qu'il faut garantir une concurrence loyale;*
- *que certains secteurs de la profession souhaitent une plus grande flexibilité des prescriptions relatives aux équipages;*
- *que la discussion doit être poursuivie et menée dans un cadre tripartite et en gardant le lien avec les travaux en cours auprès de la Commission européenne.*
- *qu'il est très important de trouver une base solide pour objectiver les éléments sur lesquels la discussion pourrait se baser et en particulier quels sont exactement les problèmes avec les réglementations actuelles et quel est l'impact des évolutions techniques et technologiques sur l'équipage*
- *qu'il conviendrait d'examiner s'il convient de procéder à des modifications à la marge à court ou moyen terme, ou bien, comme proposé, s'il serait souhaitable de prévoir des modifications plus en profondeur comprenant de reconsidérer les fondements de l'actuelle réglementation ; voire une combinaison des deux approches ;*
- *qu'il conviendrait de mener une réflexion sur la contrôlabilité des règles par le biais du livre de bord et du livret de service et, peut-être à l'avenir au moyen de documents électroniques ;*
- *que la composition des équipages doit être vue en rapport avec les qualifications et fonctions nécessaires,*
- *que l'attractivité du métier doit trouver une considération particulière et que la reconversion professionnelle pourrait être facilitée dans certaines conditions ;*
- *que les employeurs attendent plus de souplesse dans les modes d'exploitation, non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi pour la navigation des bateaux à passagers ;*
- *que les syndicats sont ouverts pour une discussion, mais souhaitent qu'il soit tenu compte de l'augmentation des contraintes dues au 'multitasking'.*

Pour la suite des travaux, elle indique que les délégations de la CCNR se concerteront dès la prochaine réunion du Groupe de travail STF/G qui aura lieu les 27 et 28 janvier 2015.

Annexes :

- 1- contribution écrite ETF
- 2- contribution écrite AQUAPOL
- 3- liste des participants