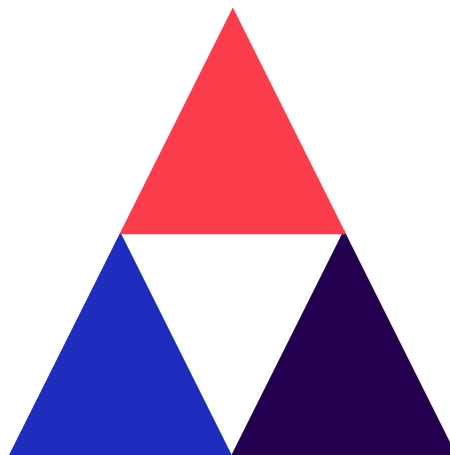




# ► Travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures

Rapport pour la réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur  
du transport par voies de navigation intérieures  
(Genève, 20-24 novembre 2023)



Copyright © Organisation internationale du Travail 2023  
Première édition 2023



Cet ouvrage est publié en libre accès sous la licence Creative Commons Attribution 4.0 International (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.fr>). Les utilisateurs sont autorisés à réutiliser, partager ou adapter la publication originale, ou à s'en servir pour créer un nouveau produit, conformément aux termes de ladite licence. Il doit être clairement indiqué que l'OIT est propriétaire de l'ouvrage original. Les utilisateurs ne sont pas autorisés à reproduire le logo de l'OIT dans le cadre de leurs travaux.

**Citations** – Cet ouvrage doit être cité comme suit: *Compte rendu des travaux* – Conférence internationale du Travail, 111<sup>e</sup> session, Genève: Bureau international du Travail, 2023.

**Traductions** – Si cet ouvrage fait l'objet d'une traduction, il doit y figurer, outre la mention de la source de l'ouvrage original, la clause de non-responsabilité suivante: *Cette traduction n'a pas été réalisée par l'Organisation internationale du Travail (OIT) et ne doit pas être considérée comme une traduction officielle de cette dernière. L'OIT décline toute responsabilité quant au contenu ou à l'exactitude de cette traduction.*

**Adaptations** – Si cet ouvrage fait l'objet d'une adaptation, il doit y figurer, outre la mention de la source de l'ouvrage original, la clause de non-responsabilité suivante: *Cet ouvrage est une adaptation d'une publication originale de l'Organisation internationale du Travail (OIT). Les idées et opinions exprimées dans cette adaptation n'engagent que son auteur ou ses auteurs et en aucun cas l'OIT.*

Cette licence CC ne s'applique pas aux œuvres ne relevant pas du droit d'auteur de l'OIT incluses dans cette publication. Lorsqu'une œuvre est attribuée à un tiers, l'utilisateur de l'œuvre est seul responsable d'obtenir les autorisations nécessaires du détenteur des droits.

Tout différend auquel la présente licence pourra donner lieu et qui ne pourra pas être résolu à l'amiable sera soumis à l'arbitrage conformément au Règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Les parties sont liées par toute sentence arbitrale rendue en tant que règlement définitif du différend.

Toute question concernant les droits et licences doit être envoyée par courrier postal à l'unité des Publications de l'OIT (Droits et licences), CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: [rights@ilo.org](mailto:rights@ilo.org).

---

ISBN 978-92-2-039872-2 (imprimé)

ISBN 978-92-2-039873-9 (pdf Web)

Également disponible en anglais: *Decent and sustainable work in the inland waterways sector*, ISBN 978-92-2-039870-8 (print), ISBN 978-92-2-039871-5(web PDF); et en espagnol: *El trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior*, ISBN 978-92-2-039874-6 (print), ISBN 978-92-2-039875-3 (web PDF)

---

Les désignations utilisées dans les publications de l'OIT, qui sont conformes à la pratique de l'Organisation des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'OIT aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que l'OIT souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part de l'OIT aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques de l'OIT, consultez notre site Web: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

## ► Table des matières

---

	<b>Page</b>
Abréviations .....	5
Contexte.....	7
Chapitre 1: Vue d'ensemble du secteur des voies navigables intérieures .....	9
1. Rôle, performances et types de transport par voies navigables intérieures .....	9
2. Cartographie des principales voies navigables intérieures .....	13
3. Composition et structure du secteur .....	15
Chapitre 2: Tendances et évolutions sectorielles .....	25
1. Durabilité environnementale .....	25
2. Innovation technologique.....	28
3. Répercussions de la pandémie de COVID-19.....	30
4. Autres tendances et évolutions sectorielles.....	32
Chapitre 3: Perspectives et défis pour un travail décent et durable .....	38
1. Cadre de gouvernance .....	38
2. Dialogue social et tripartisme .....	42
3. Durabilité de l'emploi.....	43
4. Principes et droits fondamentaux au travail et normes internationales du travail .....	51
6. Conditions de service.....	59
7. Sécurité, santé et bien-être.....	64
8. Sécurité sociale .....	67
9. Mise en application et respect des règles .....	68
Annexe: Liste de référence non exhaustive des normes, déclarations et directives de l'OIT, ainsi que d'autres instruments internationaux, qui peuvent étayer les progrès vers le travail décent et durable dans le secteur des voies navigables intérieures .....	73

## ▶ Abréviations

---

ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
CCNR	Commission centrale pour la navigation du Rhin
CD	Commission du Danube
CEE	Commission économique pour l'Europe
CIBS	Commission internationale du bassin de la Save
CICOS	Commission internationale du bassin Congo-Oubangui-Sangha
EPI	équipement de protection individuelle
ES-QIN	Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure
ES-TRIN	Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure
ETF	Fédération européenne des travailleurs des transports
GES	gaz à effet de serre
HPP	Voie navigable Paraguay-Paraná
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
MPME	micro, petites et moyennes entreprises
MRC	Commission du Mékong
OEB	Organisation européenne des bateliers
OMI	Organisation maritime internationale
SST	sécurité et santé au travail
UE	Union européenne
UENF	Union européenne de la navigation fluviale

## ► Contexte

---

1. À sa 341<sup>e</sup> session (mars 2021), le Conseil d'administration de l'Organisation internationale du Travail (OIT) a décidé d'inscrire au programme de la période biennale 2022-23 une réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures. À sa 346<sup>e</sup> session, il a décidé que la réunion se tiendrait à Genève du 20 au 24 novembre 2023 et aurait pour objet d'évoquer les perspectives et les défis concernant le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures, dans le but d'adopter des conclusions, dont des recommandations sur l'action à venir.
2. Le présent rapport a été préparé par le Bureau international du Travail (BIT) pour servir de base aux discussions de la réunion. Le chapitre 1 offre une vue d'ensemble du secteur du transport par voies de navigation intérieures en ce qui concerne son rôle et sa structure, l'emploi et d'autres paramètres. Le chapitre 2 présente les tendances et les évolutions dans le secteur, en mettant l'accent sur la durabilité environnementale et les progrès technologiques. Le chapitre 3 décrit les défis et les perspectives pour un travail décent et durable dans le transport par voies navigables intérieures au regard de la gouvernance, du dialogue social, des entreprises durables, de la durabilité de l'emploi, des principes et droits fondamentaux au travail, des exigences minimales pour travailler à bord, des conditions de service, de la sécurité, de la santé et du bien-être, de la protection sociale et de l'application de la réglementation.
3. La plupart des informations contenues dans ce rapport sont tirées des études régionales suivantes, axées sur les conditions de travail dans le secteur du transport international par voies de navigation intérieures:
  - i) Philippe Cacaud, *Conditions of work in inland navigation in Southeast Asia – The case of the Mekong River system* (OIT, 2021).
  - ii) Miguel Canessa et Ana María Brunet, *Las condiciones de trabajo en la navegación interior en América Latina: El caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná* (OIT, 2019).
  - iii) Rob de Leeuw van Weenen, Janos Ferencz, Shirleen Chin et Wouter van der Geest, «Living and working conditions in inland navigation in Europe», document de travail n° 297 du Département des activités sectorielles du BIT, 2014.
4. Il n'existe pas de définition arrêtée du transport par voies navigables intérieures, qui peut être considéré comme le déplacement de marchandises et/ou de passagers au moyen de bateaux naviguant exclusivement ou essentiellement sur des voies de navigation intérieures, ou aussi au moyen de navires de cabotage et de navires naviguant à la fois en mer et sur les voies navigables intérieures (navires fluvio-maritimes)<sup>1</sup>. Étant donné que les navires de mer relèvent de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), et que les bateaux de pêche relèvent du champ d'application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, le

---

<sup>1</sup> Commission économique pour l'Europe (CEE), *Glossaire des transports par voie navigable*, 2022, 17-18.

présent rapport se limite aux bâtiments de transport par voies navigables intérieures qui ne sont couverts ni par la MLC, 2006<sup>2</sup>, ni par la convention n° 188<sup>3</sup>.

5. Les données statistiques sur le transport par voies navigables intérieures sont rares. Les estimations sont basées sur des échantillons relativement restreints et les chiffres provenant de sources secondaires ne sont qu'indicatifs, étant donné qu'ils sont difficiles à vérifier ou à comparer. D'une manière générale, la collecte de données pour le secteur mériterait d'être améliorée.

---

<sup>2</sup> Dans l'article II, paragraphe 1, point i), le terme «navire» désigne «tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire».

<sup>3</sup> Aux termes de l'article 1, point a), «les termes pêche commerciale désignent toutes les opérations de pêche, y compris les opérations de pêche dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux, à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir». Aux termes de l'article 1, point g), «les termes navire de pêche ou navire désignent tout bateau ou embarcation [...] affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale».

## ► Chapitre 1: Vue d'ensemble du secteur des voies navigables intérieures

---

### 1. Rôle, performances et types de transport par voies navigables intérieures

6. La navigation intérieure joue un rôle primordial dans les transports, en particulier dans les pays sans littoral et là où il s'agit du seul moyen de transport disponible, tant pour les personnes que pour les marchandises (par exemple en Amérique latine <sup>4</sup>, en Afrique <sup>5</sup>, en Asie du Sud-Est <sup>6</sup>). Il peut être vital pour les communautés rurales et isolées et servir des objectifs sociaux essentiels sur les lacs.
7. La navigation intérieure est un mode de transport relativement durable, qui consomme moins d'énergie (trois à six fois moins que le transport routier et jusqu'à deux fois moins que le transport ferroviaire) et émet moins de gaz d'échappement et de bruit (un navire type de 110 mètres de long qui transporte 3 000 tonnes de fret équivaut à plus de 100 trajets effectués par un camion de 40 tonnes) <sup>7</sup>.
8. D'un point de vue économique, le transport par voies de navigation intérieures est rentable, car il emprunte généralement des voies de communication naturelles sans nécessiter de lourds investissements dans les infrastructures. Ses coûts d'exploitation sont inférieurs à ceux des transports terrestres et il concurrence avant tout les modes de transport routier et ferroviaire. Il représente généralement une faible part du transport total de passagers, même dans les régions où il est largement utilisé, et joue un rôle plus important dans le transport de fret (par exemple au Viet Nam, seulement 4 pour cent des trajets de passagers sont effectués par voies navigables intérieures, contre 19 pour cent du transport de fret) <sup>8</sup>.
9. Le transport par voies navigables intérieures présente plusieurs avantages pour convoier des marchandises. Il est généralement plus sûr (faible taux d'accidents), plus fiable et moins cher en raison des économies d'échelle. Il excelle dans le transport de grandes quantités de marchandises en vrac sur de longues distances. Ses faiblesses comparatives tiennent à ses coûts élevés de transbordement au sein des chaînes logistiques et à sa lenteur, de sorte que les performances de ce mode de transport ont décliné au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Le transport routier et ferroviaire ayant pris le dessus, «de nombreux cours d'eau du monde qui servaient de point d'ancrage au fret national et aux activités économiques associées ne le font plus (par exemple l'Amazone, le Nil, le Gange et la Volga)» <sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> Bassin de l'Amazone-Orénoque et voie navigable Paraguay-Paraná (HPP), principale voie navigable pour les exportations de marchandises du Paraguay et de la Bolivie.

<sup>5</sup> République démocratique du Congo, Mali, Niger.

<sup>6</sup> République démocratique populaire lao, Thaïlande.

<sup>7</sup> Bernard Aritua et coll., *Blue Routes for a New Era: Developing Inland Waterways Transportation in China*, Banque mondiale, 2020, 10.

<sup>8</sup> Banque mondiale, *Sustainable development of inland waterways transport in Vietnam*, 2019, 28-30.

<sup>9</sup> Aritua, 1-2.

10. Le transport par voies de navigation intérieures sert principalement à convoier des marchandises de faible valeur et non périssables, telles que des matériaux de construction, du charbon, des minerais, de l'acier, des produits pétroliers, des produits chimiques et des produits agricoles<sup>10</sup>. Nombre d'entre elles sont classées comme dangereuses, et la navigation intérieure offre un environnement plus sûr que le rail ou la route.

► **Tableau 1.1. Type de marchandises en vrac transportées par voies navigables intérieures**  
(en pourcentage des volumes totaux de fret, précédé de l'ordre d'importance)

Types de marchandises Voie navigable	Matériaux de construction	Charbon	Minerais et métaux	Produits pétroliers	Produits chimiques	Produits agricoles
Chine <sup>1</sup>	(1) 35	(2) 20	(3) 15	3		3
Haut-Mékong <sup>2</sup>				(1)		
Viet Nam <sup>3</sup>	(1) 70	(2) 15		1		5
Rhin <sup>4</sup>	(3) 15	13	(1) 18	(2) 16	12	10
Danube <sup>4</sup>			(1) 40		(3) 10	(2) 23
Mississippi <sup>5</sup>	4	6	5	(2) 30	(3) 8	(1) 35
HPP			(2) 19			(1) 57
Brésil <sup>6</sup>			(1) 20	(3) 15		(2) 16

Sources: <sup>1</sup> Zhenying Shao et coll., *Toward greener and more sustainable freight systems: Comparing freight strategies in the United States and China* (International Council on Clean Transportation (ICCT), Conseil international pour des transports propres), 2022, 11 (données de 2018). <sup>2</sup> Commission du Mékong (MRC), *Navigation*. <sup>3</sup> Banque mondiale, paragr. 2.1.3. <sup>4</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 127-139. <sup>5</sup> Site web du Bureau des statistiques de transport des États-Unis (données de 2019). <sup>6</sup> Azhar Jaimurzina et Gordon Wilmsmeier, «La movilidad fluvial en América del Sur: Avances y tareas pendientes en materia de políticas públicas», *Natural Resources and Infrastructure series*, n° 188, Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), 2017, 29; Comité intergouvernemental de la voie navigable Paraguay-Paraná, *Principales cargass transportadas*.

11. Le transport par voies navigables intérieures est plus performant au départ et à destination de sites proches des voies, puisque cela limite les coûts de transbordement. Les voies navigables les plus fréquentées sont accessibles à la navigation maritime en aval<sup>11</sup> ou font la liaison entre d'importants ports maritimes et l'arrière-pays. En offrant une voie commerciale vers les marchés mondiaux, le transport par voies navigables intérieures peut donc fortement contribuer au développement économique d'un pays<sup>12</sup>, en particulier lorsqu'il n'a pas de littoral<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Eurostat, *Inland Waterway Transport Statistics*, 2022; Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), *Rapport annuel 2022: La navigation intérieure européenne, Observation du marché*, 128; Aritua, 99; Azhar Jaimurzina et coll., «Position paper: Inland waterways classification for South America: Core concepts and initial proposals», dans *Proceedings of the 9th PIANC-COPEDEC 2016 Conference*, 13.

<sup>11</sup> CEE, «*Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures*», TRANS/SC.3/138e, 1996, paragr. 28: «[...] tant pour le Rhin que pour le Danube, [...] les pays situés à proximité de l'embouchure du fleuve possèdent environ la moitié de la capacité de transport existante».

<sup>12</sup> Par exemple, le trafic a doublé dans les ports thaïlandais après la conclusion de l'Accord quadripartite, qui a dynamisé le transport fluvial. Voir Peter Starr, *The People's Highway: Past, Present and Future Transport on the Mekong River System*, Mekong Development Series n° 3, Commission du Mékong (MRC), 2004, 26.

<sup>13</sup> Par exemple, l'État plurinational de Bolivie, la République centrafricaine, le Népal et la Suisse.



12. Cependant, les performances futures du transport par voies de navigation intérieures se heurtent à des difficultés puisque le charbon et les produits pétroliers, qui représentent les plus gros volumes transportés, seront progressivement éliminés<sup>14</sup>. Le volume de produits agricoles transportés pourrait également diminuer si les consommateurs prennent l'habitude de préférer les produits locaux. Néanmoins, la navigation intérieure sert de plus en plus à transporter des conteneurs de produits manufacturés, en particulier au Brésil<sup>15</sup>, en Chine<sup>16</sup>, au Viet Nam<sup>17</sup> et en Europe<sup>18</sup>. Le transport de conteneurs sur des voies navigables qui s'y prêtent peut desservir des centres urbains très peuplés qui ont besoin de grandes quantités de produits manufacturés. Bien qu'il soit difficile de compenser la baisse de la demande due à l'abandon progressif du charbon et des produits pétroliers<sup>19</sup>, le transport de conteneurs offre, avec l'évolution rapide de la technologie, des possibilités de diversification des corridors intermodaux<sup>20</sup>.
13. S'agissant du développement possible du transport par voies navigables intérieures, le secteur est considéré comme sous-exploité dans toutes les régions et doté d'un potentiel qui devrait être mis à profit<sup>21</sup>. La promotion du travail décent et durable dans le secteur du transport par voies navigables intérieures contribuera à la réalisation de l'objectif de développement durable numéro 8 des Nations Unies – «Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous» – et de l'objectif numéro 11 – «Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables» –, en particulier la cible 11.2 – «[...] assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable [...]».

---

<sup>14</sup> Agence internationale de l'énergie (AIE), *World Energy Outlook 2022*, 29. Un résumé des *Perspectives énergétiques mondiales 2022* est [disponible en français](#).

<sup>15</sup> Jaimurzina et Wilmsmeier, 29.

<sup>16</sup> Aritua, 26-28, 35.

<sup>17</sup> Banque mondiale, 11.

<sup>18</sup> Eurostat, *Inland Waterways – Statistics on Container Transport*, 2022; CCNR, *Rapport annuel 2022*, 35.

<sup>19</sup> Aritua, 4.

<sup>20</sup> Le terme «intermodal» correspond au déplacement de marchandises ou de personnes d'un point A à un point B au moyen de plusieurs méthodes de transport différentes.

<sup>21</sup> Voir Banque asiatique de développement, *ADB Sustainable Inland Waterway Transport, International Workshop: Proceedings*, 2012, et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), *Development of intermodal transport systems in Africa*, ECA Policy Brief N°. ECA/21/003, 2021.

► **Tableau 1.2. Performances du transport de fret par voies navigables intérieures**

Voie navigable ou pays/région	Fret en vrac (millions de tonnes)	Fret en conteneurs (millions de tonnes)	Nombre de conteneurs (millions d'EVP)	Répartition modale des transports par voie navigable (% de fret transporté par voie navigable par rapport à l'ensemble des modes de transport intérieurs - route, rail, oléoduc)	Croissance
Europe de l'Ouest <sup>1</sup>	500 <sup>9</sup> (2021)	62 (2021)	7 (2021)	6%	Stable
Chine <sup>2</sup>	4 000 (2018)		29 (2018)	14% (2018)	Multiplication par deux (2010-18)
Mékong					
<i>Bassin du Bas-Mékong</i> <sup>3</sup>	40 (2020, prévision)	-			Augmentation de 5% par an (prévision)
<i>Viet Nam (total)</i> <sup>4</sup>	215 (2016)	s.o.		19% (2016)	Augmentation de 47% (2010-16)
Réseau fluvial du Mississippi, États-Unis <sup>5</sup>	500 (2019)	-			Stable
États-Unis				5-7% <sup>8</sup>	
Brésil <sup>6</sup>	35	s.o.		s.o.	s.o.
Amazonie	10 <sup>6</sup>	-		85% <sup>7</sup>	s.o.
HPP	22 (2015)	-			40% d'augmentation (2010-15)

Note: Un EVP (équivalent vingt pieds) est une mesure de volume en unités de conteneurs de vingt pieds de long. s.o. : sans objet.

Sources: <sup>1</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 26, 31 et 35; Eurostat, *Inland Waterway Transport Statistics*, 2022. <sup>2</sup> Aritua, 2, 28 et 75. <sup>3</sup> MRC, *The Study on the Sustainable Management and Development of the Mekong River Basin Including Impacts of Mainstream Hydropower Projects*, 2017, 6-8. <sup>4</sup> Banque mondiale, 27-28. <sup>5</sup> Site web du Bureau des statistiques de transport des États-Unis. <sup>6</sup> Jaimurzina et Wilmsmeier, 28-29 (données de 2014). <sup>7</sup> «Coronavirus: l'Amazonie coupée du monde sans transport fluvial», *Le Point*, 7 avril 2020. <sup>8</sup> Banque mondiale, 22.

## 2. Cartographie des principales voies navigables intérieures

14. Les voies navigables intérieures sont inégalement réparties dans le monde et leur importance pour le transport est variable <sup>22</sup>. La cartographie de leur importance pour les transports se fonde sur les considérations et indicateurs suivants.

- i) Importance économique:
  - rang du transport parmi les utilisations des voies navigables intérieures;
  - volume(s) de marchandises; nombre de personnes transportées; part modale;
  - impact sur l'économie générale;
- ii) Importance internationale:
  - réseau de voies navigables intérieures qui s'étend sur ou longe plusieurs pays;
  - voies navigables intérieures classées <sup>23</sup> comme internationales;
  - mécanisme de gouvernance internationale;
  - ouverture aux pavillons étrangers.
- iii) Navigabilité:
  - les navires opérant sur des voies navigables intérieures sont principalement des navires couverts par le présent rapport;
  - obstacles à la navigation (naturels ou artificiels);
  - infrastructures de navigation et aides à la navigation;
  - cadre réglementaire pour garantir la sécurité et mécanisme de surveillance;
  - faible taux d'accidents.
- iv) Importance sociale (en particulier dans les régions dont la géographie entrave le développement des infrastructures terrestres):
  - déplacement des personnes (pour accéder à d'autres communautés ou à des équipements sociaux comme les écoles ou les services de santé);
  - commerce local de biens essentiels et traditionnels;
  - emploi (nombre de personnes qui travaillent dans le secteur et en dépendent).
- v) Perspectives de croissance:
  - investissement dans les infrastructures;
  - impact du changement climatique;
  - liens avec d'autres modes et corridors de transport;

---

<sup>22</sup> James Penn, *Rivers of the World: A Social, Geographical, and Environmental Sourcebook* (ABC-CLIO, 2001).

<sup>23</sup> Il n'existe pas de classification mondiale des voies navigables, mais des classifications régionales existent en Europe et en Asie. Des travaux sont en cours en Amérique latine, voir CEPALC, *Bulletin FAL n° 2*, 2018.

- cadre réglementaire garantissant à la fois la sécurité et des conditions de concurrence équitables;
- contexte économique, politique et juridique prévisible.

► **Tableau 1.3. Cartographie des voies navigables intérieures**

Systèmes de navigation	Importance économique (+/-)	Importance nationale/ internationale (N/I)	Navigabilité (+/-)	Importance sociale (+/-)	Perspectives de croissance (+/-)
<b>Afrique</b>					
Nil	-	N	-	n.d.	-
Sénégal	-	I	-	n.d.	-
Congo	+/-	I	-	+	+
Niger	-	N	-	+	-
Orange	-	s.o.	-	s.o.	s.o.
Bassin hydrographique du Zambèze	-	N	-	s.o.	s.o.
<b>Amériques</b>					
<b>Amérique du Nord</b>					
Réseau fluvial Mississippi-Missouri et affluents	+	N	+	+	Stable
Voie maritime du Saint-Laurent et réseau des Grands Lacs	+	I	-	s.o.	s.o.
Réseau fluvial Columbia-Snake	+	I	n.d.	n.d.	Stable
<b>Amérique latine</b>					
HPP	+	I	+	+	+
Amazone-Orénoque	+	N	+	+	n.d.
<b>États arabes</b>					
Jourdain	-	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Chatt al-Arab (Tigre-Euphrate)	+	I	-	s.o.	s.o.
<b>Asie</b>					
Indus	-	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Réseau fluvial Gange-Brahmapoutre-Meghna	+	I	n.d.	n.d.	n.d.
Mékong	+	I	-	+	+
Chine (Yangzi, fleuve Jaune, Lancang)	+	N	+	+	+
<b>Australie</b>					
Réseau Murray-Darling	-	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
<b>Europe</b>					
Réseau unifié de voies navigables de grande profondeur en Russie d'Europe	-	N	+	-	-
Dnipro, Ukraine	-	N	+	n.d.	n.d.
Rhin	+	I	+	+	Stable
Danube	+	I	+	+	Stable

Note: - = nul ou négligeable. + = important. s.o. = sans objet. n.d. = non disponible.

15. Sur la base de cette cartographie, les voies navigables les plus importantes pour le transport intérieur sont les suivantes:

<b>Amazone</b>	importance sociale
<b>Réseau chinois de voies navigables</b> <sup>24</sup>	importance économique (le volume transporté sur ce réseau est de loin le plus élevé au monde) <sup>25</sup> , perspectives de croissance prometteuses, bonnes conditions de navigabilité (grâce à des investissements ambitieux dans les infrastructures)
<b>Congo</b>	importance sociale, perspectives de croissance
<b>Danube</b>	importance économique
<b>Voie navigable Paraguay-Paraná (HPP)</b>	importance économique, perspectives de croissance
<b>Mékong</b>	importance économique, perspectives de croissance prometteuses et importance sociale
<b>Rhin</b>	importance économique, bonnes conditions de navigabilité
<b>Réseau de voies navigables des États-Unis</b> <sup>26</sup>	importance économique, bonnes conditions de navigabilité

### 3. Composition et structure du secteur

#### Main-d'œuvre

16. Il n'existe pas de statistiques fiables sur l'emploi mondial dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures.
17. La crise du COVID-19 a eu de graves répercussions sur la productivité, les travailleurs, les entreprises et l'emploi dans le monde entier, y compris dans le secteur du transport par voies navigables intérieures (voir chapitre 2, section 3).
18. En Europe, le nombre total de travailleurs dans ce secteur (les indépendants, ceux qui aident les membres de leur famille à bord et les salariés) s'élevait approximativement à 44 193 en 2020, dont environ 52 pour cent dans le transport de fret (23 170) et 48 pour cent dans le transport de passagers (21 023). Le faible nombre d'emplois contraste nettement avec le chiffre d'affaires du secteur, qui a dépassé 6 milliards d'euros pour le transport de fret (pas de données pour le transport de passagers). Pour les seuls pays rhénans, le chiffre d'affaires était d'environ 5,5 milliards d'euros pour le fret et de 1,3 milliard pour le transport de passagers<sup>27</sup>.
19. Aux Amériques, aucune information statistique n'est disponible concernant la main-d'œuvre sur la voie navigable Paraguay-Paraná (HPP). Aux États-Unis, 16 400 personnes étaient employées dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures en 2021<sup>28</sup>. Là encore, l'importance économique du secteur dépasse de loin la taille relativement modeste de ses effectifs, avec des retombées pour l'économie des États-Unis estimées à 13,36 milliards de dollars des États-Unis (É.-U.) en 2020<sup>29</sup>.

<sup>24</sup> Yangzi, rivière des Perles, Grand Canal et Lancang.

<sup>25</sup> Aritua, 74.

<sup>26</sup> Réseau fluvial Mississippi-Missouri et réseau fluvial Columbia-Snake.

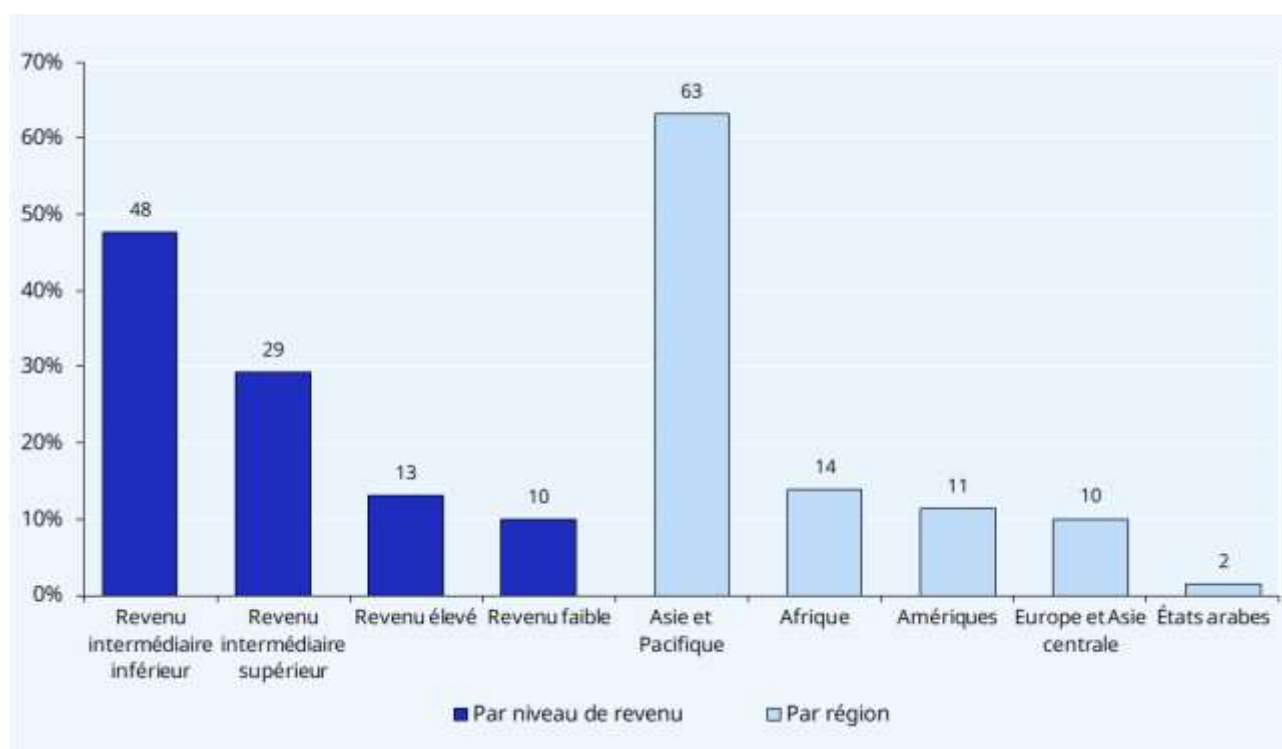
<sup>27</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 107 et suivantes.

<sup>28</sup> Bureau des statistiques du travail des États-Unis, [National Employment Matrix for water transportation workers](#).

<sup>29</sup> [Site web](#) de l'Institute for Water Resources de l'US Army Corps of Engineers (Corps du génie de l'armée des États-Unis).

20. En Asie, la main-d'œuvre dans le transport fluvial sur le Bas-Mékong était estimée à 780 000 personnes en 2014 et 975 000 en 2020, soit une croissance approximative de l'emploi de 5 pour cent par an en raison des investissements prévus dans le secteur de la navigation intérieure<sup>30</sup>. À la fin de 2020, la Chine comptait un total de 908 683 membres d'équipage de bateaux fluviaux immatriculés, soit une augmentation de 3,9 pour cent par rapport à 2019<sup>31</sup>.
21. En 2020, les pays à revenu intermédiaire inférieur représentaient 48 pour cent de l'emploi total dans le transport par voies navigables intérieures, suivis par les pays à revenu intermédiaire supérieur (29 pour cent), les pays à revenu élevé (13 pour cent) et les pays à faible revenu (10 pour cent). Au niveau régional, la région Asie et Pacifique représentait la plus grande part de travailleurs dans le secteur (63 pour cent), suivie de l'Afrique (14 pour cent), des Amériques (11 pour cent), de l'Europe et de l'Asie centrale (10 pour cent) et des États arabes (2 pour cent).

► **Figure 1.1. Emploi dans le transport par voies navigables intérieures par région et par niveau de revenu**



Source: Estimations de l'OIT (2020), <https://ilostat.ilo.org>.

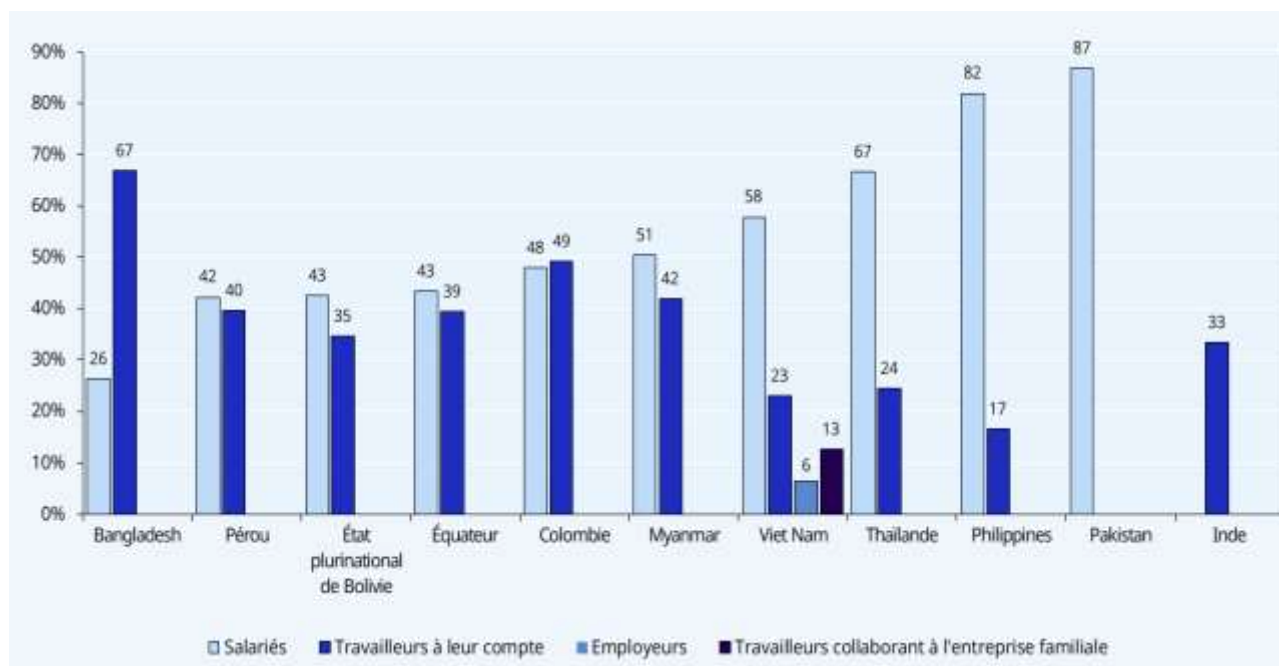
22. Il n'existe pas de données sur la proportion de travailleurs migrants dans le transport par voies navigables intérieures au niveau mondial. Ils sont présents dans le secteur en particulier en Europe, en Asie et en Amérique latine (voir chapitre 2, section 4.3).

<sup>30</sup> MRC, The Study, 76-78.

<sup>31</sup> Rapport 2020 sur l'évolution des équipages en Chine, Administration de la sécurité maritime du ministère des Transports, 2021 (en chinois uniquement).

23. L'emploi dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures peut être classé comme suit selon la Classification internationale d'après la situation dans la profession (CISP-93):
- Les «emplois rémunérés» sont occupés par des salariés titulaires d'un contrat de travail explicite ou implicite qui leur donne droit à une rémunération de base, et qui travaillent sous la supervision du ou des propriétaires des locaux ou de leurs représentants, ou selon les instructions de ces derniers. Dans le transport par voies navigables intérieures, il s'agit de travailleurs employés par une entreprise qui exploite des services de transport de passagers ou de marchandises par voies navigables intérieures.
  - Les «emplois à titre indépendant» sont occupés par des travailleurs à leur propre compte ou qui travaillent avec un ou plusieurs associés. Cette catégorie comprend les employeurs (qui ont engagé sur une période continue une ou plusieurs personnes pour travailler dans leur entreprise en tant que salariés), les travailleurs à leur propre compte (qui n'ont engagé aucun salarié pour travailler dans leur entreprise de façon continue), et les travailleurs familiaux collaborant à l'entreprise familiale (qui travaillent dans une entreprise orientée vers le marché et exploitée par un parent vivant dans le même ménage mais qui ne peuvent pas être considérées comme associés; ils ne sont généralement pas rémunérés et occupent des emplois informels).
24. Dans la pratique, les salariés et les travailleurs à leur compte prédominent dans le secteur, et la majorité des travailleurs exercent leur activité de manière informelle (voir chapitre 3, section 3.2). Par exemple, au Bangladesh, 67 pour cent des travailleurs du secteur sont à leur compte et 26 pour cent des salariés, tandis qu'aux Philippines, 82 pour cent sont des salariés et 17 pour cent des travailleurs à leur compte.

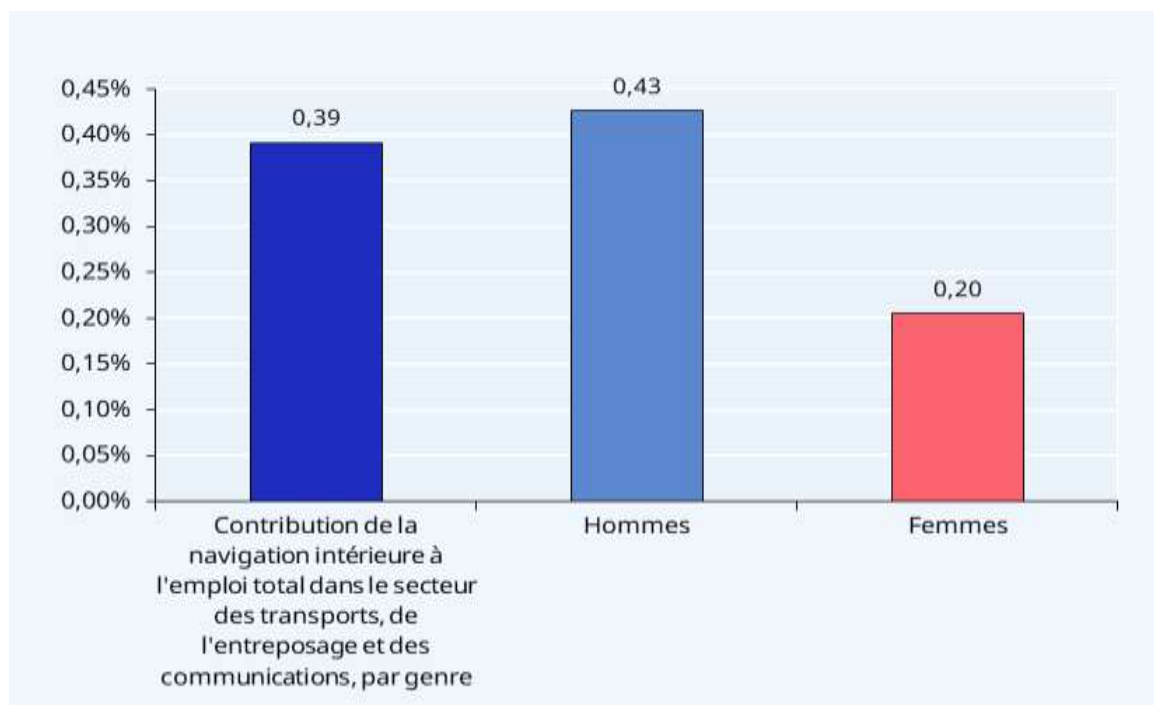
► **Figure 1.2. Emploi dans le transport par voies navigables intérieures selon la situation dans la profession**



Source: Estimations de l'OIT, dernières données disponibles, <https://ilostat.ilo.org>.

25. Les propriétaires exploitants présentent certaines caractéristiques du travail indépendant (autonomie/dépendance/critères de contrôle) et certaines caractéristiques du travail rémunéré (par rapport au risque économique/à la rémunération)<sup>32</sup>. En conséquence, la Classification internationale des statuts d'emploi révisée CISE-18 les classe dans la catégorie des «travailleurs indépendants» si l'on considère le type d'autorité que le travailleur est en mesure d'exercer par rapport au travail effectué, et dans la catégorie des «travailleurs rémunérés par un salaire» si l'on considère le type de risque économique auquel le travailleur est exposé. Selon la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), la mondialisation et l'arrivée de grandes entreprises dans le secteur ont fait augmenter le nombre de propriétaires exploitants. Les conducteurs de bateaux exploitent leurs propres bâtiments pour le compte de ces entreprises et emploient directement les membres de l'équipage, ce qui entraîne une concurrence accrue et une baisse des prix, et finalement une détérioration des conditions de travail et des normes de sécurité. Dans le secteur du remorquage en particulier, le pouvoir de marché des grandes compagnies de porte-conteneurs a fait baisser les tarifs pratiqués pour les services de remorquage dans les ports, ce qui a eu des répercussions négatives sur les conditions d'emploi et l'environnement opérationnel des travailleurs des remorqueurs<sup>33</sup>.
26. En tant que sous-secteur, le transport par voies navigables intérieures ne représentait que 0,39 pour cent de l'emploi total dans le large secteur des transports, de l'entreposage et des communications en 2020, avec une part de 0,43 pour cent pour les hommes et de 0,20 pour cent pour les femmes (figure 1.3).

► **Figure 1.3. Contribution de la navigation intérieure à l'emploi total dans le secteur des transports, de l'entreposage et des communications, par genre**



Source: Estimations de l'OIT, <https://ilostat.ilo.org>.

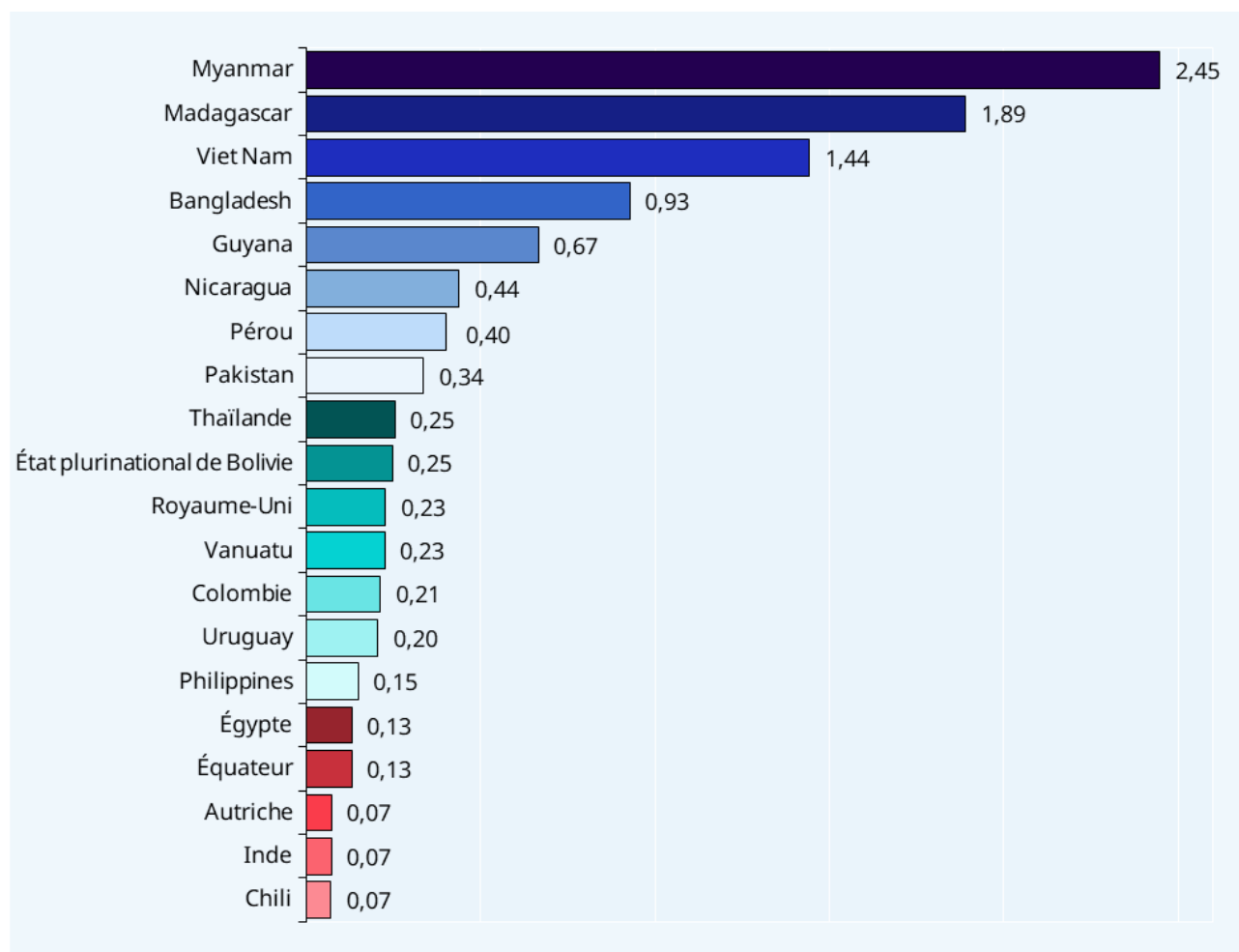
<sup>32</sup> OIT, 2018. Classification des propriétaires exploitants de sociétés selon la situation dans l'emploi, paragr. 1-37 (uniquement en anglais).

<sup>33</sup> ITF, 2022. Stopper la course au nivellement par le bas – document de position sur le secteur du remorquage.



27. Dans certains pays, comme le Bangladesh, le Myanmar et le Viet Nam, la part de l'emploi dans le secteur des transports, de l'entreposage et des communications est supérieure à la moyenne susmentionnée de 0,39 pour cent (figure 1.4).

► **Figure 1.4. Contribution de la navigation intérieure à l'emploi total dans le secteur des transports, de l'entreposage et des communications (pourcentage)**



Source: Estimations de l'OIT, dernières données disponibles, <https://ilostat.ilo.org>.

## Navires

28. Il n'existe pas de classification commune des navires de transport par voies navigables intérieures avec des dimensions et des caractéristiques normalisées<sup>34</sup>, et les navires ne sont pas systématiquement immatriculés dans toutes les régions du monde. En outre, ils ne sont pas toujours clairement différenciés des navires maritimes, côtiers ou fluviomaritimes. Le type, la taille et les principaux attributs de conception des navires de transport par voies navigables intérieures dépendent largement de la fonction des transports et des caractéristiques des voies navigables, en particulier leurs dimensions, ainsi que des aspects économiques.

<sup>34</sup> Par exemple, elle n'existe pas en Afrique et en Amérique latine.

► Tableau 1.4. Données sur la flotte de transport par voies navigables intérieures dans le monde

Région/voie navigable	Nombre total de navires	Types de navires et capacité	Âge moyen <sup>2</sup> (années)
<b>Europe</b>			
<i>Fret</i>	16 000 <sup>1</sup> <i>Rhin</i> : 11 000  <i>Danube</i> : 2 500 <i>Autres</i> : 2 500	11 500 bateaux à cargaison sèche 1 700 navires-citernes 2 700 pousseurs et remorqueurs  1 500 tpl/navire en moyenne <sup>3</sup>	50 40 60
<i>Passagers</i>	3 400	3 000 bateaux d'excursions journalières <sup>4</sup> Bateaux de 400 cabines <sup>5</sup>	60
<b>Afrique</b>			
Congo <sup>6</sup>	11 000	2 500 bateaux motorisés 500 pousseurs 2 500 barges 4 000 menues embarcations  Capacité maximale des convois poussés: 4 000 t (saison des pluies), 600 t (saison des basses eaux)	n.d.
<b>Asie</b>			
Chine <sup>7</sup>	125 000	100 000 navires à moteur  130 000 000 tpl de capacité totale de chargement 1 000 tpl/navire en moyenne	11
<i>Passagers</i>	20 000	715 000 sièges	
Mékong	Bassin du Fret	130	
	Bas-Mékong <sup>8</sup> Passagers	50	
	<i>Thaïlande</i>		
	<i>République démocratique populaire lao</i> Fret	700	
	Passagers	1 800	
	<i>Cambodge</i> Fret	110	
	Passagers	70	

Région/voie navigable	Nombre total de navires	Types de navires et capacité	Âge moyen <sup>2</sup> (années)
<i>Viet Nam</i>	Fret	170 000 <sup>9</sup>	17 000 000 tpl de capacité totale de chargement 100 tpl/navire en moyenne <sup>9</sup>
	Passagers	40 000 <sup>8</sup>	13 passagers/navire en moyenne <sup>8</sup>
<b>Amériques</b>			
HPP <sup>10</sup>	4 500	300 pousseurs et remorqueurs 2 500 barges (2016) 6 millions de tpl de capacité totale de chargement	
États-Unis <sup>11, 12, 13</sup>			
<i>Fret</i>	30 000	3 500 bateaux motorisés 18 600 barges basculantes 4 000 barges-citernes Capacité maximale de chargement d'un convoi poussé sur le Mississippi: 55 000 tpl	36
<i>Passagers</i>	1 500		

Notes: n.d. = non disponible; tpl = tonne de port en lourd.

Sources: <sup>1</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 88. <sup>2</sup> CCNR, *Rapport annuel 2017*, 94. <sup>3</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 91. <sup>4</sup> CCNR, *Rapport annuel 2019*, 142. <sup>5</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 118. <sup>6</sup> CEE, *Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable*, 2020, Annexe 1, 75; Commission internationale du bassin du Congo-Oubangui-Sangha (CICOS), *Flotte: Un gros chantier*, 11 juin 2015. <sup>7</sup> Aritua, 27. <sup>8</sup> MRC, *The Study*, paragr. 2.1. <sup>9</sup> Banque mondiale, paragr. 2.3. <sup>10</sup> Sur la base de la flotte du Paraguay, qui représente 74 pour cent de l'ensemble de la flotte sur la HPP; Jaimurzina et Wilmsmeier, 30. <sup>11</sup> Bureau des statistiques de transport des États-Unis, *National Transportation Statistics 2021*, annexe D, 385 (données de 2019). <sup>12</sup> Leah A. Dundon et coll., *Decarbonization of the inland waterway sector in the United States*, rapport de l'Université Vanderbilt pour l'American Bureau of Shipping (ABS), 2021, 5, 11 et 17. <sup>13</sup> Barry Parker, «US Inland Waterways: High Waters & Swirling Currents», *Marine Link*, 18 novembre 2020.

29. Bien qu'il n'existe pas de données fiables pour tous les pays où le transport par voies navigables intérieures est important, le nombre de navires de ce type dans le monde peut être grosso modo estimé à 500 000, en extrapolant à partir des données relatives à la taille de la flotte figurant dans le tableau 1.4.
30. Dans le transport de fret par voies navigables intérieures, les marchandises sont principalement transportées par des bateaux à moteur individuels ou des convois poussés, composés d'un pousseur et de barges. Les bateaux à moteur sont plus rapides et plus maniables que les convois poussés. Ils nécessitent moins d'investissements et génèrent des coûts d'exploitation moins élevés. Les convois poussés, quant à eux, peuvent transporter des charges beaucoup plus importantes, ce qui permet un transport très efficace, en particulier pour les marchandises en vrac. Le nombre de barges dans un convoi est généralement limité par les dimensions de la voie navigable, mais il peut aller jusqu'à 40, comme sur le Mississippi inférieur. Dans le transport moderne par voies navigables intérieures, les convois remorqués, composés d'un remorqueur et

d'un ou de plusieurs bateaux remorqués, ne présentent qu'un intérêt limité pour le transport de marchandises, mais ils servent régulièrement à déplacer des engins flottants.

31. En ce qui concerne le transport de passagers, on peut distinguer deux segments: i) le tourisme (croisières fluviales et excursions d'une journée) et ii) les déplacements domicile-travail sur de courtes distances, en particulier lorsqu'il n'existe pas d'alternative au transport fluvial (par exemple en l'absence de pont à proximité). Différents types de bateaux à passagers sont utilisés: les bateaux à cabines et les bateaux d'excursion journalière pour le tourisme, et les bacs ou d'autres bateaux de courte distance pour les déplacements locaux.

### Croissance du secteur des croisières fluviales

Il existe actuellement environ 900 bateaux de croisière fluviale dans le monde (704 en 2004). Avant 2000, les flottes les plus importantes se trouvaient en Afrique (principalement sur le Nil) et dans la Fédération de Russie.

Le secteur a ensuite connu un essor en Europe, qui compte aujourd'hui la plus grande flotte de croisières fluviales (40 pour cent de la flotte mondiale), avec 405 navires en 2021 (50 en 1995 et 164 en 2004), dont 31 pour cent ont été construits entre 2011 et 2015. Cette très forte expansion a pris fin en 2016, mais le secteur a continué à croître, à un rythme plus lent, jusqu'à la pandémie de COVID-19. En 2018, le secteur a enregistré une croissance de 15 pour cent par rapport à 2017. En 2019, 19 nouveaux bateaux sont entrés sur le marché et environ 2 millions de croisières ont été effectuées, ce qui correspond à une augmentation de 60 pour cent par rapport à 2014. Le nombre de passagers des croisières fluviales dans l'Union européenne (UE) a plus que doublé entre 2012 et 2019. Dans le même temps, le nombre de personnes employées dans le secteur du transport de passagers n'a cessé d'augmenter depuis 2011, alors qu'il a diminué dans le transport de fret. L'[Association des principales compagnies européennes de croisières fluviales](#) (IG RiverCruise), qui représente 240 navires de croisière fluviale, a estimé que 12 000 personnes travaillaient dans des activités liées à l'hospitalité sur ces bateaux en 2019, contre 2 500 personnes dans le domaine nautique. En raison de la pandémie, l'emploi dans le secteur a diminué de 9 pour cent en 2020. La guerre en Ukraine lui a porté un coup supplémentaire, entraînant une baisse probable de la demande, des goulets d'étranglement dans l'offre de personnel d'équipage et une augmentation des coûts du carburant.

Le secteur des croisières fluviales a également connu un essor en Chine, bien que dans une moindre mesure. Après la construction des premiers bateaux de croisière sur le Yangzi dans les années 1980, le secteur a connu une croissance rapide jusqu'à l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en 2003. Aujourd'hui, la Chine continue de construire les plus grands bateaux de croisière fluviale au monde, mais le nombre de bateaux récemment construits se stabilise. La flotte est passée de 93 navires autorisés à transporter des touristes étrangers en 2004 à 123 en 2022. Par ailleurs, la flotte de bateaux de croisière fluviale sur le Nil, qui comptait 281 navires en 2004, a commencé à diminuer dans les années 2010, en raison des crises politiques et économiques qui frappent la région. La pandémie a effacé les timides signes d'un redémarrage en 2019. Le nombre de bateaux en activité en 2022 est estimé à 210. Dans la Fédération de Russie et en Ukraine, la flotte a constamment décliné (de 166 navires en 2004 à 118 en 2022), peu de nouveaux bateaux ayant été construits au cours des trente dernières années. Aux États-Unis, les croisières fluviales restent marginales, bien que des taux de croissance élevés aient été observés depuis la fin de la pandémie. Comme les passagers des États-Unis ne pouvaient pas se rendre en Europe, les réservations pour les croisières nationales ont augmenté.

Note: La flotte de bateaux de croisière fluviale dont il est question dans cette section se compose de bateaux à cabines d'un minimum de 40 lits. Voir Arnulf Hader, [The River Cruise Fleet Handbook](#), 2022, partie I-A, 1-10. Les bateaux sur le Mékong et l'Amazone sont souvent plus petits, construits localement et de moindre capacité.

Sources: CCNR, [Rapport annuel 2019](#), 131; CCNR, [Rapport annuel 2022](#), 118-125; CCNR, [Thematic Report: The European Inland Navigation Sector Labour Market](#), 2021, 10, 16, 43 et 48; CCNR, [Market Report 2014-2019: Main features and trends of the European Inland Waterway Transport sector](#), 100; CCNR, [Rapport annuel 2022](#), 111 et 125; Hader, partie I-C, 1-12.

32. Dans certaines régions, des bateaux et des embarcations de plus petite taille sont exploités dans l'économie informelle, et nombre d'entre eux sont construits de manière informelle, avec peu ou pas de considération pour les exigences de sécurité. Il est inévitablement difficile d'évaluer leur nombre et leur part dans l'économie, mais on sait que le phénomène est répandu, par exemple sur les réseaux du Congo, du Mékong et de l'Amazonie.

## Entreprises

33. La grande majorité des entreprises de transport par voies navigables intérieures sont des microentreprises (à savoir jusqu'à neuf salariés)<sup>35</sup>. Il s'agit généralement de petites entreprises familiales (formelles ou informelles) qui possèdent ou exploitent un ou deux navires de fret à moteur ou des bateaux d'excursions journalières, avec deux navigants à bord. Les micro, petites et moyennes entreprises (MPME) n'ont pas nécessairement de bureau à terre; les ventes, le marketing et les contrats sont souvent traités par des intermédiaires, et le recrutement de plus en plus par des agences de gestion d'équipage<sup>36</sup>, ce qui peut nuire à la rentabilité. La connectivité numérique pourrait offrir aux MPME la possibilité d'une mise à niveau fonctionnelle en réduisant les coûts de communication, d'accès à l'information et de transactions<sup>37</sup>.
34. Les grandes entreprises se consacrent à des formes de transport plus spécialisées (navires citernes, porte-conteneurs, remorqueurs, mais aussi trafic de passagers) et exploitent principalement de grands navires, tels que des convois poussés ou remorqués et de gros bateaux de transport de passagers à cabines. Elles disposent d'installations à terre et peuvent être de taille considérable, notamment en Chine et aux États-Unis, où la plus grande entreprise exploite environ 150 pousseurs et 5 000 barges. Certaines sont des filiales d'entreprises industrielles et effectuent des transports à compte propre.
35. Les entreprises de transport par voies navigables intérieures sont privées dans la plupart des régions du monde, à l'exception des transports urbains, où les entreprises publiques sont plus courantes en raison de leur rôle de service public.
36. Dans le droit fil des pratiques maritimes, le recrutement du personnel et l'entretien du ou des navires sont de plus en plus souvent confiés à des prestataires de services extérieurs, y compris dans des pays étrangers. Le secteur des croisières fluviales se caractérise par des structures d'entreprise internationales, impliquant quatre acteurs principaux: l'armateur du navire de croisière, le voyageur (affrètement à temps), la société gérant les aspects nautiques, y compris l'équipage, et la société gérant les services d'hôtellerie et de restauration à bord, y compris le personnel.

<sup>35</sup> CCNR, *Market Report 2014-2019: Main features and trends of the European Inland Waterway Transport sector*, 72 et figure 6.

<sup>36</sup> Environ 80 pour cent des entreprises de transport de fret par voies navigables intérieures en Europe de l'Ouest et 50 pour cent en Suisse sont des microentreprises. Dans l'UE, chaque entreprise de transport fluvial (passagers et fret) emploie cinq personnes en moyenne. Voir CCNR, *Thematic Report: The European Inland Navigation Sector Labour Market*, 2021, 24 et 50.

<sup>37</sup> OIT, *Guide sur la recommandation n° 189: la création d'emplois dans les petites et moyennes entreprises*, 2022, 35.

► **Tableau 1.5. Données sur les entreprises de transport par voies navigables intérieures dans le monde**

Région		Entreprises	
		Chiffres arrondis	Type
<b>Europe</b>			
Marchandises <sup>1</sup>		5 600	
	<i>Rhin</i>	87%	MPME
	<i>Danube</i>	4%	grandes entreprises (GE)
Passagers <sup>2</sup>		4 200	MPME (excursions journalières) GE (croisière fluviale)
<b>Afrique</b>			
Congo <sup>3</sup>		s.o.	GE (publiques et semi-publiques) en République démocratique du Congo et en République centrafricaine MPME/économie informelle
<b>Asie</b>			
Chine <sup>4</sup>		~7 000	GE (publiques)
Mékong	Supérieur Moyen	s.o.	MPME/économie informelle
	Inférieur/Viet Nam	s.o.	MPME/économie informelle
<b>Amériques</b>			
HPP		~50	GE
États-Unis		s.o. <sup>5</sup>	GE (exploitant des milliers de barges)

Note: la fiabilité des chiffres en italique n'est pas garantie. s.o. : sans objet.

Sources: <sup>1</sup> CCNR, *Market Report 2014-2019*; CCNR, *Rapport annuel 2020: La navigation intérieure européenne, Observation du marché*, 115-116. <sup>2</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*. <sup>3</sup> CICOS, *Flotte: Un gros chantier*, 11 juin 2015. <sup>4</sup> dun&bradstreet, *Inland Water Transportation Companies In China*. <sup>5</sup> Le Corps du génie de l'armée des États-Unis a recensé, dans *Vessel company summary and vessel characteristics*, environ 3 500 exploitants de transport maritime et fluvial aux États-Unis en 2020; ce chiffre couvre non seulement les entreprises de transport par voies navigables intérieures, mais aussi celles qui exploitent des structures flottantes et les compagnies de cabotage.

## ► Chapitre 2: Tendances et évolutions sectorielles

---

37. Les nouvelles tendances et évolutions dans le transport par voies de navigation intérieures peuvent avoir des répercussions sur le monde du travail du personnel du secteur.

### 1. Durabilité environnementale

38. «Pour assurer son avenir, le transport par voies navigables intérieures doit répondre au changement climatique de deux manières: il doit s'adapter à l'évolution du climat et atténuer son empreinte carbone. La première le rendra résilient face aux effets néfastes du changement climatique, la seconde le mettra en conformité avec l'Accord de Paris et le décarbonera»<sup>38</sup>.

#### 1.1. Impact sur le changement climatique et mesures d'atténuation

39. Les navires de transport par voies navigables intérieures sont principalement alimentés par du carburant diesel, qui produit des gaz à effet de serre (GES) et pollue l'air. Cela étant, la navigation intérieure est un mode de transport peu polluant comparé aux autres<sup>39</sup>, ce qui peut expliquer pourquoi des plans d'atténuation des émissions de GES doivent encore être élaborés en Chine<sup>40</sup> et aux États-Unis<sup>41</sup>. En Europe, des navires à zéro émission et l'élimination des émissions de GES des bateaux de navigation intérieure d'ici à 2050 sont des objectifs explicitement fixés par l'UE et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Des navires à faibles émissions sont déjà construits et affrétés<sup>42</sup>. D'autres pays et régions du monde dotés d'un important secteur de la navigation intérieure devront suivre le mouvement pour être cohérents avec les objectifs ambitieux fixés dans l'Accord de Paris sur les changements climatiques.
40. Pour le transport par voies navigables intérieures, la réduction de la consommation d'énergie doit également faire partie de la transition vers la neutralité climatique. «Cela implique par exemple une meilleure utilisation des navires, une efficacité accrue grâce à des systèmes de propulsion modernes, l'amélioration de l'hydrodynamique des navires, une navigation intelligente avec moins de temps d'attente aux écluses, et une intégration efficace de la navigation intérieure dans la logistique des ports maritimes»<sup>43</sup>.

---

<sup>38</sup> Gernot Pauli et Benjamin Boyer, «Regulation for the Decarbonisation of IWT in Europe», dans *Proceedings of PIANC Smart Rivers 2022: Green Waterways and Sustainable Navigations*, sous la dir. de Yun Li et coll. (Springer, 2023), 1398-1408.

<sup>39</sup> Par exemple, en 2020, la flotte de transport fluvial chinoise n'émettait que 1,5 pour cent des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ensemble du secteur des transports du pays – voir ICCT, *Fact Sheet China: Potential pathways for decarbonizing China's inland waterway shipping*, 2023, 2; Aritua, 7. Aux États-Unis, la part est encore plus faible – voir Dundon, 18.

<sup>40</sup> ICCT, *Fact Sheet China*, 2.

<sup>41</sup> Dundon, 2.

<sup>42</sup> Sam Chambers, *ADM sign up for pioneering barge along the Rhine*, Splash 247.com, 17 mai 2023.

<sup>43</sup> Raphael Wisselmann, Laure Roux et Benjamin Boyer, «A Roadmap Towards Eliminating Greenhouse Gas Emissions and Air Pollutants of the Inland Navigation Sector by 2050 - How to Address the Related Economic, Financial, Technical and Regulatory Obstacles?» dans *Proceedings of PIANC Smart Rivers 2022: Green Waterways and Sustainable Navigations*, sous la dir. de Yun Li et coll. (Springer, 2023), 1329-1337.

41. Toutes les voies vers la transition analysées comprennent un mélange de technologies et de vecteurs d'énergie, car il n'existe pas de solution unique adaptée à toutes les fonctions du transport, du transport urbain de passagers au transport de fret à grande échelle. Les technologies suivantes ont été jugées prometteuses <sup>44</sup>:
- huile végétale hydrotraitee, utilisée dans les moteurs à combustion interne;
  - systèmes de propulsion électrique à batterie, avec des systèmes de batteries fixes ou interchangeables;
  - méthanol utilisé dans les piles à combustible ou les moteurs à combustion interne;
  - hydrogène stocké sous forme liquide ou gazeuse et utilisé dans les piles à combustible ou les moteurs à combustion interne.
42. L'exploitation de navires utilisant de l'hydrogène à brûler dans des piles à combustible est jugée complexe et pas encore totalement réalisable à grande échelle, et elle nécessite des systèmes de commande sophistiqués. En outre, comme certaines des nouvelles technologies et certains des nouveaux vecteurs d'énergie créent des risques de sécurité importants pour les navires et les personnes à bord, des réglementations de sécurité nouvelles et complexes sont nécessaires <sup>45</sup>. Les émissions de polluants, en particulier les oxydes d'azote et les particules, doivent également être réduites pour que la navigation intérieure devienne un mode de transport véritablement écologique <sup>46</sup>.
43. Par conséquent, la transition vers une flotte plus écologique nécessite de très lourds investissements qui dépassent de loin la capacité du secteur <sup>47</sup>. Bien que des fonds publics et des subventions puissent être alloués, il est probable qu'un grand nombre, voire la plupart, des navires constituant les flottes actuelles ne seront pas convertis à une propulsion à émissions faibles ou nulles. Le passage à un transport par voies navigables intérieures plus vert et décarboné aura donc des conséquences majeures pour les exploitants actuels du secteur, et de nombreuses entreprises ayant une faible assise financière seront amenées à cesser leurs activités. Le passage à une navigation intérieure propre aura également de profondes répercussions sur les travailleurs du secteur. En outre, l'utilisation de technologies complexes et coûteuses nécessitera d'importants investissements dans la formation et le perfectionnement des effectifs afin qu'ils puissent exploiter de nouveaux navires écologiques sophistiqués de manière sûre et efficace (voir chapitre 3, section 3.1).
44. Le besoin urgent de passer à un modèle de croissance économique durable et de travailler à la réalisation de l'objectif numéro 11, et de sa cible 11.2 relative au transport durable, a incité certains pouvoirs publics à encourager l'intégration de la navigation intérieure dans le cadre de la logistique urbaine et du transport à courte distance. Par exemple, l'UE s'est fixé des objectifs ambitieux: 30 pour cent du volume de fret routier transporté sur une distance de plus de 300 kilomètres devraient être transférés vers le transport par rail ou voie navigable d'ici à 2030, et plus de 50 pour cent d'ici à 2050 <sup>48</sup>. Pour tirer parti de cette évolution, des investissements

---

<sup>44</sup> Wisselmann, Roux et Boyer.

<sup>45</sup> Pauli et Boyer.

<sup>46</sup> Gernot Pauli, «Emissions and Inland Navigation», dans *Green Transportation Logistics*, International Series in Operations Research & Management Science (Springer, 2016), 479-515.

<sup>47</sup> Wisselmann, Roux et Boyer.

<sup>48</sup> Commission européenne, [Le pacte vert pour l'Europe](#), COM(2019) 640 final; Commission européenne, [Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir](#), COM(2020) 789 final.



importants et à long terme sont nécessaires afin d'améliorer la connectivité intermodale et d'entretenir des voies navigables plus petites ainsi qu'une flotte de petits bateaux. Les politiques publiques devraient rendre fiscalement attractifs les investissements des entreprises dans ce mode de transport. En outre, dans les agglomérations urbaines situées le long des cours d'eau ou des lacs, les services publics de transport par voie d'eau devraient être développés ou étendus, et mieux intégrés au réseau de transport public existant, afin de parvenir à une mobilité durable en augmentant les transports publics conformément à l'objectif 11, cible 11.2.

45. Enfin, on sait que le dragage et le développement de la navigation intérieure (canaux) ont une incidence sur la qualité de l'eau, la pollution des cours d'eau et la vie aquatique. Tout effet des projets d'infrastructures de navigation intérieure sur l'environnement doit donc être pris en compte avant d'entreprendre ces travaux (évaluations d'impact *ex ante*) et faire l'objet de mesures d'atténuation.

## 1.2. Impact du changement climatique et mesures d'adaptation

46. Les effets liés au climat ne sont pas nouveaux pour le transport par voies de navigation intérieures puisqu'il dépend des débits dans les cours d'eau et de l'approvisionnement en eau des canaux, qui dépendent à leur tour du climat. Cependant, le changement climatique aggrave et va encore aggraver ces effets et en créer de nouveaux, comme les inondations, les vitesses d'écoulement élevées, les faibles niveaux d'eau, la réduction de l'approvisionnement en eau et l'érosion du lit ou des berges des cours d'eau. En outre, le transport par voies navigables intérieures subit des répercussions économiques indirectes parce que les effets du changement climatique sur d'autres secteurs d'activité entraînent des modifications dans la nature, les quantités ou les calendriers des marchandises transportées (comme l'élimination progressive du charbon et d'autres produits pétroliers) ou du trafic de passagers <sup>49</sup>.
47. En revanche, si l'augmentation du débit des cours d'eau ou l'élévation du niveau de la mer provoquent des inondations ou des dégâts à grande échelle sur les infrastructures routières et ferroviaires, le transport fluvial pourrait devenir une solution de remplacement importante, voire vitale, et facilement accessible. Par ailleurs, dans certaines régions du monde, le changement climatique pourrait entraîner une augmentation des précipitations, ce qui aurait pour effet de faire monter le niveau des cours d'eau, favorisant ainsi le transport par voies navigables intérieures <sup>50</sup>.
48. Pour toutes ces raisons, l'adaptation au changement climatique doit faire partie de la planification à moyen et long terme du développement des voies navigables intérieures. Des niveaux d'eau plus élevés réduisent la hauteur de passage sous les ponts, ce qui a des répercussions sur le trafic sur les voies navigables concernées, tandis que des niveaux bas impliquent de réduire les charges, voire entraînent un risque d'échouage ou l'incapacité de naviguer. L'adaptation nécessite souvent la construction de nouvelles infrastructures ou la modification de celles qui existent, avec toutes les conséquences que cela implique pour des finances publiques déjà limitées. Ce défi est déjà en train d'être relevé au Viet Nam <sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), *Climate Change Adaptation Planning for Ports and Inland Waterways*, rapport du groupe de travail EnviCom, n° 178, 2020, 11.

<sup>50</sup> Aris Christodoulou et coll., «Forecasting the impacts of climate change on inland waterways», *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 82, 2020, 1.

<sup>51</sup> Banque mondiale, 80.

49. Des conditions prolongées et récurrentes de faible débit fluvial entraînant de faibles niveaux d'eau vont probablement poser le risque le plus grave, parfois existentiel, pour le transport fluvial et rendre les travailleurs superflus. Ces dernières années, le niveau des cours d'eau en Amérique latine (Paraná) et en Europe (Rhin) a été si bas pendant les mois d'été qu'il a empêché les bateaux de transport de fret de naviguer <sup>52</sup>.
50. Il est possible de mettre en place les mesures suivantes pour aider le transport par voies navigables intérieures à s'adapter à cet effet particulier du changement climatique <sup>53</sup>:
- le bon entretien et l'amélioration éventuelle des infrastructures (par exemple, l'amélioration des chenaux);
  - l'amélioration de la gestion de l'eau (par exemple, le stockage de l'eau dans les réservoirs en amont);
  - la conception de bâtiments mieux adaptés aux périodes d'étiage;
  - l'adaptation de la chaîne logistique (par exemple, l'amélioration de l'efficacité des opérations portuaires, la coopération avec d'autres modes de transport et le développement des installations de stockage des marchandises);
  - le développement et la mise en place d'outils numériques ciblés (par exemple, des prévisions étendues des niveaux d'eau).
51. Outre les politiques et initiatives gouvernementales qui soutiennent le développement des MPME et créent un environnement favorable aux entreprises durables et propice à l'investissement, les MPME auraient besoin d'un soutien ciblé afin de renforcer leur résilience et d'être en mesure de s'adapter à un environnement changeant, ainsi que pour exploiter de nouvelles possibilités commerciales.
52. Par ailleurs, les travailleurs du transport par voies de navigation intérieures, notamment dans les microentreprises, doivent être sensibilisés aux risques et aux effets du changement climatique et acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour faire face aux difficultés qui en découlent (par exemple, la navigation dans des conditions de hautes ou de basses eaux) et utiliser des mesures d'adaptation.

## 2. Innovation technologique

53. La transformation numérique est nécessaire pour rendre le transport par voies navigables intérieures plus durable, pour qu'il reste compétitif par rapport aux autres modes de transport et pour mieux l'intégrer dans les chaînes logistiques <sup>54</sup>. C'est également une condition préalable à la poursuite de l'automatisation. Par conséquent, de nombreux systèmes (qui se chevauchent en partie) ont été élaborés pour la transformation numérique du secteur, comme par exemple:

---

<sup>52</sup> «Germany's waterways are unsung, but essential», *The Economist*, 18 août 2022; Daniel Politi et Sebastián López Brach, «An Economic Lifeline in South America, the Paraná River, Is Shriveling», *The New York Times*, 4 septembre 2021.

<sup>53</sup> CCNR, «Document de réflexion: «Act now !» consacré aux basses eaux et à leur impact sur la navigation rhénane», 23 février 2021.

<sup>54</sup> CCNR, Déclaration de Mannheim «150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique», 2018.

## i) Services d'information fluviale (SIF):

«Les SIF sont officiellement définis comme des services d'information favorisant la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure, y compris, dans tous les cas où cela est techniquement possible, les interfaces avec d'autres modes de transport. Ces services visent à améliorer la sécurité, l'efficacité et la performance environnementale de la navigation intérieure pour en faire un mode de transport durable»<sup>55</sup>. La technologie soulage les manœuvres manuelles et est largement utilisée et harmonisée en Europe. Certains services d'information sont fournis dans d'autres parties du monde, mais manquent de compatibilité transfrontalière<sup>56</sup>.

ii) Navigation utilisant les TIC (*intelligent shipping*):

Navigation consistant à utiliser des applications sophistiquées des technologies de l'information et de la communication (TIC), à promouvoir la coopération entre les services et l'intégration des ressources d'information au niveau interrégional, afin d'améliorer l'efficacité des transports et de réduire les coûts<sup>57</sup>. Cette forme de navigation repose sur des procédés similaires aux SIF, mais plus larges et plus complexes sur le plan technologique. En 2019, la Chine a publié une directive sur le développement de cette forme de navigation, qui est la première approche structurée de ce type dans le monde<sup>58</sup>.

iii) Navigation intelligente (*smart shipping*):

Méthode explorant de nouvelles façons de transporter par voies navigables intérieures, allant des trains de bateaux aux navires commandés à distance, en passant par de petites plateformes ressemblant à des drones pour le transport de marchandises et de personnes. La navigation intelligente se compose de quatre éléments: navire intelligent, gestion du trafic et infrastructure intelligentes, voyage et transport intelligents, et réglementation et facilitation intelligentes<sup>59</sup>. Il s'agit de la mise en œuvre et du développement des services d'information fluviale et de la navigation utilisant les TIC en vue de l'automatisation.

## iv) Automatisation:

Méthode par laquelle les tâches de navigation sont progressivement automatisées. La CCNR a défini six niveaux d'automatisation dans la navigation intérieure, en commençant par le niveau 0 (mode de navigation et de conduite entièrement humain sans automatisation) et en allant jusqu'au niveau 5 (automatisation complète ou navigation autonome)<sup>60</sup>. La recherche et le développement concernant l'automatisation des tâches de navigation sont en cours. Les technologies nécessaires au niveau 1 d'automatisation (assistance pour la gouverne) sont déjà disponibles<sup>61</sup>; pour les niveaux supérieurs, elles en sont à différents stades de validation et de démonstration<sup>62</sup>.

<sup>55</sup> CEE, [Services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe](#), 2021, 3.

<sup>56</sup> AIPCN, «[Technical report on the status of River Information Services](#)», rapport du groupe de travail InCom n° 125/II-2019.

<sup>57</sup> Jiayi Xu et coll., «[Status of Research and Application Cases in Intelligent Shipping](#)», dans *Proceedings of PIANC Smart Rivers 2022: Green Waterways and Sustainable Navigations*, sous la dir. de Yun Li et coll. (Springer, 2023), 916-926.

<sup>58</sup> Aritua, 116.

<sup>59</sup> AIPCN, [Smart Shipping on Inland Waterways](#), groupe de travail InCom 210 (2022).

<sup>60</sup> CCNR, [Navigation automatisée – Définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure](#) (2022).

<sup>61</sup> Lucia Karpatyova et coll., [Report on requirements towards digital and automated inland navigation tools from the infrastructure operator and user perspective](#), D4.3, PLATINA3 IWT policy platform, 2022, 8 et 16.

<sup>62</sup> Michelangelo de Lisi et coll., [Report on vision and roadmap on pathway for automation and on board systems](#), D2.3, PLATINA3 IWT policy platform, 2023, 7.

## v) Commande à distance:

Système par lequel «les décisions de navigation sont prises par un humain ou une machine non présents à bord du bâtiment». «L'automatisation et la commande à distance sont donc deux concepts différents même s'ils peuvent utiliser des technologies et équipements techniques en partie identiques»<sup>63</sup>. Certaines entreprises testent des services d'aide à l'exploitation de navires sans équipage et à équipage réduit, ainsi que des services d'assistance et de commande de bateaux automatisés depuis leur centre de contrôle à distance<sup>64</sup>. La commande des navires à distance crée de nouvelles fonctions pour les travailleurs de la navigation intérieure, comme celle d'«opérateur à distance»<sup>65</sup>. En Europe, de nouvelles normes de compétence pour les opérations de commande à distance sont en cours d'élaboration dans le cadre du projet PLATINA3<sup>66</sup>.

- 54.** Tous ces systèmes reposent sur un large éventail d'applications TIC interconnectées, ce qui pose de sérieux défis en matière de cybersécurité. «Pour profiter pleinement des avantages de la numérisation et veiller à une intégration sûre et transparente des technologies TIC dans les bateaux et les infrastructures de navigation intérieure, le secteur doit prendre au sérieux les questions de cybersécurité» et prévoir une formation spécifique du personnel utilisant ces applications, ainsi que des actions de sensibilisation<sup>67</sup>.
- 55.** Les technologies susmentionnées ont également permis une large utilisation de simulateurs de manœuvre des navires, ce qui en fait un outil efficace et rentable pour la formation et les examens des travailleurs de la navigation intérieure<sup>68</sup>.

### 3. Répercussions de la pandémie de COVID-19

- 56.** La pandémie de COVID-19 a entraîné une suspension des activités non essentielles de transport par voies navigables intérieures en 2020, suivie d'une reprise partielle en 2021 et d'un lent retour à la normale depuis 2022. En Chine, la suspension a duré plus longtemps et les activités ont repris fin 2022. Sur le Mékong, le transport de passagers et de fret a été totalement interrompu pendant plus d'un an. En Europe, la pandémie a provoqué l'arrêt complet des croisières fluviales et une limitation drastique des autres activités de transport de passagers par voies navigables, mais le transport de fret a été considéré comme un service essentiel et s'est poursuivi à un rythme plus lent, avec des perturbations de la chaîne d'approvisionnement<sup>69</sup>. Sur l'Amazone, où le transport fluvial représente plus de 85 pour cent du transport intérieur de passagers et de fret, le transport de marchandises s'est poursuivi, mais celui de passagers a été limité aux services essentiels

<sup>63</sup> CCNR, *Note explicative relative à la définition internationale des niveaux d'automatisation dans la navigation intérieure*, 2022.

<sup>64</sup> Ann-Sofie Pauwelyn et Sim Turf, «Smart Shipping on Inland Waterways», dans *Proceedings of PIANC Smart Rivers 2022: Green Waterways and Sustainable Navigations*, sous la dir. de Yun Li et coll. (Springer, 2023), 951-958.

<sup>65</sup> Igor Bačkalov, *Safety of autonomous inland vessels: An analysis of regulatory barriers in the present technical standards in Europe*, *Safety Science*, vol. 128 (2020).

<sup>66</sup> Jan Smallegange et coll., *Report on competences needed to operate on board systems allowing for automation of inland navigation vessels*, D3.3, PLATINA3 IWT policy platform, 2022, 5.

<sup>67</sup> Karpatyova et coll., 22.

<sup>68</sup> Andreas Gronarz et coll., *Assessment of the effectiveness of the use of simulations with respect to education, assessment and examination* (Commission européenne, 2017), 42.

<sup>69</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 28; Département des transports des États-Unis, Bureau des statistiques de transport, *Transportation Statistics Annual Report 2022*, (2022), 2-4, 4-1 et 4.2.

(pompiers, police et urgences médicales) et n'a été qu'exceptionnellement autorisé pour le transport régulier de passagers, à seulement 40 pour cent de la capacité des bateaux <sup>70</sup>.

57. Les principales répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les travailleurs de la navigation intérieure sont présentées ci-après <sup>71</sup>. De nombreuses mesures imposées pour limiter la propagation de la maladie étaient propres à chaque pays et, au moins dans un premier temps, non coordonnées au niveau régional et sans tenir compte de la situation particulière des travailleurs de la navigation intérieure.

- Répercussions des restrictions en matière de voyage:
  - Les restrictions de voyage (y compris les quarantaines) ont allongé les temps d'attente et les procédures de contrôle aux frontières. Les changements d'équipage ont été perturbés, de nombreux travailleurs étant bloqués à bord des bateaux pendant de longues périodes. Nombre d'entre eux se sont vu refuser un congé à terre, même pour accéder à des soins médicaux, des médicaments, de la nourriture et d'autres produits de première nécessité.
  - Certaines commissions fluviales ont créé une attestation commune pour les voyages liés au travail afin de faciliter le passage des frontières et les changements d'équipage. Certains pays ont temporairement accordé des dérogations au cadre juridique sur la sécurité et les conditions de travail, suspendant le respect des exigences en matière de temps de travail et d'effectifs.
- Répercussions du renforcement des mesures de sécurité et de santé au travail (SST) à bord:
  - Les travailleurs du transport par voies de navigation intérieures devaient se voir remettre des équipements de protection individuelle (EPI) et avoir accès à des installations propres et désinfectées. Les processus visant à éviter la contamination, tels que les mesures strictes d'isolement et de quarantaine, étaient difficiles à respecter dans le milieu confiné des bateaux.
- Répercussions sur les revenus et la sécurité sociale:
  - Les travailleurs du secteur des croisières fluviales ont vu leur travail s'arrêter complètement pendant au moins une saison, et ont parfois bénéficié d'un soutien financier de la part des pouvoirs publics ou de leur employeur. Cependant, le personnel d'accueil saisonnier et étranger n'a pas toujours reçu d'aide et a parfois perdu son emploi. Certains saisonniers dans le transport de passagers ont été bloqués dans leur pays d'accueil, sans revenu, sans protection, sans transport, sans logement, sans soins médicaux et sans nourriture. La pandémie a accentué la vulnérabilité des travailleurs saisonniers, qui bénéficient généralement d'une couverture sociale limitée et d'un accès insuffisant aux soins de santé pour eux-mêmes et leur famille <sup>72</sup>.

<sup>70</sup> «Coronavirus: l'Amazonie coupée du monde sans transport fluvial», *Le Point*, 7 avril 2020.

<sup>71</sup> ETF, [COVID-19: Recommendations for urgent measures in inland waterways transport](#), 14 avril 2020; Confédération européenne des syndicats (CES), [Human Rights and COVID-19](#), Briefing Notes, 10 juin 2020; Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, [COVID-19: Retour sur le lieu de travail: Adapter les lieux de travail et protéger les travailleurs](#), décembre 2020; Healthy GateWays, [Interim advice for restarting river cruise ship operations after lifting restrictive measures in response to the COVID-19 pandemic](#), juin 2021.

<sup>72</sup> Parlement européen, [Résolution du 19 juin 2020 sur la protection européenne accordée aux travailleurs transfrontières et saisonniers dans le contexte de la pandémie de COVID-19](#), 2020/2664(RSP), paragr. F, G et J.

58. La crise du COVID-19 a eu des effets négatifs sur l'emploi. En 2020, le transport de passagers par voies navigables intérieures en Europe a chuté de 9 pour cent par rapport à 2019. Les chiffres disponibles semblent indiquer un lent retour à la situation antérieure à la pandémie <sup>73</sup>. Aux États-Unis et en Europe, le volume de marchandises transportées s'est partiellement rétabli. La pandémie a accéléré le retrait de certains navires, mais n'a pas eu d'incidence sur le nombre de faillites <sup>74</sup>. Le nombre total de travailleurs dans le secteur des transports semble remonter progressivement après la baisse enregistrée en 2020 <sup>75</sup>. Aux États-Unis, le nombre de personnes employées dans le transport par voies de navigation intérieures a augmenté de 1,8 pour cent en moyenne entre 2018 et 2023 <sup>76</sup>.

## 4. Autres tendances et évolutions sectorielles

### 4.1. Changement d'envergure

59. Les économies d'échelle s'appliquent également au transport par voies de navigation intérieures, et plus particulièrement par rapport à la taille des bâtiments. L'envergure des barges a progressivement augmenté au fil des ans et cette tendance se poursuit. Les transports par voies navigables intérieures en Europe et en Chine montrent que, lorsque les infrastructures et la réglementation le permettent, la taille moyenne des bâtiments de navigation intérieure augmente au fil du temps <sup>77</sup>. Ce changement d'envergure peut être dû aux mauvaises conditions de l'activité économique qui ne permettent pas aux petites et moyennes entreprises (PME) de résister, à moins qu'elles n'atteignent suffisamment d'ampleur pour avoir un certain contrôle sur le marché. Cela étant, cette tendance s'explique en grande partie par la hausse de la productivité (plus grand volume de fret transporté avec la même taille d'équipage, meilleure efficacité énergétique, optimisation du temps de (dé)chargement dans les ports), ainsi que par les progrès technologiques des navires de la flotte et l'amélioration du conditionnement des cargaisons. Cela est nécessaire pour que le transport par voies de navigation intérieures reste compétitif par rapport au transport routier et ferroviaire <sup>78</sup>. L'amélioration du rendement du carburant permet de réduire l'empreinte écologique (moins on consomme de carburant, moins on émet de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre) <sup>79</sup>. Dans le même temps, il est plus complexe de faire naviguer des bâtiments plus grands.
60. La plus grande envergure du transport par voies navigables intérieures crée un désavantage concurrentiel pour les petits bateaux, avec les conséquences qui en découlent pour les MPME. Un plus faible nombre de petits navires pourrait toutefois restreindre les services sur les petites voies navigables, ce qui rendrait le secteur plus vulnérable au changement climatique, puisque les

<sup>73</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 111 et 121.

<sup>74</sup> CCNR, *Rapport annuel 2022*, 115. Les aides d'État et la suspension du remboursement des prêts par les banques ont aidé les entreprises à survivre à la crise. En outre, le fort essor de ces dernières années a permis au secteur des croisières fluviales de disposer de réserves financières.

<sup>75</sup> Département des transports des États-Unis, *Transportation Statistics Annual Report 2022*, 4-6.

<sup>76</sup> IBISWorld, *Inland Water Transportation in the US – Employment Statistics*, données de 2023.

<sup>77</sup> La capacité de chargement moyenne des bateaux de fret sur le Rhin équivalait à environ 1 500 tonnes en 2020, par rapport à 1 090 tonnes en 2005 (CCNR, *rapport annuel 2022*, 91). En Chine, le tonnage de port en lourd (tpl) moyen a augmenté beaucoup plus rapidement – plus de dix fois entre 1995 et 2018 (Aritua, 68) – en raison des nombreux navires récemment construits qui entrent chaque année dans la flotte de la navigation intérieure. Dans le monde entier, là où la taille des flottes de transport par voies navigables intérieures augmente rapidement, la taille moyenne des navires grimpe en flèche.

<sup>78</sup> DST et coll., *Study to examine the need of supportive funding for small and structurally optimized inland vessels*, 2022.

<sup>79</sup> STC-NESTRA, «GHG emission factors for IWT» (Rotterdam, 2018), 17.

grands navires deviennent improductifs en période de basses eaux<sup>80</sup>. À long terme, le changement climatique nécessitera le maintien de la capacité des bateaux à opérer sur de petites voies navigables.

- 61.** L'augmentation de la taille des navires de transport par voies navigables intérieures peut avoir des répercussions sur le personnel du secteur:
- l'augmentation de la taille moyenne des navires réduit le nombre total de travailleurs nécessaires;
  - les navires plus grands nécessitent de meilleures compétences de navigation de la part de l'équipage, car leur conduite est plus difficile;
  - les navires plus grands ont le potentiel d'offrir de meilleures conditions de logement aux membres de l'équipage;
  - les grands navires ont tendance à fonctionner vingt-quatre heures sur vingt-quatre, et les membres de l'équipage travaillent en plusieurs équipes.

## 4.2. Ré-immatriculation

- 62.** La ré-immatriculation est une tendance dans l'économie formelle qui a pour objet de changer le pavillon d'un navire ou de transférer le siège d'une entreprise dans un pays où les impôts sur les sociétés, les charges sociales, les exigences techniques ou les droits d'inspection sur le navire sont inférieurs, ce qui réduit ainsi la pression réglementaire ou fiscale.
- 63.** Le changement de pavillon est un phénomène bien connu dans le transport maritime. Il est plus circonscrit dans le transport par voies de navigation intérieures, pour deux raisons principales:
- i) Si la mer est un espace ouvert accessible à tous les pavillons, c'est rarement le cas sur les voies navigables intérieures<sup>81</sup>. Sur les voies navigables nationales (par exemple en Chine et aux États-Unis), l'accès est souvent limité aux pavillons nationaux. Sur les voies navigables internationales, l'accès est généralement limité aux États riverains<sup>82</sup>, ou étendu aux États membres de certaines organisations régionales<sup>83</sup>.
  - ii) Si les États maritimes exercent leur juridiction sur les navires battant leur pavillon, ce n'est pas toujours le cas dans le transport par voies navigables intérieures. Par exemple, au sein de l'UE, les règles sociales applicables sont celles du pays dans lequel le travailleur accomplit habituellement son travail<sup>84</sup>, un critère difficile à appliquer aux travailleurs transfrontières de la navigation intérieure. Toutefois, lorsque des exigences uniformes en matière de sécurité sont adoptées par la commission fluviale compétente, elles s'appliquent systématiquement à l'équipage, quel que soit le pavillon (par exemple, sur le Rhin). Sur d'autres voies navigables intérieures, lorsque les exigences techniques atteignent un certain niveau d'harmonisation, l'intérêt de la ré-immatriculation est limité.

---

<sup>80</sup> DST et coll.

<sup>81</sup> Le Danube et la Moselle sont des exceptions, les deux cours d'eau étant accessibles à tous les pavillons.

<sup>82</sup> Initialement sur le Rhin et actuellement sur la HPP.

<sup>83</sup> Sur le Rhin depuis 1985 (accès accordé aux États Membres de l'UE) et sur le Congo (accès accordé aux États Membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)).

<sup>84</sup> Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), art. 8.

64. Sur les voies navigables sans réglementation uniforme ou harmonisée, où c'est la législation de l'État du pavillon qui s'applique, le changement de pavillon modifie non seulement les règles commerciales et fiscales applicables aux navires concernés, mais aussi les règles en matière de travail et de protection sociale, ce qui peut parfois avoir des conséquences négatives pour les travailleurs.
65. En Amérique latine, par exemple, la plupart des navires circulant sur la voie navigable Paraguay-Paraná sont immatriculés au Paraguay ou dans l'État plurinational de Bolivie pour des raisons fiscales ou sociales. Ce sont des pays où il n'y a pas de dialogue social sectoriel ou de négociation collective, où les travailleurs ne bénéficient pas d'un salaire minimum et où des insuffisances ont été signalées dans la pratique en ce qui concerne la fourniture de nourriture, d'eau et d'EPI, le repos minimum et les effectifs<sup>85</sup>. Le changement de pavillon entraîne également une réduction des possibilités d'emploi pour les travailleurs qualifiés de la navigation intérieure originaires d'autres pays, étant donné que la législation de l'État du pavillon exige généralement qu'une certaine proportion ou certaines fonctions du personnel navigant soient réservées aux ressortissants nationaux.
66. En Europe, depuis l'élargissement de l'UE en 2004<sup>86</sup>, certains navires sur le Rhin, en particulier les bateaux de croisière fluviale, ont transféré leur pavillon à Malte ou en Suisse, et certaines entreprises ont été délocalisées à Chypre<sup>87</sup>. Ainsi, sur 378 bateaux de croisière fluviale européens en 2019, 172 battaient le pavillon de la Suisse, suivie par l'Allemagne (53), Malte (43), la France (41), les Pays-Bas (41) et le Portugal (19)<sup>88</sup>. Sur le Danube, où la navigation est ouverte à tous les pavillons, des navires battant le pavillon de la République démocratique du Congo, des Îles Marshall ou du Panama ont été signalés.
67. Le changement de pavillon est d'autant plus facile qu'aucun lien réel entre le propriétaire/exploitant du navire et l'État du pavillon n'est exigé.

### 4.3. Travailleurs migrants

68. Les travailleurs migrants sont des travailleurs qui exercent une activité rémunérée dans un État dont ils ne sont pas ressortissants<sup>89</sup>. Selon les *estimations mondiales de 2022 de l'esclavage moderne*, les travailleurs migrants sont trois fois plus exposés au risque de travail forcé que les travailleurs non migrants (voir chapitre 3, section 4). Ce groupe vulnérable de travailleurs nécessite une attention et un examen particuliers.
69. En matière de transport par voies navigables intérieures, dans les régions où la législation applicable est celle de l'État du pavillon, les travailleurs non-résidents peuvent n'avoir droit qu'à une protection sociale marginale ou de base, ou aucune. Dans les régions où la législation applicable est celle de l'État où les travailleurs exercent la majeure partie de leurs activités, les non-résidents, qui sont pour la plupart des travailleurs saisonniers, ne parviennent souvent pas à remplir les conditions minimales d'éligibilité aux prestations ou ne peuvent prétendre qu'à des prestations à court terme, telles que des prestations de maladie ou de maternité, mais pas à des pensions de vieillesse ou d'invalidité. Cette situation est liée au fait que les régimes de sécurité

<sup>85</sup> Canessa et Brunet, 15-18, 39 et suivantes, 44-46, 48 et suivantes, 54, 57 et suivantes.

<sup>86</sup> Selon l'ETF, environ 50 navires par an ont changé de pavillon dans les années 1990, contre 250 en 2013.

<sup>87</sup> Malte et Chypre sont généralement considérés comme des registres de libre immatriculation pour le pavillon des navires maritimes.

<sup>88</sup> CCNR, *Market Report 2014-2019*, 102.

<sup>89</sup> Nations Unies, *Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille* (1990).



sociale contributifs, également appelés mécanismes d'assurance sociale, sont financés collectivement et fondés sur la solidarité sociale, et leur application est généralement territoriale. Ils sont habituellement conçus pour couvrir les personnes qui résident et travaillent dans le pays.

- 70.** Pour remédier à cette limitation et à l'éventuelle discontinuité dans la protection sociale qui en résulte, la convention du travail maritime (MLC, 2006) impose aux États qui l'ont ratifiée l'obligation de veiller à ce que les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire mais travaillant à bord de navires battant pavillon étranger «soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre» (règle 4.5(3) et norme A4.5(3)). Il incombe également au premier chef aux États du pavillon ayant ratifié la convention de garantir des conditions de travail et de vie décentes à tous les gens de mer travaillant à bord. Contrairement aux gens de mer, les travailleurs du transport par voies de navigation intérieures ne sont pas protégés par une norme internationale telle que la MLC, 2006, qui vise à combler les lacunes de la législation et des pratiques nationales. En outre, en l'absence d'accords ou d'arrangements formels en matière de sécurité sociale, la couverture par l'État d'origine où les travailleurs ont leur résidence habituelle est compliquée, car la base juridique pour la collecte des cotisations auprès des employeurs étrangers fait souvent défaut. À cet égard, il peut être utile de rappeler que la norme A4.5(4) de la MLC, 2006, prévoit que «les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux et multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer».
- 71.** Au niveau régional, les salaires pour un même travail sur un bateau de transport par voies navigables intérieures en Europe peuvent varier de 600 à 3 000 euros<sup>90</sup>. Cette importante disparité régionale entraîne un très fort taux de migration des travailleurs d'Europe centrale et de l'Est vers l'Europe de l'Ouest (la part des étrangers est de 34,7 pour cent en Allemagne (fret), de 41 pour cent en Autriche et de 99,5 pour cent au Luxembourg (fret))<sup>91</sup>. Les travailleurs migrants, en particulier dans les secteurs de la construction et du transport, peuvent gagner moins que leurs homologues locaux dans les pays d'accueil. Pour tirer parti des différences salariales, la pratique peut consister à embaucher des travailleurs dans une entreprise établie dans un pays où la main-d'œuvre est bon marché pour travailler dans une entreprise utilisatrice située dans un pays où les normes sociales sont plus élevées. Les travailleurs recrutés sont généralement des citoyens de l'UE peu qualifiés d'Europe centrale et de l'Est ou des citoyens non européens, travaillant soit comme matelots, soit comme personnel de cabine (travailleurs saisonniers). La [directive \(UE\) 2018/957](#) cherche à régler la question des travailleurs détachés (travailleurs qui, pour une durée maximale de douze mois, effectuent un travail sur le territoire d'un État autre que celui où ils travaillent habituellement). Leur contrat est régi par le droit du travail de l'État à partir duquel ils ont été détachés (où l'entreprise est établie) mais ils bénéficient des principales conditions de travail de l'État d'accueil, telles que le temps de travail et la rémunération. Alors que les travailleurs détachés ne se voyaient garantir que le salaire minimum de l'État d'accueil, ils ont désormais droit aux salaires nationaux établis par le biais de négociations collectives<sup>92</sup>. Les équipages multinationaux des bateaux de croisière fluviale semblent particulièrement vulnérables, des inspections récentes ayant révélé de graves violations du droit du travail et des salaires inacceptables<sup>93</sup>.

<sup>90</sup> CCNR, *Thematic Report*, 6.

<sup>91</sup> CCNR, *Thematic Report*, 9.

<sup>92</sup> Cécile Tournaye, *Inland water transport workers and the Posting of Workers Directive*, *European Labour Law Journal*, vol. 14/1 (2023), 48-72; CCNR, *Thematic Report*, 8, 9 et 132.

<sup>93</sup> Articles sur le [site](#) de la télévision bavaroise et sur le [site de Nautilus International](#).

72. Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, le livret professionnel bolivien ne jouit pas d'une véritable reconnaissance, ce qui se traduit par un manque d'embauche de Boliviens par les compagnies étrangères opérant sous pavillon bolivien. Cette situation provoque la migration des marins boliviens (dont ceux de la navigation intérieure) vers d'autres pays de la région.
73. Dans la sous-région du Bas-Mékong, les grandes différences de richesse entre les États riverains encouragent la migration des travailleurs peu qualifiés. Le manque de droits du travail clairs, sans parler de l'absence de contrôle de leur respect, favorise l'exploitation de ces travailleurs migrants, y compris dans un milieu de travail dangereux. Le travail forcé et la traite des êtres humains n'ont toujours pas disparu <sup>94</sup>.

#### 4.4. Développement de l'hydroélectricité

74. Le développement de l'hydroélectricité peut être bénéfique pour le transport par voies navigables intérieures. La navigation fiable et efficace vers Bâle, en Suisse, qui permet à son port d'acheminer 50 pour cent du commerce extérieur suisse, n'aurait pas été possible sans la régulation du Rhin par le développement de l'hydroélectricité <sup>95</sup>. En Chine, depuis la fin des années 1980, le développement de l'hydroélectricité va de pair avec celui du transport par voies navigables intérieures, ce qui a permis au pays de devenir le plus important au monde dans ce secteur <sup>96</sup>. Aux États-Unis, les nombreux barrages du bassin du Mississippi, au départ construits pour produire de l'hydroélectricité, font partie du système de navigation intérieure qui génère plus de 13 milliards de dollars de bénéfices nets pour la société <sup>97</sup>.
75. L'hydroélectricité nécessite la construction de barrages pour augmenter le niveau et le stockage de l'eau, ce qui est dans l'ensemble positif pour la navigation intérieure. Toutefois, si les barrages ne sont pas équipés d'écluses ou d'ascenseurs à bateaux, ils peuvent bloquer la navigation (par exemple sur le Paraná ou le Gange <sup>98</sup>). Ils peuvent également interrompre le transport de sédiments, ce qui entraîne l'érosion du lit des cours d'eau, avec des conséquences hydrologiques et écologiques négatives en aval, notamment pour les ports et la navigation. Les barrages peuvent également perturber la migration des poissons, ce qui a des répercussions sur les moyens de subsistance de vastes populations, et provoquer le déplacement massif de populations autochtones (par exemple sur le Mékong) <sup>99</sup>. Les effets négatifs des barrages doivent donc être pris en compte et atténués autant que possible lors de leur planification, de leur conception, de leur construction et de leur exploitation, afin de veiller à ce que leur impact, tant global que sur la navigation, reste positif (voir *Study on the Sustainable Management and Development of the Mekong River Basin including Impacts of Mainstream Hydropower Projects* <sup>100</sup>).
76. La construction de barrages pour l'hydroélectricité, l'irrigation ou la maîtrise des crues peut nettement modifier la façon dont la navigation s'effectue. Des niveaux d'eau plus élevés et des débits plus réguliers permettent à des bateaux plus grands de naviguer et réduisent les effets saisonniers négatifs pour la navigation. En revanche, ils génèrent de nouveaux risques. Les

<sup>94</sup> Soutullo Sanchez, Jorge. [The Mekong River: geopolitics over development, hydropower and the environment](#), Étude du Parlement européen, 2019, 35 et suivantes. Voir également [ILO Mekong Sub-Regional Project to Combat Trafficking in Children and Women](#).

<sup>95</sup> Hans-Ulrich Schiedt, «Navigation», dans *Dictionnaire historique de la Suisse DHS*.

<sup>96</sup> Aritua, 48.

<sup>97</sup> Voir le site web de l'[Institute for Water Resources](#) du Corps du génie de l'armée des États-Unis.

<sup>98</sup> Aritua, 108.

<sup>99</sup> Soutullo Sanchez, 9, 29 et suivantes, 36, 48 et suivantes.

<sup>100</sup> MRC, *The Study*, chapitre 9.

travailleurs de la navigation intérieure doivent acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour manœuvrer des navires plus grands, pour les faire fonctionner en toute sécurité dans les écluses et les ascenseurs, et pour comprendre le fonctionnement des barrages, en particulier leur impact sur le régime hydrologique.

- 77.** L'Agence internationale de l'énergie (AIE) prévoit que la production d'énergie hydroélectrique va à peu près doubler d'ici à 2050 <sup>101</sup>, principalement en Afrique, en Asie et en Amérique latine. Si la construction des barrages tient compte des besoins du secteur, le transport par voies navigables intérieures pourrait connaître un essor considérable sur les voies d'eau concernées.

---

<sup>101</sup> AIE, tableau 6.1, 281.

## ► Chapitre 3: Perspectives et défis pour un travail décent et durable

---

### 1. Cadre de gouvernance

- 78.** La gouvernance des voies navigables intérieures implique généralement des commissions fluviales. À l'origine, elles se concentraient sur le transport sur ces voies, et les États riverains en étaient membres. Par la suite, des commissions couvrant d'autres utilisations des voies navigables intérieures ont vu le jour <sup>102</sup>, et ont ouvert leur base de membres à tous les États du bassin hydrographique. Elles peuvent également entretenir des relations institutionnelles avec les organisations d'intégration régionale <sup>103</sup>.
- 79.** Les États membres confient à la commission fluviale des missions visant à organiser et à surveiller la liberté de navigation sur les voies navigables intérieures. L'accès à la voie d'eau est généralement accordé aux bâtiments battant pavillon d'un État partie pour les opérations de transport international; moins fréquemment pour les opérations de transport national (par exemple, le Rhin) et rarement aux navires battant pavillon d'un État non partie (par exemple, le Danube). Ces traités peuvent avoir un fort impact sur le dynamisme de la navigation intérieure (par exemple, le trafic a doublé dans les ports thaïlandais après la conclusion de l'Accord quadripartite) <sup>104</sup>.
- 80.** La liberté de navigation implique des obligations pour les pays riverains:
- i) la non-discrimination des navires étrangers en ce qui concerne les droits de douane et de navigation;
  - ii) la sécurité de leur portion de voies navigables grâce à un entretien correct des infrastructures et à l'adoption d'un cadre réglementaire.
- 81.** Les commissions fluviales aident à coordonner les mesures dans ces domaines, notamment les droits de douane et de navigation, les infrastructures, la sécurité et, rarement, les normes et règles sociales. Certaines ont des pouvoirs de décision, parfois associés à une administration transnationale pour leur application, tandis que d'autres ne peuvent qu'adopter des recommandations ou des plans directeurs non contraignants.

---

<sup>102</sup> MRC pour le Mékong, CICOS pour le Congo.

<sup>103</sup> Relations institutionnelles des commissions fluviales européennes avec l'UE, de la CICOS avec la CEMAC en Afrique centrale, de la MRC avec l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), et de la HPP avec le MERCOSUR en Amérique latine.

<sup>104</sup> Starr, 26.

► **Tableau 3.1. Principaux instruments et initiatives sectoriels ayant une influence sur les conditions de travail dans le transport par voies navigables intérieures et institutions internationales ou régionales garantes**

Institutions internationales ou régionales	États Membres	Principaux instruments pertinents
<b>OIT</b>	187	<p><i>Non contraignant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920</a> <sup>1</sup></li> <li>• Résolutions et conclusions de la Commission des transports internes (1945-1992) relatives au secteur des voies navigables intérieures et résultats des réunions mondiales <sup>2</sup></li> </ul> <p><i>Fonction de dépositaire de l'OIT:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans (Accord rhénan)</a> <sup>3</sup></li> <li>• <a href="#">Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, 1954</a> <sup>4</sup></li> <li>• <a href="#">Accord européen concernant la sécurité sociale des bateliers de la navigation intérieure, 1993</a> <sup>5</sup></li> </ul>
<b>Commission économique pour l'Europe (CEE)</b>	56 (en Europe, Asie centrale et Amérique du Nord)	<p><i>Non contraignant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Résolution CEE n° 61 (Rev. 2):</a> Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (2020, rév. 2023)</li> <li>• <a href="#">Résolution CEE n° 31:</a> Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (1992, rév. 2009)</li> <li>• <a href="#">Résolution CEE n° 24 (Rev. 6):</a> Code européen des voies de navigation intérieure – CEVNI (2021)</li> <li>• <a href="#">Résolution CEE n° 90:</a> Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables – SIGNI (2019)</li> </ul>

Institutions internationales ou régionales	États Membres	Principaux instruments pertinents
UE	27	<p><i>Contraignant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Règlement d'exécution 2020/182</a> sur les modèles relatifs aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure</li> <li>• <a href="#">Directive 2020/12</a> complétant la directive 2017/2397 en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale</li> <li>• <a href="#">Directive 2017/2397</a> relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives 91/672/CEE et 96/50/CE du Conseil</li> <li>• <a href="#">Directive 2016/1629</a> établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE</li> <li>• <a href="#">Directive 2014/112/UE du Conseil</a> portant application de l'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure, conclu par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)</li> <li>• <a href="#">Directive 87/540/CE du Conseil</a> relative à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans le domaine des transports nationaux et visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres concernant cette profession</li> </ul>

Institutions internationales ou régionales	États Membres	Principaux instruments pertinents
<b>Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)</b>	5 (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse)	<p><i>Contraignant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Règlement de visite des bateaux du Rhin (2023) <sup>6</sup> (RVBR)</li> <li>● Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (2022) <sup>7</sup> (RPN)</li> <li>● Règlement de police pour la navigation du Rhin (2023) <sup>8</sup> (RPNR)</li> <li>● Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) <sup>9</sup> adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)</li> <li>● Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) <sup>10</sup> adopté par le CESNI</li> </ul>
<b>Commission du Danube (CD)</b>	11 (Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Ukraine)	<p><i>Non contraignant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et Recommandations spéciales d'application (2018)</li> <li>● Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (2014)</li> <li>● Recommandations relatives aux certificats de conducteur de bateau (2012)</li> <li>● Nouvelle version du modèle de livret de service (2011)</li> <li>● Recommandations relatives à l'organisation de la formation professionnelle des bateliers (2010)</li> </ul>
<b>Commission internationale du bassin de la Save (CIBS)</b>	4 (Bosnie-Herzégovine, Croatie, Serbie, Slovénie)	<p><i>Contraignant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Décision 32/07 relative aux Règles sur les prescriptions minimales pour la délivrance des certificats de conducteur sur le bassin de la Save (2007)</li> <li>● Décision 33/07 relative aux Règles sur les prescriptions minimales en matière d'effectifs pour les bateaux naviguant sur le bassin de la Save (2007)</li> <li>● Règles de navigation sur le bassin de la Save (2013)</li> </ul>

Institutions internationales ou régionales	États Membres	Principaux instruments pertinents
<b>Commission internationale du bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS)</b>	6 (Angola, Cameroun, Congo, Gabon, République centrafricaine, République démocratique du Congo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Accord instituant un régime fluvial uniforme et créant la CICOS, 1999 et son addendum de 2007</a></li> </ul>
<b>Commission du Mékong (MRC)</b>	4 (Cambodge, République démocratique populaire Lao, Thaïlande et Viet Nam)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Agreement on Cooperation for the Sustainable Development of the Mekong River Basin, 1995</a></li> </ul>
<b>Comité conjoint de coordination de la navigation commerciale (JCCCN)</b>	4 (Chine, République démocratique populaire Lao, Myanmar, Thaïlande)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River, 2000</a></li> </ul>
<b>Comité intergouvernemental concernant l'axe fluvial Paraguay-Paraná</b>	5 (Argentine, État plurinational de Bolivie, Brésil, Paraguay, Uruguay)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Agreement on River Transport via the HPP (Santa Cruz de la Sierra Agreement), 1992 et Additional Protocols and Regulations</a></li> </ul>

<sup>1</sup> Elle sera réexaminée par le Groupe de travail tripartite du mécanisme d'examen des normes de l'OIT en 2024. <sup>2</sup> OIT, *The ILO's work in the inland waterways sector: Compendium (1949–2022)*, Département des politiques sectorielles, 2022. <sup>3</sup> Adopté par la Conférence tripartite spéciale de l'OIT concernant les bateliers rhénans en 1950 et révisé pour la dernière fois, avec le concours de l'OIT, par une conférence gouvernementale en 1979. Entrée en vigueur: 1987, secrétariat: CCNR, Centre administratif de sécurité sociale pour les bateliers rhénans, six Parties contractantes: Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse. <sup>4</sup> Adopté par la Conférence tripartite spéciale de l'OIT concernant les bateliers rhénans. Entrée en vigueur: 1959, cinq Parties contractantes: Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse. <sup>5</sup> Pas encore en vigueur. <sup>6</sup> Disponible uniquement en français, allemand et néerlandais. <sup>7</sup> Version actualisée (2022) disponible en [français](#). <sup>8</sup> Lien vers la version française. <sup>9</sup> Tel que modifié jusqu'en 2019. <sup>10</sup> Tel que modifié jusqu'en 2021.

## 2. Dialogue social et tripartisme

- 82.** Le dialogue social comprend tous les types de négociation, de consultation et d'échange d'informations entre les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs sur des questions d'intérêt commun liées à la politique économique et sociale. Il repose sur le respect de la liberté syndicale et la reconnaissance effective du droit de négociation collective. Ces droits fondamentaux, énoncés dans la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et dans la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, s'appliquent à tous les travailleurs de tous les secteurs, dont le transport par voies navigables intérieures.
- 83.** Le dialogue social et la coopération tripartite entre les gouvernements et les organisations de travailleurs et d'employeurs dans l'élaboration des politiques constituent l'un des piliers de l'Agenda du travail décent du BIT et entraînent une amélioration tangible des conditions de vie et de travail. Les partenaires sociaux, notamment au niveau sectoriel, ont un rôle essentiel à jouer pour moduler l'évolution du monde du travail forgée par les nouvelles tendances du marché du travail, telles que la numérisation et l'écologisation, tout en veillant à la justice sociale et à la



démocratie au travail. Comme ils l'ont montré pendant la pandémie de COVID-19<sup>105</sup>, les partenaires sociaux contribuent à trouver des solutions équilibrées en période de changement, voire de crise. La [Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale](#) (Déclaration sur les EMN) sert également de cadre au dialogue social aux niveaux sectoriel, national, régional et international (dispositions sur l'emploi, la formation, les conditions de vie et de travail, les relations professionnelles, les plateformes régionales de dialogue tripartite, les points focaux nationaux désignés sur une base tripartite).

84. Au niveau international, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) représente les intérêts des travailleurs du secteur, dont ceux de la navigation intérieure. L'Organisation internationale des employeurs (OIE) représente les intérêts des employeurs, y compris dans le secteur de la navigation intérieure. Quant à la Chambre internationale de la marine marchande, elle représente les armateurs, dont les propriétaires de navires fluviomaritimes, qui n'entrent toutefois pas dans le champ du présent rapport (voir Contexte).
85. Au niveau régional, dans le cadre de l'UE, le dialogue social sectoriel est mené par le Comité de dialogue social sectoriel européen pour les voies navigables intérieures. Les partenaires sociaux sont la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) d'un côté et, de l'autre, l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), qui représentent les employeurs. Par le biais du dialogue social, les partenaires sociaux cherchent à promouvoir le travail décent dans le transport par voies navigables intérieures, notamment en ce qui concerne le temps de travail, l'harmonisation des qualifications et des prescriptions en matière d'effectifs, la sécurité sociale et les conditions de travail et de vie à bord. L'une des principales réalisations des partenaires du dialogue social sectoriel européen est la conclusion de l'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure, intégré par la suite dans la [directive européenne 2014/112/UE](#), qui est contraignante et met cet accord en application. Aucun autre comité de dialogue social régional propre au secteur de la navigation intérieure n'a été identifié.
86. Au niveau national, le degré et la qualité de la participation des partenaires sociaux varient considérablement d'un pays à l'autre<sup>106</sup>. Les États Membres doivent veiller à consulter les partenaires sociaux au sujet de la conception et de la mise en œuvre de toutes les politiques économiques, productives, environnementales, sociales et de l'emploi en lien avec les voies navigables intérieures. La part importante de microentreprises et le nombre élevé d'entreprises et de travailleurs dans le secteur informel de la navigation intérieure peuvent néanmoins compliquer leur inclusion ou leur représentation dans les processus de dialogue social.

### 3. Durabilité de l'emploi

#### 3.1. Transition juste

87. La navigation intérieure est un mode de transport très efficace sur le plan énergétique et dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures à celles des autres modes. Il existe en outre un lien étroit entre le transport maritime et le transport fluvial dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Mais, contrairement au transport maritime, le secteur de la navigation intérieure n'est pas soumis

---

<sup>105</sup> [Joint Open Letter to United Nations agencies from the global maritime transport industry](#) (19 mars 2020) et autres réponses au COVID-19 des partenaires sociaux internationaux du secteur du transport maritime; UENF, OEB et ETF, [European Social Partners for Inland Waterways Transport launch urgent COVID-19 recommendations](#), 31 mars 2020.

<sup>106</sup> En France, par exemple, la [convention collective nationale du personnel des entreprises de transport en navigation intérieure](#) est en vigueur (sans limite de durée) et prévoit des négociations salariales annuelles entre les partenaires sociaux.

aux réglementations environnementales de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il n'existe pas non plus d'instrument complet de l'OIT propre à la navigation intérieure qui prévoirait des conditions de travail équitables au niveau international, et il reste possible d'améliorer la mise en œuvre des conventions de l'OIT d'application générale qui couvrent tous les aspects du travail décent dans le secteur de la navigation intérieure (voir le chapitre 3, sections 5 à 9). Une évolution vers une flotte verte tout en exploitant pleinement le potentiel de la navigation intérieure pour libérer les routes et les couloirs ferroviaires encombrés doit s'accompagner de mesures destinées à garantir un secteur sûr et productif, avec des conditions de vie et de travail décentes pour les travailleurs de la navigation intérieure.

88. Les politiques visant à réduire les émissions de GES doivent être progressives et suivre une approche centrée sur l'humain. Dans l'Accord de Paris de 2015 sur les changements climatiques, les gouvernements, reconnaissant les répercussions des mesures d'atténuation sur le monde du travail, se sont engagés à tenir compte des impératifs d'une transition juste pour la population active et de la création d'emplois décents et de qualité. Les mandants tripartites de l'OIT se sont mis d'accord en 2015 sur des [Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous](#), qui sont pertinents dans tous les secteurs (y compris la navigation intérieure) et exposent les principes et des orientations pour promouvoir une transition juste. Dans sa [résolution de 2023 concernant une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous](#), la Conférence internationale du Travail approuve les Principes directeurs et appelle à accélérer leur mise en œuvre en promouvant des économies inclusives, durables et riches en emplois, en faisant progresser la justice sociale, en accompagnant le processus vers une transition juste, et en finançant une transition juste.
89. La transition du secteur vers la réduction des émissions de GES impliquera l'introduction de mesures et de politiques qui auront sans aucun doute des répercussions sur les effectifs. L'inadéquation des compétences et leur déficit croissant sont cités parmi les principaux obstacles à l'écologisation des entreprises, en particulier dans les secteurs non liés à l'énergie. La mise en œuvre de processus verts entraîne des besoins en matière de formation qui devraient être pris en compte lors de la conception des politiques relatives au développement des compétences. L'importance du dialogue social à tous les niveaux ne saurait être trop soulignée à cet égard. Le changement climatique a étendu la négociation entre les partenaires sociaux au-delà de ses confins traditionnels dans de nombreux contextes nationaux et internationaux. Une transition juste implique l'élimination progressive des empreintes carbone élevées et la transition vers des pratiques à faible teneur en carbone, tout en veillant à ce que les travailleurs ne soient pas laissés pour compte mais fassent partie intégrante du processus de transition <sup>107</sup>.
90. L'innovation technologique continuera d'avoir de profondes répercussions sur les travailleurs de la navigation intérieure. Bien que graduelle, sa vitesse de mise en œuvre est plus élevée que par le passé. La technologie assistera de plus en plus les travailleurs du secteur dans l'accomplissement de leurs tâches. Les compétences professionnelles nécessaires évolueront et deviendront plus élevées. Avec l'introduction de la commande à distance des bateaux sur les voies navigables, ils pourront migrer du navire à la terre. Les effectifs ne seraient alors plus socialement séparés en étant à bord pendant de longues périodes, ce qui améliorerait leur équilibre entre vie professionnelle et vie privée et rendrait le secteur plus attractif, en particulier pour les travailleurs qui ont des responsabilités familiales. La commande à distance des bateaux peut donc contribuer à atténuer le déficit de personnel et à réduire les obstacles à l'emploi des femmes dans le

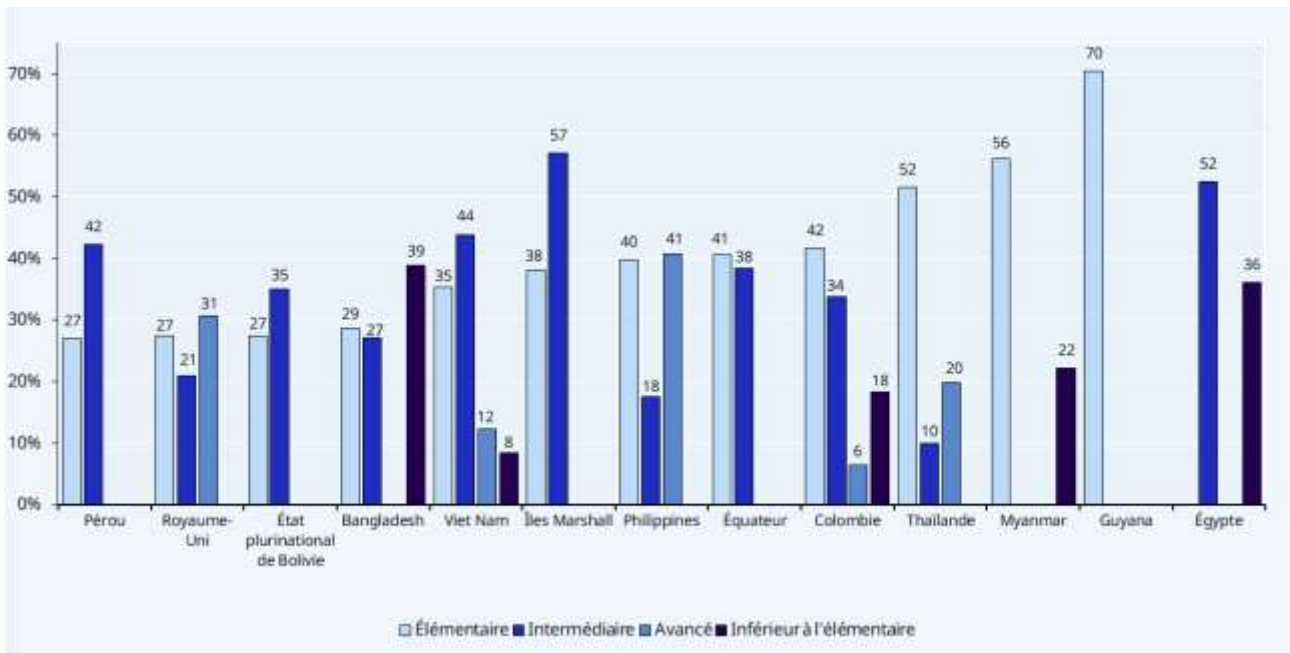
---

<sup>107</sup> OIT, [Vers des entreprises écologiques: Transformer les processus et les lieux de travail](#), 2022, xix-xx.

secteur <sup>108</sup>, et elle pourrait simplifier l'accès à la sécurité sociale, notamment pour les travailleurs transfrontières. Les avancées technologiques et les travailleurs qualifiés pourraient également contribuer à la création d'emplois dans la navigation intérieure, en rendant le secteur plus compétitif que d'autres modes de transport et en le faisant croître.

91. En revanche, l'automatisation devrait réduire le nombre d'emplois à long terme, principalement les moins qualifiés <sup>109</sup>. À cet égard, des données provenant de 13 pays montrent que le secteur est dominé par des travailleurs ayant un niveau d'éducation élémentaire ou intermédiaire. La part combinée des travailleurs ayant un niveau d'éducation élémentaire ou inférieur à l'élémentaire représente plus d'un tiers des effectifs dans la plupart des pays (figure 3.1).

► **Figure 3.1. Emploi dans la navigation intérieure par niveau d'éducation, dernières données disponibles**



Source: Estimations de l'OIT, dernières données disponibles, <https://ilostat ilo.org>.

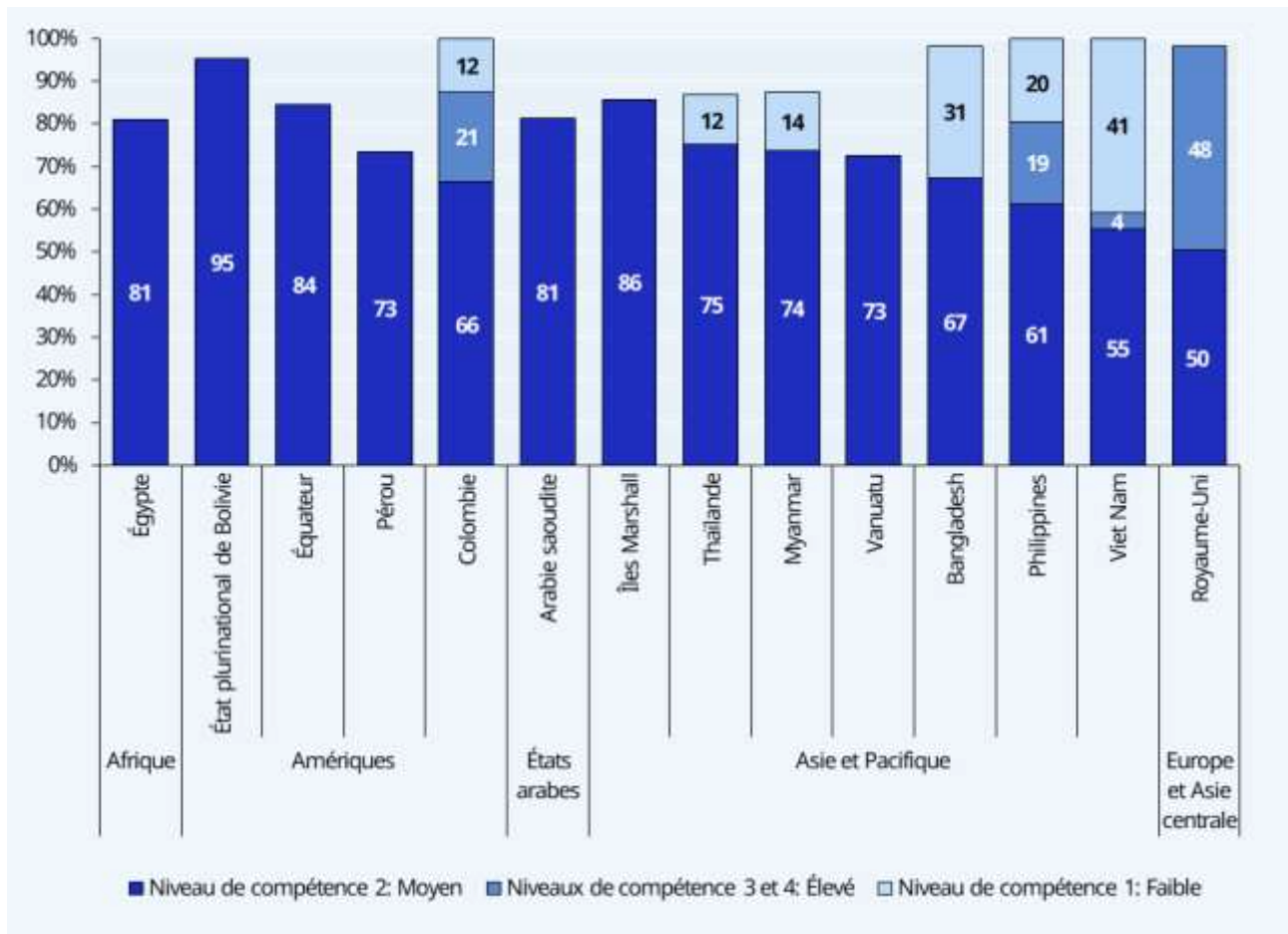
92. Les exemples de pays (14) montrent également que les travailleurs du transport par voies de navigation intérieures ayant des niveaux de compétence moyens <sup>110</sup> représentent plus de la moitié des effectifs dans la plupart des pays. Dans certains pays d'Asie du Sud-Est, la proportion de ceux qui ont de faibles niveaux de compétence est considérable, allant de 20 à 40 pour cent:

<sup>108</sup> Wa Nzengu et coll., «Regulatory framework analysis for the unmanned inland waterway vessel», *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 20, 2021, 357-376.

<sup>109</sup> World Maritime University (WMU), *Transport 2040: Automation, Technology, Employment – The Future of Work*, 2019.

<sup>110</sup> Le niveau de compétence est défini en fonction de la complexité et de la gamme des tâches et des fonctions à accomplir dans une profession (voir la [classification internationale type des professions \(CITP\)](#)).

► Figure 3.2. Emploi dans la navigation intérieure par niveau de compétence



Source: Microdonnées harmonisées du BIT, dernières données disponibles, <https://ilostat.ilo.org>.

93. Des politiques de formation professionnelle, d'éducation et de ressources humaines anticipant les évolutions à venir devraient donc permettre aux travailleurs et aux entreprises de la navigation intérieure de s'adapter à la transition énergétique, à un environnement de plus en plus numérisé et à une navigation progressivement automatisée, en veillant à ce que la main-d'œuvre corresponde aux besoins du marché du travail et bénéficie de l'apprentissage tout au long de la vie, de la formation et de la reconversion, ainsi que de l'actualisation et du perfectionnement des compétences. Les travailleurs de la navigation intérieure devront en effet être formés pour être en mesure d'utiliser de nouvelles méthodes de propulsion à bord, de manipuler de nouveaux carburants à faible ou sans émission de carbone, de s'adapter au travail sur des bateaux à émissions nulles ou faibles, et de respecter des mesures de sécurité supplémentaires et d'autres prescriptions que cela peut induire.
94. Dans le secteur du transport maritime, compte tenu des besoins de formation liés à l'utilisation de carburants alternatifs et de nouvelles technologies relatives à la propulsion des navires et donc à la sécurité de l'exploitation et de la navigation, des initiatives sont en cours en vue d'instituer des «comités nationaux de compétences maritimes» dans l'objectif de tenir un débat sectoriel national tripartite sur le développement des compétences garant d'une transition juste pour les gens de mer<sup>111</sup>. Cette approche pourrait être une source d'inspiration pour le secteur de la navigation intérieure et intégrer les travailleurs. Les organes sectoriels chargés du

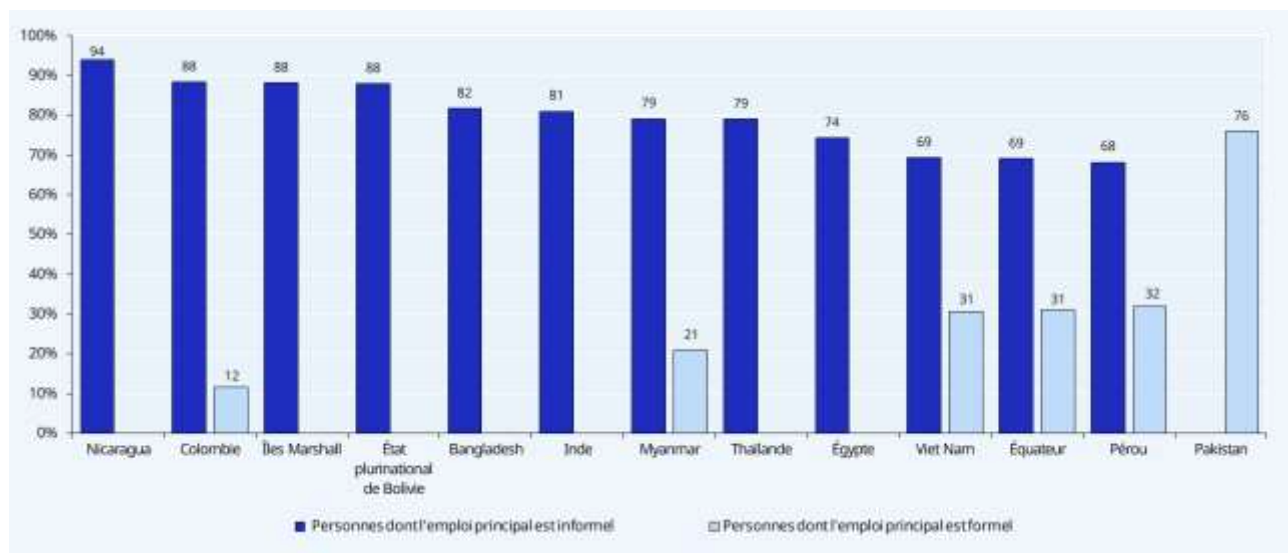
<sup>111</sup> La commission des compétences maritimes du Royaume-Uni est déjà active.

développement des compétences pour le transport par voies navigables intérieures pourraient jouer un rôle dans la compréhension des futurs besoins du secteur, en comblant les déficits de compétences, en envisageant des solutions en matière de compétences pour faire face à l'impact des nouvelles technologies et de l'automatisation, et en promouvant les initiatives du gouvernement et du secteur en la matière <sup>112</sup>. Ces organes devraient également prendre en compte les besoins des personnes qui exploitent des petits navires ou qui sont employées par des microentreprises, afin de veiller à une transition juste pour tous les travailleurs de la navigation intérieure et de ne laisser personne de côté.

### 3.2. Formalisation

95. Deux milliards de travailleurs (61 pour cent de la main-d'œuvre mondiale) gagnent leur vie dans l'économie informelle, qui englobe 80 pour cent des entreprises dans le monde (90 pour cent des micro et petites entreprises). La part de l'emploi informel varie de 18,3 pour cent dans les pays développés à 67,4 pour cent dans les pays émergents et 89,8 pour cent dans les pays en développement <sup>113</sup>.
96. Dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures, on sait que l'activité informelle est importante en Afrique, en Asie et en Amérique latine <sup>114</sup>. En effet, selon les estimations du BIT (figure 3.3), la part des travailleurs ayant un emploi informel dépassait les deux tiers dans presque tous les pays de l'échantillon. Par exemple, la majorité des travailleurs en Colombie (88 pour cent de la main-d'œuvre totale) travaillent de manière informelle (48 pour cent des travailleurs du transport fluvial sont salariés et 49 pour cent à leur compte). Le Pakistan est une exception, puisque 76 pour cent de la main-d'œuvre y occupe un emploi formel (87 pour cent des travailleurs sont engagés en tant que salariés) (voir chapitre 1, section 3):

► **Figure 3.3** Emploi dans le transport par voies navigables intérieures selon la nature de l'emploi



Source: Estimations du BIT, dernières données disponibles, <https://ilostat.ilo.org>.

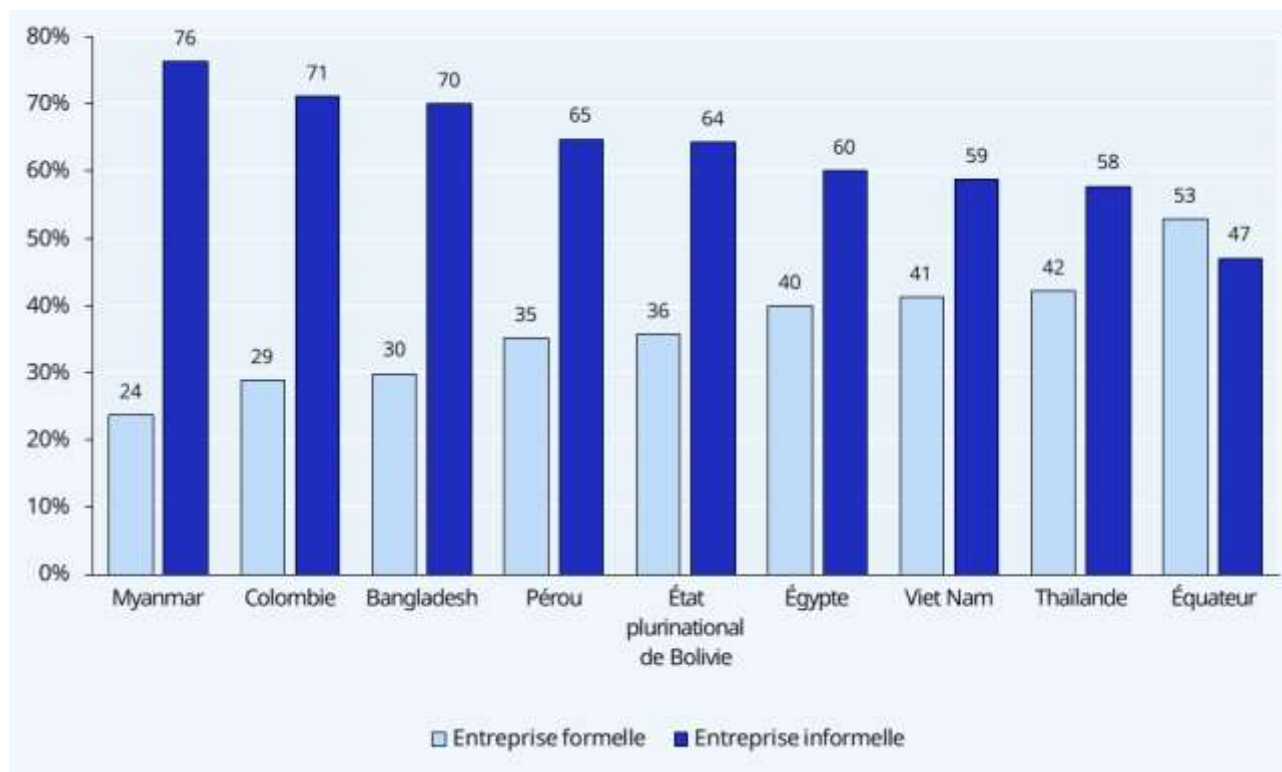
<sup>112</sup> OIT, *A Resource Guide on Sector Skills Bodies*, 2021.

<sup>113</sup> OIT, *Independent High-level Evaluation: ILO's Strategy and Actions towards the Formalization of the Informal Economy, 2014-18*, 2019, 11.

<sup>114</sup> CEPALC, FAL Bulletin, 8.

97. La majorité des travailleurs du transport par voies navigables intérieures exercent leur activité dans des entreprises informelles. Selon les exemples de pays, c'est le cas pour au moins la moitié des travailleurs du Bangladesh, de l'État plurinational de Bolivie, de la Colombie, de l'Égypte, du Myanmar, du Pérou, de la Thaïlande et du Viet Nam (figure 3.4).

► **Figure 3.4. Emploi dans le transport par voies navigables intérieures par unité de production<sup>115</sup>**



Source: Microdonnées harmonisées du BIT, dernières données disponibles, <https://ilostat ilo.org/>.

98. En 2015, l'OIT a adopté la [recommandation \(n° 204\) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015](#), qui fournit des orientations relatives aux politiques et aux mesures visant à faciliter la transition. Outre les salariés, les travailleurs de l'économie informelle comprennent également les travailleurs familiaux collaborant à l'entreprise familiale et les travailleurs à leur propre compte, qui constituent une part importante des effectifs dans le transport par voies navigables intérieures.
99. Les points d'entrée vers la formalisation reposent notamment sur i) des politiques coordonnées visant à fournir des incitations, y compris fiscales, pour la formalisation des micro et petites entreprises, associées à des politiques de formation, d'éducation et de développement des compétences qui soutiennent l'apprentissage tout au long de la vie et valident les acquis de l'expérience<sup>116</sup>; ii) des cadres législatifs véritablement adaptés aux différentes catégories de

<sup>115</sup> L'unité de production correspond aux personnes dans le secteur informel ou le secteur formel sur la base de la 15<sup>e</sup> CIST, de la 17<sup>e</sup> CIST et du document *Mesurer l'informalité: Manuel statistique sur le secteur informel et l'emploi informel*, 2013. Nous définissons si la personne travaille dans le secteur formel (tous les travailleurs dans des entreprises constituées en société) ou dans le secteur informel (tous les travailleurs dans des entreprises non constituées en société qui produisent au moins en partie pour le marché et qui ne sont pas immatriculées). Voir aussi ILOSTAT Microdata Processing Quick Guide, 2018.

<sup>116</sup> ASEAN, *Déclaration de Vientiane sur la transition entre l'emploi informel et l'emploi formel en vue de promouvoir le travail décent dans les pays de l'ASEAN*, 2016 (uniquement en anglais).

travailleurs de l'économie informelle, par le biais de lois et de règlements correctement appliqués visant à assurer un travail décent et à respecter, promouvoir et réaliser les principes et droits fondamentaux au travail; et iii) des socles de protection sociale conçus et mis en œuvre de manière à étendre progressivement l'assurance sociale à tous les travailleurs ayant une capacité contributive, par exemple par le biais d'incitations ou de prise en charge des cotisations (voir chapitre 1, section 3) <sup>117</sup>. En outre, un environnement favorable aux entreprises est indispensable pour que le secteur se développe, offre de meilleurs emplois et contribue à la croissance économique <sup>118</sup>.

100. Les travailleurs de l'économie informelle doivent également se voir garantir leurs droits fondamentaux d'organisation et de négociation collective, afin de faire entendre leur voix. Tout obstacle, formel ou pratique, à l'exercice de leur droit à la liberté syndicale doit être levé. Leur représentation effective leur permet de participer aux négociations et à la négociation collective, qui sont des moteurs clés pour la formalisation et le travail décent. Leur participation active au dialogue social est également essentielle pour éclairer les stratégies nationales de formalisation et influencer les processus de prise de décision. À cet égard, les organisations de travailleurs les plus représentatives devraient s'attacher à défendre les intérêts des travailleurs de l'économie informelle, et les organisations d'employeurs devraient se mobiliser en faveur de la formalisation des entreprises informelles. Le dialogue social entre les gouvernements et les organisations de travailleurs et d'employeurs devrait être le moyen de s'attaquer à l'informalité des travailleurs et des microentreprises.
101. Outre les mesures en faveur de la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle destinées à l'économie dans son ensemble, une approche sectorielle concentrant les efforts de formalisation sur le secteur du transport par voies navigables intérieures, s'il est considéré comme particulièrement vulnérable, orienté vers la croissance et/ou réceptif, permettrait de donner la priorité aux voies navigables et de veiller à une application ciblée et bien adaptée des méthodes de formalisation <sup>119</sup>.

### 3.3. Mesures visant à attirer et à retenir les travailleurs

102. À mesure que les navires gagnent en complexité technique, le marché du travail de la navigation intérieure souffre d'une pénurie de personnel qualifié, notamment de femmes et de jeunes professionnels, aggravée par l'augmentation de l'âge moyen des travailleurs (en particulier des indépendants) dans certaines régions, comme l'Europe.
103. La pénurie de main-d'œuvre s'explique notamment par des conditions de travail plus difficiles que dans d'autres secteurs (dont les longues heures de travail et les absences prolongées du domicile en raison de périodes de travail avec des déplacements permanents), des salaires peu élevés, l'image du secteur de la navigation intérieure, une protection sociale insuffisante et le manque d'harmonisation des qualifications. L'attractivité du secteur pour les demandeurs d'emploi est une question d'intérêt commun pour les organisations d'employeurs et de travailleurs <sup>120</sup>, ce qui ouvre la voie à un dialogue social bipartite et tripartite efficace.

---

<sup>117</sup> Les pays membres de l'ASEAN ont été encouragés à préconiser des stratégies, par exemple l'attribution de subventions ou prêts publics, pour inciter les travailleurs informels, y compris les indépendants et les micro-entrepreneurs, à déclarer leurs travailleurs ou à cotiser au système d'assurance sociale volontaire ([Déclaration de l'ASEAN sur le renforcement de la protection sociale : cadre et plan d'action régionaux pour la mise en œuvre de la déclaration](#), 2016, 5 et 17 (uniquement en anglais)).

<sup>118</sup> OIT, Conclusions concernant la promotion des entreprises durables, 2007, 11.

<sup>119</sup> OIT, *Femmes et hommes dans l'économie informelle: Un panorama statistique*, 2018.

<sup>120</sup> CEE, 2020, xii.

- 104.** Pour relever ces défis, il est impératif d'élaborer des politiques visant à améliorer l'image et la visibilité du secteur de la navigation intérieure, à rendre la profession attractive pour les jeunes travailleurs en garantissant des conditions de travail décentes, à promouvoir activement les possibilités d'emploi pour les femmes dans le secteur et à accroître la mobilité des travailleurs.
- 105.** La formation est considérée comme un facteur clé pour remédier à la pénurie constante de personnel. Elle facilite la reconnaissance transfrontalière des certificats professionnels, ce qui simplifie la mobilité des travailleurs. Elle est également le principal moteur pour changer l'image de la profession et encourager les jeunes à choisir le transport par voies de navigation intérieures comme un secteur moderne et dynamique offrant des possibilités de carrière viables et diversifiées. La formation peut développer les compétences et l'employabilité des jeunes, offrir de meilleures perspectives de carrière à tous les membres d'équipage et faciliter la transition des travailleurs expérimentés issus d'autres secteurs <sup>121</sup>.
- 106.** Plus important encore, les mesures visant à attirer et à retenir les travailleurs doivent aussi renforcer la compétitivité sociale de la navigation intérieure en relevant les défis du travail décent et en garantissant les principes et droits fondamentaux au travail dans le secteur, ainsi qu'une protection du travail et une protection sociale correctes. À cet égard, il convient de souligner l'importance du rôle des pouvoirs publics dans la mise en œuvre et le contrôle de l'application de la législation nationale et dans la promotion de conditions de travail décentes dans le secteur de la navigation intérieure, ainsi que la responsabilité des entreprises de se conformer à la législation nationale conformément aux normes internationales du travail.
- 107.** La marge de progression est proportionnelle à l'importance de l'informalité et à la gravité des déficits de travail décent actuellement observés dans le secteur, notamment en ce qui concerne les travailleurs migrants. Par exemple, l'ETF dénonce régulièrement les abus dans le secteur en plein essor des croisières fluviales, comme les scandales de 2018 et 2021 <sup>122</sup>, lorsque des contrôles aléatoires effectués par la police fluviale en Allemagne et aux Pays-Bas ont révélé une durée excessive de travail pouvant aller jusqu'à cent heures par semaine, de mauvaises conditions de travail et de vie à bord, ainsi que des salaires inacceptablement bas. Il a été établi, par exemple, que 30 membres d'équipage de deux bateaux de croisière fluviale naviguant sur le Danube étaient payés moins que le salaire minimum fixé à 8,84 euros de l'heure (certains percevaient seulement 2,80 euros de l'heure), et touchaient un salaire mensuel net de 800 euros pour 280 heures de travail (300 euros avaient été déduits pour le gîte et le couvert).
- 108.** En juillet 2019, l'UENF, l'ETF et IG RiverCruise ont signé un accord par lequel ils se sont engagés à travailler ensemble sur l'élaboration de mesures qui soutiennent l'équité dans l'emploi dans le secteur européen des croisières fluviales. C'est essentiel pour renforcer l'attractivité de ce secteur florissant, où la pénurie de main-d'œuvre est préoccupante et où les effets de la crise du COVID-19 sur le marché du travail continuent de se faire sentir <sup>123</sup>.

---

<sup>121</sup> CEE, 2020, 57.

<sup>122</sup> Articles sur le [site](#) de la télévision bavaroise et sur [le site de Nautilus International](#).

<sup>123</sup> CCNR, *Thematic Report*, 16 et suivantes.



## 4. Principes et droits fondamentaux au travail et normes internationales du travail

109. Conformément à la [Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, 1998](#), telle qu'amendée en 2022, les États Membres ont l'obligation, du seul fait de leur appartenance à l'OIT, de respecter, promouvoir et réaliser les principes fondamentaux suivants, indépendamment de la ratification des conventions fondamentales de l'OIT dans lesquelles ils sont exprimés:

- la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- l'abolition effective du travail des enfants;
- l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession;
- un milieu de travail sûr et salubre.

110. Les gouvernements et les partenaires sociaux ont donc le devoir de veiller à ce que les principes et droits fondamentaux au travail soient appliqués au secteur du transport par voies de navigation intérieures et protègent tous ceux qui y travaillent. En ce sens, les gouvernements doivent accorder une plus grande attention à la nature complémentaire de ces principes et droits, comme décrit ci-dessous.

- **Mettre à profit le rôle primordial des partenaires sociaux dans le secteur de la navigation intérieure**, en tenant compte des conventions n<sup>os</sup> 87 et 98 de l'OIT.
  - Il n'existe pas de statistiques particulières sur la syndicalisation des travailleurs du transport par voies de navigation intérieures. Selon l'ITF, le nombre de ses membres exerçant dans le secteur a presque doublé depuis 2015, en raison de la nette augmentation du nombre d'affiliés en Asie et en Amérique latine. Il convient également de noter que la conférence 2022 de la Section de la navigation intérieure de l'ITF a rassemblé 110 syndicats de 65 pays représentant plus de 180 000 travailleurs du remorquage, des croisières fluviales, des bacs et autres.
  - Les conventions collectives sont un outil important pour déterminer les conditions de travail dans la navigation intérieure, comme c'est le cas dans plusieurs pays d'Europe et d'Amérique latine <sup>124</sup>. Elles peuvent également ouvrir la voie à un traitement cohérent des travailleurs de la navigation intérieure, en particulier dans le secteur des croisières fluviales.
  - En ce qui concerne l'action syndicale, les organes de contrôle de l'OIT ont estimé que «des grèves devraient pouvoir être organisées tant par les travailleurs du secteur public que du secteur privé dans un grand nombre de services, y compris [...] les services de transport et de transport public», car ils ne sont pas considérés comme des services essentiels, où le droit de grève pourrait être restreint ou interdit, parce que leur interruption «mettrait en danger, dans l'ensemble ou dans une partie de la population, la vie, la sécurité ou la santé de la personne» <sup>125</sup>. Pourtant, la moitié des pays couverts dans un récent document de l'OIT ont défini le transport comme un service essentiel <sup>126</sup>. Au Bangladesh, plus de 200 000 travailleurs du transport fluvial ont appelé à une grève nationale en 2022, qui a abouti, après des mois de négociations, à une amélioration des salaires et des conditions de travail.

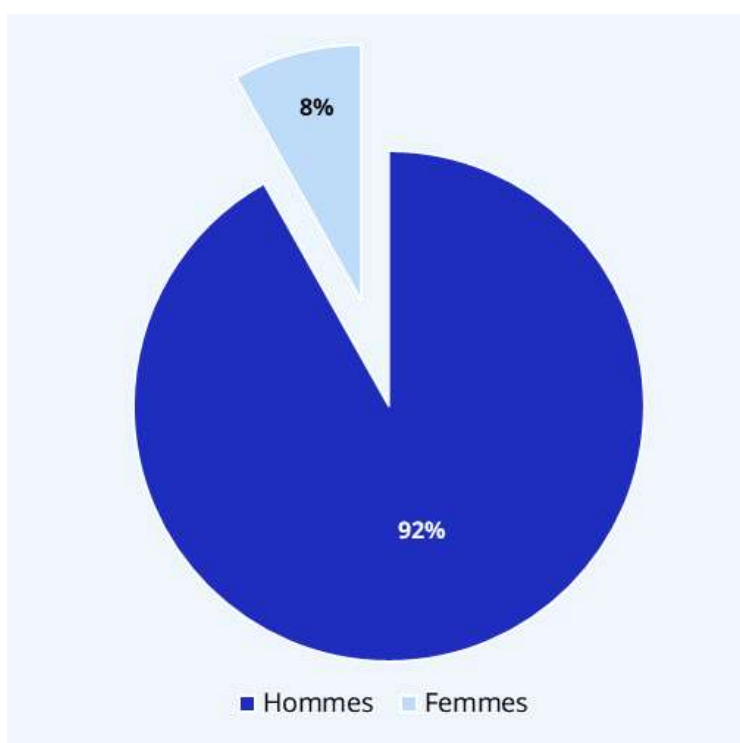
<sup>124</sup> Canessa et Brunet, 15-17; de Leeuw van Weenen, 33, 36, 42.

<sup>125</sup> OIT, *Donner un visage humain à la mondialisation*, ILC.101/III/1B, 2012, paragr. 131-134.

<sup>126</sup> Timo Knäbe et Carlos R. Carrión-Crespo, *The Scope of Essential Services: Laws, Regulations and Practices*, WP 334 (OIT, 2019), 9.

- **Assurer l'égalité des chances et de traitement dans le transport par voies de navigation intérieures pour les femmes et les hommes sans discrimination d'aucune sorte**, en tenant compte de la convention (n° 100) de l'OIT sur l'égalité de rémunération, 1951, et de la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958.
  - Alors que les femmes représentent 39 pour cent de l'emploi total <sup>127</sup>, elles ne constituent que 20 pour cent des salariés du secteur mondial des transports <sup>128</sup>.
  - Le secteur de la navigation intérieure est fortement genré, la main-d'œuvre comptant 92 pour cent d'hommes et seulement 8 pour cent de femmes (figure 3.5).

► **Figure 3.5. Parts de l'emploi dans les voies navigables intérieures, par genre**



Source: Estimations de l'OIT (2020), <https://ilostat.ilo.org>.

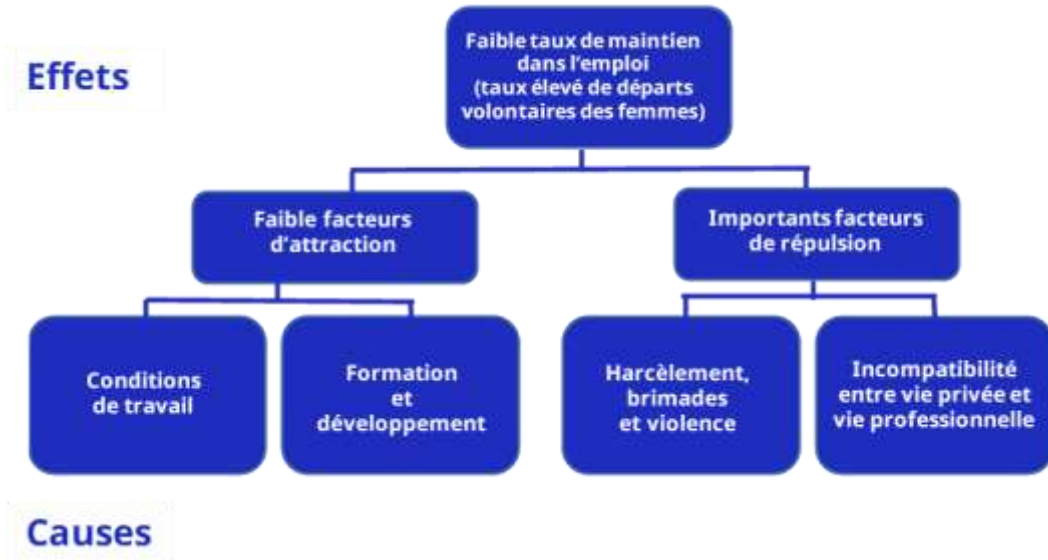
- À la faible part de l'emploi féminin dans les effectifs du transport par voies navigables intérieures s'ajoute le fait que les femmes occupent en partie des emplois informels en tant que travailleuses familiales collaborant à l'entreprise familiale.
- Il convient de noter que les femmes représentent 23 pour cent de la main-d'œuvre dans le secteur de la navigation intérieure en Chine (212 491 travailleuses), selon les statistiques nationales <sup>129</sup>.

<sup>127</sup> Nations Unies, [Rapport sur les objectifs de développement durable 2022](#) (données 2019), 12.

<sup>128</sup> WMU, 47.

<sup>129</sup> Rapport 2020 sur le développement des équipages en Chine.

► **Figure 3.6. Relation de cause à effet du faible taux de maintien dans l'emploi des femmes dans le secteur des transports**



- Les efforts déployés pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans le transport par voies navigables intérieures doivent inclure des mesures visant à améliorer l'égalité des chances et de traitement entre les femmes et les hommes. Pour promouvoir des possibilités d'emploi durables pour les femmes, un élément primordial à prendre en compte est la lutte contre la violence et le harcèlement, l'un des principaux facteurs qui poussent les femmes à quitter le secteur des transports <sup>130</sup>. À cet égard, l'adoption récente de la convention (n° 190) de l'OIT sur la violence et le harcèlement, 2019, est essentielle.
- Lors de sa conférence de la Section de la navigation intérieure de 2022, l'ITF a dénoncé le fait que le harcèlement sexuel était devenu un sujet récurrent dans le secteur des croisières fluviales. Des témoignages ont mis en exergue les problèmes de traitement des cas de harcèlement sexuel visant des femmes dans la navigation intérieure, notamment en raison de mesures inadéquates pour mettre fin à la situation, d'enquêtes et de sanctions insuffisantes à l'égard des auteurs, et de la victimisation <sup>131</sup>. À cet égard, les partenaires sociaux européens du secteur de la navigation intérieure (UENF, OEB, ETF) ont exprimé leur engagement dans la [Déclaration conjointe des partenaires sociaux de la navigation intérieure pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes et des travailleurs LGBTIQI sur le lieu de travail](#) (2018, en anglais).

<sup>130</sup> OIT, Note de synthèse sur le secteur des transports – Les femmes dans le secteur des transports, 2013.

<sup>131</sup> ITF, «"Diverse in our work, united for change" – inland navigation unions hold successful conference in Amsterdam», communiqué de presse, 11 décembre 2022.

- En outre, il a été signalé que la discrimination liée à la maternité dans le secteur de la navigation intérieure obligeait les femmes à choisir entre leur carrière et avoir des enfants, certaines prenant des congés maladie ou étant déclarées médicalement inaptes, ce qui a entraîné un nombre important de démissions après les congés de maternité. Pour celles qui avaient choisi de rester, des réglementations inadaptées ont entravé leur retour au travail en mer ou leur transition à terre <sup>132</sup>. Parmi les autres problèmes, citons les équipements de protection individuelle inadéquats et la non-fourniture de produits menstruels et de dispositifs d'élimination à bord.
- **Adopter des mesures visant à prévenir et éliminer le travail des enfants dans le secteur de la navigation intérieure**, en tenant compte de la convention de l'OIT (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, et de la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999. Voir le chapitre 3, section 5.1.
- **Adopter des mesures visant à prévenir et éliminer le recours au travail forcé ou obligatoire dans le secteur de la navigation intérieure**, en tenant compte de la convention de l'OIT (n° 29) sur le travail forcé, 1930, et de son protocole de 2014, ainsi que de la convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957.
  - La question du travail forcé et de la traite des êtres humains dans la navigation intérieure doit être mise en avant. Par exemple, il a été signalé <sup>133</sup> que, sur la voie navigable Paraguay-Paraná, des bateaux céréaliers et touristiques étaient utilisés pour transporter des filles, des adolescentes et des jeunes gens vers des endroits situés sur ces cours d'eau à des fins d'exploitation sexuelle commerciale sur des bateaux touristiques, ce qui en fait un itinéraire incontournable pour cette forme de tourisme sexuel (connue sous le nom de *barqueritas* ou petites batelières), une activité criminelle qui ne fait l'objet d'aucune riposte suffisante de la part des autorités <sup>134</sup>. En outre, les graves déficits de travail décent sur les bateaux de navigation intérieure, mêlant heures supplémentaires excessives, salaires inacceptablement bas et conditions de travail et de vie abusives (voir chapitre 3, section 3.3), peuvent s'apparenter à du travail forcé à des fins d'exploitation au travail dans des circonstances particulières.
- **Promouvoir un milieu de travail sûr et salubre**, en tenant compte de la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et de la convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006.
  - Ayant été élevé au rang de cinquième principe et droit fondamental au travail par les mandats de l'OIT en 2022, le droit à un milieu de travail sûr et salubre doit être l'un des objectifs prioritaires de politique nationale, ce qui contribuera en fin de compte à une diminution du nombre de décès, de blessures et de maladies professionnelles à l'échelle mondiale.

<sup>132</sup> Human Rights at Sea, «IWD: An Interview with India's First and Only Woman Marine Pilot, Reshma Nilofer Visalakshi MNI», 7 mars 2023.

<sup>133</sup> Organisation internationale pour les migrations (OIM), *Diagnóstico sobre la situación e incidencia de la trata de personas en contextos humanitarios en América del Sur*, 2020.

<sup>134</sup> L. Caputo, «Las barqueritas. Explotación sexual comercial de niñas y adolescentes en los ambientes fluviales del Río Paraguay», dans *I Encuentro Internacional Unidxs contra la Trata y la Esclavitud Moderna* (Buenos Aires, Observatorio de políticas públicas de niñez y adolescencia), 2019.

- Les récents accidents majeurs survenus dans la navigation intérieure ont terni l'image du secteur, considéré comme l'un des modes de transport les plus sûrs, et ont nui à la réputation du transport maritime dans son ensemble. Certains des accidents les plus meurtriers ont impliqué des bacs sur des lacs et des cours d'eau en Afrique et en Asie, par exemple en République démocratique du Congo (2022), au Bangladesh (2021), en Indonésie (2018) et en République-Unie de Tanzanie (2018).
- Ce bilan s'explique notamment par la surcharge, l'état d'innavigabilité des bâtiments, les mesures de sécurité déficientes, le manque d'opérations de recherche et de sauvetage et d'acheminement d'aide vitale. Mais les accidents étaient également liés à des facteurs humains. Selon la CICOS, plus de 5 000 personnes ont perdu la vie dans des accidents sur le réseau des voies navigables du Congo entre 2008 et 2012, et environ 30 pour cent étaient dus à une erreur humaine. Sur les voies navigables européennes, le nombre d'accidents a augmenté depuis 2014 et ils étaient dus à des facteurs humains dans 70 à 80 pour cent des cas. Parmi les principales causes à l'origine des accidents figurent la fatigue et le manque de compétences, de formation et de communication <sup>135</sup>. Voir le chapitre 3, sections 5.3, 6.3 et 6.4.

## 5. Exigences minimales pour travailler à bord

### 5.1. Âge minimum

- 111.** La convention n° 138 de l'OIT s'applique au transport par voies navigables intérieures. En vertu de cette convention, l'âge minimum d'admission au travail ne doit pas être inférieur à l'âge auquel cesse la scolarité obligatoire, ni en tout cas à 15 ans. Dans certaines conditions, un âge minimum de 14 ans est acceptable. L'âge minimum pour les travaux dangereux ne doit pas être inférieur à 18 ans (16 ans dans certains cas exceptionnels). Les États Membres doivent déterminer si le travail ou certaines activités à bord d'un bateau de navigation intérieure sont considérés comme dangereux. La recommandation (n° 146) sur l'âge minimum, 1973, et la recommandation (n° 190) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, fournissent des orientations pour faciliter cette évaluation: levage de charges lourdes; manipulation de substances ou d'agents toxiques ou processus dangereux; travail dans des espaces confinés; travail avec des machines, du matériel et des outils dangereux; travail dans un milieu malsain (températures, niveaux sonores ou vibrations préjudiciables à la santé); travail dans des conditions particulièrement difficiles (pendant de longues heures ou la nuit). La résolution 26/1949 de la Commission des transports internes de l'OIT concernant la protection des jeunes travailleurs employés dans la navigation fluviale ajoute la manipulation de treuils et de grues, les opérations de navigation comportant des risques, le (dé)chargement, l'arrimage, la chauffe et les opérations d'ingénierie <sup>136</sup>.
- 112.** La résolution recommande en outre que, lorsque l'âge minimum est différent d'un pays riverain à l'autre, des accords intergouvernementaux le fixent pour les opérations sur les voies navigables internationales.

<sup>135</sup> International Centre for Safety Ergonomics & Human Factors (INTERGO), [Human factors root causes of accidents in inland navigation: Organisational Aspects: Phase 2B – Report](#), 2021.

<sup>136</sup> OIT, [Note on the proceedings of the third session](#), Inland Transport Committee, Brussels, 18–27 May 1949, 28.

- 113.** En Europe, la Commission centrale pour la navigation du Rhin et la Commission du Danube stipulent que l'âge minimum pour travailler à bord est de 16 ans (17 ans pour la Commission internationale du bassin de la Save); les apprentis peuvent être admis plus tôt, dès l'âge de 15 ans. Dans presque tous les États Membres de l'UE, les réglementations nationales offrent une protection spéciale aux mineurs, par exemple en interdisant le travail de nuit.
- 114.** Aucun âge minimum d'admission au travail dans la navigation intérieure n'est stipulé au niveau régional en Afrique, en Asie ou en Amérique latine. Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, certaines réglementations nationales autorisent les mineurs à travailler à bord des bateaux en tant qu'apprentis (à partir de 14 ou 16 ans), mais d'autres ne le font pas. Dans la pratique, les bateaux naviguant sur cette voie ne semblent pas compter de mineurs dans leur équipage. En Uruguay, les activités de transport sur voie navigable intérieure ont été incluses dans la liste des travaux dangereux par nature et donc interdits aux mineurs <sup>137</sup>.
- 115.** En Asie, sur le Bas-Mékong, la Thaïlande dispose d'une législation maritime applicable à la navigation intérieure, qui fixe l'âge minimum à 16 ans, tandis que d'autres pays l'ont fixé à 15 ou 14 ans dans le cadre de la législation générale du travail. En outre, les lois du travail générales interdisent aux mineurs d'effectuer des travaux dangereux, mais on ne sait pas toujours si certains pays ont déterminé que des tâches spécifiques à bord des navires étaient dangereuses. En Chine, le règlement applicable aux équipages prévoit un âge minimum de 18 ans (16 ans pour les apprentis).

## 5.2. Examens médicaux

- 116.** Les conclusions (n° 114) de la Commission des transports internes de l'OIT concernant les conditions de travail et les conditions sociales des bateliers de la navigation fluviale nationale et internationale soulignent que les examens médicaux lors du recrutement et les examens périodiques, attestant de l'aptitude au travail, sont essentiels pour les travailleurs de la navigation intérieure et devraient être effectués gratuitement par des médecins agréés par l'autorité compétente et connaissant bien les transports internes par voies navigables. La Commission rappelle également que la convention (n° 77) de l'OIT sur l'examen médical des adolescents (industrie), 1946, s'applique au secteur de la navigation intérieure. Par ailleurs, les travailleurs de la navigation intérieure ne devraient pas être tenus de subir un test de dépistage du VIH ou de révéler leur statut sérologique (recommandation (n° 200) de l'OIT sur le VIH et le sida, 2010).
- 117.** Selon les cadres de la CEE, de l'UE, de la CCNR, de la CD et de la CIBS, un certificat de santé valide indiquant l'aptitude médicale (y compris par rapport à la vue et à l'ouïe), délivré par un médecin agréé, est exigé pour les membres de l'équipage. La CCNR impose des critères stricts en matière d'aptitude physique, d'acuité visuelle et d'acuité auditive, et tient une liste des maladies susceptibles d'altérer l'aptitude physique d'un conducteur de bateau. Les régimes de l'UE, de la CCNR et de la CD prévoient également un examen de l'aptitude mentale.
- 118.** Dans l'UE, les dispositions relatives aux examens médicaux ont été harmonisées et liées aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. La directive (UE) 2020/12 demande que les exigences nationales soient conformes aux normes relatives à l'aptitude médicale d'ES-QIN, qui précisent les tests médicaux nécessaires et les critères pour déterminer l'aptitude médicale, notamment la vision, l'ouïe et les conditions physiques et psychologiques qui peuvent rendre temporairement ou définitivement inapte au service, et sont alignées sur les Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer de l'OIT/OMI (en

<sup>137</sup> OIT, Observation du CEACR sur la convention n° 182 – Uruguay (2019).

particulier les critères relatifs à la navigation côtière). Un [modèle](#) de certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude en navigation intérieure est fourni. La fréquence de renouvellement des certificats varie d'un pays européen à l'autre, et seuls quelques-uns exigent un renouvellement régulier après l'entrée dans la profession.

119. En Asie, sur le Bas-Mékong, un certificat médical est normalement exigé quel que soit le lieu de travail, y compris les bateaux de navigation intérieure. Les salariés se soumettent à un examen médical pour s'assurer de leur bonne santé mentale et physique avant de recevoir le certificat.
120. En Amérique latine, tous les pays de la voie navigable Paraguay-Paraná exigent un certificat médical, après examen, pour travailler à bord. La fréquence et la portée des examens médicaux diffèrent. Des examens de l'acuité auditive et de l'acuité visuelle sont exigés dans tous les pays.
121. Par le biais d'une résolution, la réunion de l'OIT de 1968 sur les conditions de travail dans le secteur des transports par voies navigables intérieures a estimé qu'il était urgent d'adopter une norme internationale minimale sur les examens médicaux dans le secteur. Il convient de noter que les *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer* de l'OIT ont été adoptées en 2011 et sont en cours d'élaboration pour les pêcheurs. Elles pourraient constituer une source d'inspiration pour de futures directives destinées aux travailleurs de la navigation intérieure.

### 5.3. Formation et certification

122. La réunion de l'OIT de 1968 sur les conditions de travail dans les transports par voies navigables intérieures a estimé que la formation professionnelle dans le secteur devait être au moins équivalente à celle dispensée dans d'autres secteurs, qu'elle devait permettre aux travailleurs de développer pleinement leurs compétences et qu'elle devait maintenir et améliorer l'efficacité et la sécurité du secteur. Elle a considéré que la certification était primordiale pour garantir la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine et de l'environnement. Le manque de qualifications et de formation (notamment la pénurie de personnel qualifié et une formation pour le maintien dans l'emploi limitée: par exemple, pas de (re)formation périodique, connaissance limitée du travail automatisé, pas d'apprentissage tout au long de la vie) a en effet été identifié comme une cause importante d'accidents <sup>138</sup>. En Afrique, en Chine et en Europe <sup>139</sup>, sur la voie navigable Paraguay-Paraná et sur le Mékong, des efforts sont faits pour généraliser la formation et établir des normes communes.
123. En Asie, la Commission du Mékong a adopté en 2014 un plan de formation pour aider les États Membres à renforcer leurs mécanismes institutionnels et leur capacité à mettre en œuvre efficacement le programme de navigation de la Commission <sup>140</sup>. Selon l'[Accord](#) de 2009 sur le transport fluvial entre le Viet Nam et le Cambodge, les bateaux qui font de la navigation transfrontière doivent disposer à bord d'une liste de l'équipage précisant les titres et les certificats professionnels de chaque membre. Sur le Bas-Mékong, certains pays ont élaboré des programmes d'instruction et de formation pour les travailleurs de la navigation intérieure qui se consacrent aux travaux du pont et des machines (par exemple, la Thaïlande par le biais d'une législation sur la navigation).

---

<sup>138</sup> INTERGO, 27.

<sup>139</sup> Aritua, 4, 6, 71.

<sup>140</sup> «MRC: Formulation of a Training Plan to Implement the Activities under the Navigation Programme, December 2014, MRCS NAP», dans MRC, [Council Study: Interim Report for Navigation Thematic Area](#), 2016, 15.

- 124.** En Afrique, la CICOS a créé et gère directement une école de formation pour les travailleurs de la navigation intérieure sur le Congo <sup>141</sup>. En Afrique du Sud, la [stratégie sur les eaux intérieures](#) de 2021 met l'accent sur l'éducation par le biais d'un programme de formation national mis en œuvre par l'autorité maritime compétente.
- 125.** En Amérique latine, les règles 12 et 13 annexées à l'accord de Santa Cruz de la Sierra harmonisent les exigences en matière de qualification en établissant des normes communes pour la formation et la certification du personnel navigant. En outre, les pays de la voie navigable Paraguay-Paraná utilisent la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), qu'ils ont pour la plupart ratifiée, comme référence commune pour concevoir leurs programmes de formation. Les membres d'équipage interrogés se sont plaints du manque de reconnaissance des qualifications boliviennes dans le contexte régional, ce qui limite l'embauche de personnel bolivien par les compagnies étrangères opérant sous pavillon bolivien.
- 126.** En Europe, les écoles et les instituts de formation en navigation intérieure de plusieurs États Membres de l'UE et au-delà se sont réunis au sein d'un réseau éducatif (EDINNA) afin de partager et d'améliorer en permanence leurs programmes de formation et leurs cursus. Parallèlement, les normes relatives aux qualifications, initialement adoptées au niveau des États ou des voies navigables, ont récemment été harmonisées au niveau de l'UE par le biais de l'[ES-QIN](#) <sup>142</sup>, dont les standards détaillent les compétences requises pour une exploitation des bateaux en toute sécurité par les membres d'équipage aux niveaux opérationnel et de commandement, ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes, les standards pour les examens pratiques et l'agrément de simulateurs. L'ES-QIN contient des modèles de certificats aux formats physique et électronique liés à la base européenne de données des équipages (voir la figure 3.7 pour le modèle de certificat concernant les conducteurs).

► **Figure 3.7. Certificat de qualification en navigation intérieure – Conducteur**

- 127.** La réunion de l'OIT de 1968 sur les conditions de travail dans les transports par voies navigables intérieures a souligné la nécessité d'adopter des instruments internationaux relatifs à la formation professionnelle et aux certificats de compétence dans le secteur. L'harmonisation des certificats de qualification favorise la mobilité de la main-d'œuvre, améliore la sécurité du transport fluvial et accroît l'attractivité du secteur. Soutenir le développement de programmes d'éducation et de formation modernes, adapter la formation aux nouvelles pratiques, aux

<sup>141</sup> Centre régional de formation en navigation intérieure (Décision n° 04/CICOS/CM-05 du 13 décembre 2007).

<sup>142</sup> Intégré dans la directive 2017/2397.



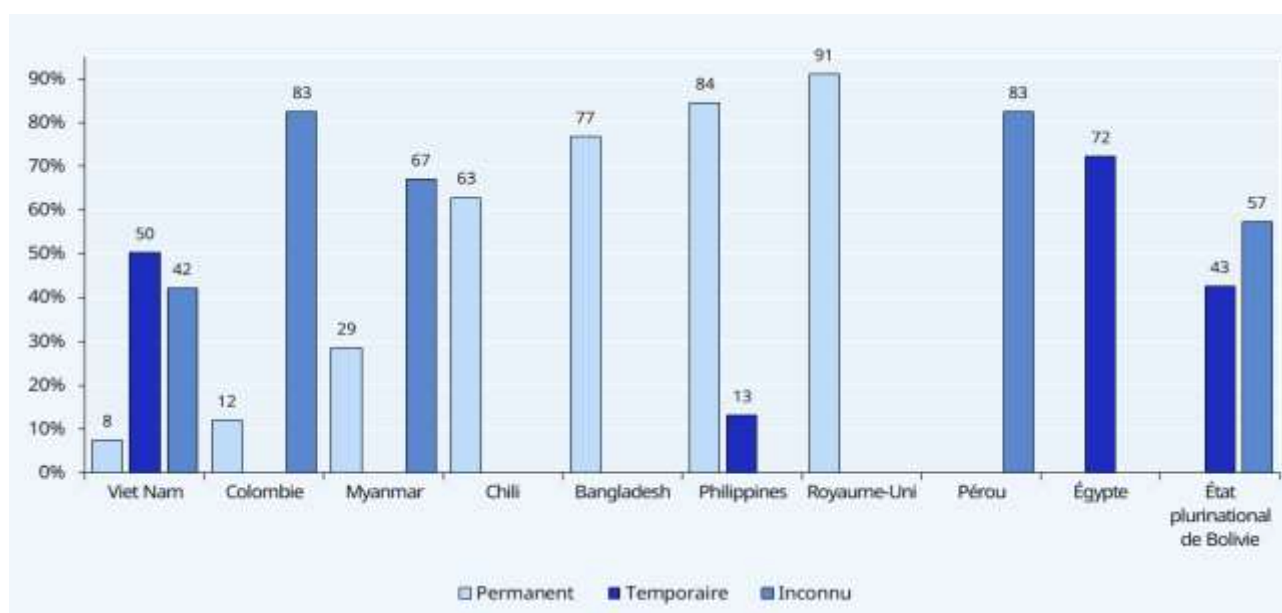
technologies numériques et à l'automatisation, et continuer à harmoniser les processus de délivrance et de reconnaissance des certificats sont des étapes importantes dans cette direction <sup>143</sup>.

## 6. Conditions de service

### 6.1. Accords de travail

- 128.** Les accords de travail sont conclus entre le travailleur de la navigation intérieure et l'employeur, qui est soit le propriétaire du bâtiment, soit un tiers (comme une agence de placement); dans ce dernier cas, la responsabilité en dernier ressort doit incomber au propriétaire du bateau si l'employeur ne respecte pas ses obligations envers le travailleur. Les accords de travail définissent les conditions d'emploi. Ils doivent au minimum respecter les conditions négociées dans les conventions collectives sectorielles, et ils contribuent beaucoup à l'autonomisation des travailleurs de la navigation intérieure et à réduire leur vulnérabilité.
- 129.** L'accord de 1954 concernant les conditions de travail des bateliers rhénans fixe certaines conditions minimales d'emploi. En 2013, le Conseil fédéral suisse a *estimé* qu'il était judicieux de garder l'accord en vigueur, car un retrait de la Suisse de l'accord aurait un effet négatif sur les conditions de travail des bateliers, compte tenu de la non-application des réglementations de l'UE en Suisse et de l'absence de législation nationale propre au secteur.
- 130.** Les exemples nationaux montrent que les types de contrats les plus courants sont les contrats «inconnus» et «permanents». Les contrats «inconnus» ne sont ni «permanents» (sans limite de temps) ni «temporaires» (d'une durée déterminée); ils peuvent représenter des accords par voyage ou diverses modalités de travail, en particulier dans le contexte d'une forte informalité (figure 3.8).

► **Figure 3.8. Part de l'emploi par type d'emploi, dernière année disponible**



Source: Estimations de l'OIT, <https://ilostat.ilo.org>.

<sup>143</sup> CEE, 2020, 57.

- 131.** En Europe, ni la CEE ni les commissions fluviales n'ont publié de directives concernant les accords de travail. La réglementation des accords de travail dans la navigation intérieure relève de la compétence nationale de chaque État. Dans le transport de passagers, le personnel navigant travaille généralement dans le cadre d'un contrat de travail permanent, tandis que le personnel d'accueil travaille généralement sur le même bateau tout au long de la saison dans le cadre d'un contrat saisonnier <sup>144</sup>.
- 132.** Sur le Mékong (Asie), les accords de travail sont régis par la législation générale du travail dans tous les secteurs économiques, y compris le transport par voies navigables intérieures. Les contrats de travail sont généralement écrits, mais ils peuvent être oraux dans certaines situations. Il n'existe pas de données permettant d'estimer le pourcentage de la main-d'œuvre disposant d'un contrat de travail.
- 133.** Sur la voie navigable Paraguay-Paraná (Amérique latine), les contrats sont généralement conclus librement entre les propriétaires de bateaux et les membres d'équipage. La plupart des pays disposent d'une réglementation propre au secteur. Les contrats sont généralement temporaires et limités à la durée du voyage ou à une période déterminée. En Uruguay, les contrats sont collectifs et signés par l'armateur et les représentants des travailleurs au sein du syndicat de la branche d'activité.

## 6.2. Salaires

- 134.** Les salaires font partie des conditions de travail qui ont l'effet le plus tangible sur la vie quotidienne puisque les travailleurs en ont besoin pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. L'accès à des salaires corrects et réguliers est essentiel.
- 135.** Conformément à la résolution de la Commission des transports internes de l'OIT concernant les relations industrielles dans les transports internes (1947) <sup>145</sup>, les gouvernements doivent mettre en place des mécanismes permettant de fixer des taux de salaire minimum dans les branches des services de transport intérieur où il n'existe pas d'accords permettant une régulation efficace par le biais de conventions collectives. Par ailleurs, il convient de prendre en considération la nécessité d'assurer aux travailleurs de la navigation intérieure un niveau de vie convenable.
- 136.** Dans plusieurs pays européens, les conventions collectives sont un outil important pour déterminer les conditions de travail du personnel de la navigation intérieure, notamment les salaires (par exemple en [France](#) et en [Allemagne](#)). Il convient toutefois de noter qu'il existe un écart salarial important entre l'Europe centrale et de l'Est d'une part (salaires de 600 à 1 000 euros, généralement inférieurs aux niveaux de salaire moyens dans l'économie nationale ou le secteur des transports), et l'Europe de l'Ouest d'autre part (par exemple, le revenu médian brut mensuel des travailleurs de la navigation intérieure en Allemagne était de 2 780 à 2 917 euros en 2017) <sup>146</sup>.
- 137.** En Asie, sur le Bas-Mékong, les législations générales sur le travail garantissent que chaque travailleur puisse recevoir un salaire minimum pour répondre à ses besoins les plus élémentaires. Dans certains pays, un organisme national tripartite détermine le taux du salaire minimum, mais, dans la pratique, seuls les secteurs économiques prioritaires en bénéficient, à l'exception de la Thaïlande, où il s'applique au transport fluvial. Au Bangladesh, l'ajustement du salaire minimum, jugé insuffisant, était la principale revendication lors de la grève nationale de 2022, qui a abouti à

---

<sup>144</sup> Tournaye, 66.

<sup>145</sup> OIT, [Bulletin Officiel](#), 1948, vol. 31, pp. 95-98.

<sup>146</sup> CCNR, [Thematic Report](#), 6.

une revalorisation salariale de 60 pour cent pour 200 000 travailleurs des bateaux fluviaux <sup>147</sup>. En Chine, les règlements applicables aux équipages interdisent les déductions salariales et imposent le salaire minimum fixé par le gouvernement local où se trouve l'employeur.

- 138.** En Amérique latine, les législations nationales prévoient un salaire minimum pour tous les travailleurs, qui s'applique également à ceux de la navigation intérieure. Les rémunérations sont généralement précisées dans l'accord de travail et peuvent prendre diverses formes (somme fixe, par voyage, pour une période déterminée, ou en pourcentage du fret/des bénéfices). L'Uruguay dispose d'un système unique de conseils des salaires tripartites et paritaires, où les hausses du salaire minimum sont négociées en commissions par branche d'activité. En Argentine et au Brésil, les revalorisations salariales sont déterminées par des conventions collectives négociées entre les employeurs et les syndicats de chaque secteur.

### 6.3. Temps de travail

- 139.** La réglementation du temps de travail est une préoccupation de longue date de la législation du travail, qui vise à préserver la santé physique et mentale des travailleurs. Elle porte également sur le risque de fatigue <sup>148</sup>, qui est l'un des facteurs responsables ou la cause première de nombreux accidents dans le secteur de la navigation intérieure <sup>149</sup>.
- 140.** Au niveau international, la recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920, est la seule norme internationale du travail propre au secteur. Ce bref instrument non contraignant recommande à chaque Membre de l'OIT d'établir une législation limitant les heures de travail des travailleurs de la navigation intérieure, dans l'objectif de parvenir à la journée de huit heures ou à la semaine de quarante-huit heures. Les États riverains Membres de l'OIT sont invités à conclure des accords à cette fin.
- 141.** En Europe, l'accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans a fixé la durée normale du travail (quarante-huit heures par semaine et huit heures par jour), le repos minimum (dix à douze heures la nuit), le repos hebdomadaire (un jour) et le congé annuel (un jour ouvrable par mois). Certaines de ses dispositions en matière de temps de repos sont désormais obsolètes en raison de l'évolution des technologies modernes et des modes d'exploitation.
- 142.** Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) de la CCNR harmonise les temps de repos minimaux sur le Rhin en fonction du mode d'exploitation du bateau (pas de navigation de nuit en mode A; navigation ininterrompue en mode B) et impose:
- i) huit heures de repos par période de vingt-quatre heures, dont six ou huit heures de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation <sup>150</sup> en mode A;
  - ii) vingt-quatre heures de repos par période de quarante-huit heures, dont au moins deux fois six heures ininterrompues, en mode B.
- 143.** La résolution n° 61 de la CEE recommande la même chose.

<sup>147</sup> ITF, [Bangladesh: revalorisation salariale de 60 pour cent pour 200 000 personnels de la navigation fluviale](#), communiqué de presse, 26 avril 2023.

<sup>148</sup> Barry Strauch et Isabel Gonzalez, [Fatigue among Panama Canal tugboat captains: Its relationship to the captains' health and to Panama Canal operational safety](#), 2018. L'étude soulève de graves préoccupations en matière de SST en indiquant que les capitaines devaient assurer des quarts d'une durée excessive (douze à vingt heures) sans repos suffisant, ce qui perturbait leurs cycles de sommeil circadien, et que la plupart des capitaines interrogés ont fait état d'une fatigue induite par le travail.

<sup>149</sup> Voir chapitre 3, section 4.

<sup>150</sup> Sauf si l'équipement à bord comprend des locaux individuels attribués à un seul membre d'équipage et qui sont protégés contre les effets inadmissibles de bruit et des vibrations.

- 144.** Au niveau de l'UE, l'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure (intégré dans la directive 2014/112/UE du Conseil) a été conclu par le Comité de dialogue social sectoriel européen pour les voies navigables intérieures, qui dirige désormais sa mise en œuvre. Il stipule ce qui suit:
- une durée moyenne maximale de travail de quarante-huit heures par semaine sur une période de douze mois;
  - un maximum de quatorze heures de travail par période de vingt-quatre heures (douze heures pour le travail saisonnier sur les bateaux à passagers);
  - un maximum de quatre-vingt-quatre heures de travail par semaine (soixante-douze heures pour le travail saisonnier sur les bateaux à passagers);
  - un minimum de dix heures de repos par période de vingt-quatre heures (dont au moins six heures sans interruption);
  - un minimum de quatre-vingt-quatre heures de repos par semaine;
  - une durée maximale de travail de nuit de quarante-deux heures par semaine;
  - un minimum de quatre semaines de congé payé annuel;
  - évaluation de santé gratuite tous les ans.
- 145.** Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, les législations nationales fixent la durée de la journée de travail à huit heures, et tout travail dépassant cette durée est considéré comme des heures supplémentaires. Certains pays établissent des réglementations spéciales répondant aux particularités du travail sur un navire donné; d'autres étendent l'application des réglementations générales au transport sur les voies de navigation intérieures. L'obligation d'enregistrer le travail des membres de l'équipage dans le livre de bord facilite la mise en œuvre. L'Argentine et le Brésil prévoient douze heures de repos après douze heures de travail; d'autres pays stipulent six heures de repos après six heures de travail. L'Argentine fait correspondre le nombre de jours travaillés (30) au nombre équivalent de jours de repos (30); dans d'autres pays, le rapport est de 60 ou 90 jours de travail pour 30 jours de repos.
- 146.** Sur le Mékong, les législations générales du travail fixent les horaires de travail normaux à huit heures par jour et quarante-huit heures par semaine au maximum, avec au moins un jour de repos. En Thaïlande, la législation prévoit une certaine flexibilité pour ajuster les heures de travail dans certains secteurs économiques (par exemple, les transports) en fonction de la nature du travail.
- 147.** Il est essentiel d'harmoniser ces prescriptions au niveau de la voie navigable afin de garantir la sécurité et une concurrence loyale. Faute d'harmonisation, les temps de repos sont déterminés soit par l'État du pavillon, soit par l'État territorialement compétent. Dans le premier cas, il y a des variations entre les pays riverains, ce qui entraîne des disparités dans les conditions de travail des travailleurs de la navigation intérieure opérant sur la voie navigable (comme la HPP); dans le second cas, il est difficile de mettre en œuvre et de faire respecter les règles dans la pratique.
- 148.** En ce qui concerne le travail de nuit et ses répercussions sur la santé, les pays peuvent définir le terme «nuit», limiter le travail effectué pendant la nuit, exiger des contrôles de santé réguliers et gratuits pour les travailleurs concernés, interdire le travail de nuit pour les mineurs ou prévoir une rémunération supplémentaire.

#### 6.4. Niveau des effectifs

- 149.** Le terme «niveau des effectifs» renvoie au nombre minimum et au niveau de compétence des membres d'équipage requis à bord des bateaux de navigation intérieure d'une taille et d'un mode d'exploitation donnés, afin d'assurer le fonctionnement sûr et efficace du bâtiment, de garantir la sécurité de la navigation et de prévenir la fatigue. En général, plus le navire est long, plus il faut de travailleurs; et plus le mode d'exploitation est élevé, plus le personnel doit être nombreux à bord.
- 150.** Au niveau international, l'accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans ne contient qu'une disposition générale concernant les effectifs de sécurité.
- 151.** Dans certaines régions, aucune norme minimale en matière d'équipage n'est en vigueur, pas même au niveau national. Ainsi, sur le Mékong, le Cambodge, la République démocratique populaire lao et la Thaïlande n'ont pas fixé d'exigences en matière d'effectifs de sécurité pour la navigation intérieure.
- 152.** Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, le deuxième protocole additionnel à l'Accord relatif aux transports sur l'axe fluvial Paraguay-Paraná (navigation et la sécurité) prévoit que les effectifs de sécurité sont réglementés par les législations nationales, mais il établit un modèle de certificat d'équipage de sécurité et fixe un minimum pour certains types de navires (trois à six personnes). Dans la pratique, ce minimum est largement dépassé et les pays de la HPP affichent des moyennes divergentes (Argentine: 11 à 12; État plurinational de Bolivie: 8 à 10; Brésil: 12; Paraguay: 9 à 12). Le nombre minimum de membres d'équipage sur les bateaux navigant sur la HPP est déterminé par l'autorité navale nationale compétente, en fonction de la taille du bâtiment ou de la durée du voyage.
- 153.** En Europe, les exigences en matière d'effectifs sont définies au chapitre 23 de la résolution n° 61 de la CEE (la CD et la CIBS ont des cadres similaires). Sur le Rhin, les exigences minimales sont non seulement harmonisées mais également instituées de manière uniforme, par le biais d'un règlement détaillé de la CCNR qui définit la taille et la composition des équipages en fonction de la longueur du bateau, du mode d'exploitation et de la qualité de l'équipement technique <sup>151</sup>. Des discussions sont en cours pour mettre à jour ces prescriptions qui ont déjà 30 ans. Parallèlement, des efforts sont déployés pour harmoniser les exigences en matière d'équipage au niveau de l'UE. En 2019, les partenaires sociaux ont présenté des propositions de nouvelles exigences fondées sur l'évaluation de la charge de travail, les heures de travail, les compétences et l'utilisation d'outils de commande électroniques <sup>152</sup>.
- 154.** Les exigences en matière d'équipage devraient idéalement être harmonisées au niveau de la voie navigable afin de parvenir à des conditions équitables. Cela suppose, dans un premier temps, un système commun de qualifications pour les membres d'équipage dans tous les pays riverains, comme décrit dans la section précédente. Sur les voies navigables internationales où les exigences minimales n'ont pas été harmonisées, la législation de l'État du pavillon s'applique généralement, ce qui peut entraîner des incohérences dans le traitement des travailleurs du transport par voie navigable intérieure.

<sup>151</sup> CCNR, Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN).

<sup>152</sup> DST, INTERGO et Peter Turnbull (dir. de publication), *TASCS: Vers un système d'équipage durable* (organisations européennes de partenaires sociaux OEB/UENF/ETF, 2019).

## 7. Sécurité, santé et bien-être

### 7.1. Sécurité et santé au travail

- 155.** Le secteur de la navigation intérieure assure depuis longtemps le transport de passagers et de marchandises en toute sécurité, ce qui explique ses faibles coûts externes. Toutefois, lorsque des accidents se produisent, ils peuvent être mortels et causer des dommages et des dégâts à l'environnement et aux biens.
- 156.** Au niveau international, les bateaux de navigation intérieure ne sont pas explicitement exclus de la Convention internationale de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974. Par exemple, les règles du chapitre V sur la sécurité de la navigation s'appliquent à tous les bâtiments pour tous les voyages, à l'exception des navires de guerre et des bateaux naviguant uniquement sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord. L'OMI, qui ne régule généralement pas dans ce domaine, a récemment décidé, compte tenu du nombre élevé de décès dus aux accidents de ferry, d'adopter des [règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux](#), qui ne sont pas contraignantes et se concentrent sur la sécurité mais abordent également d'autres questions qui y sont liées, telles que les certificats médicaux, la certification et les effectifs. En outre, deux conventions fondamentales de l'OIT de portée générale visent à mettre en œuvre des politiques nationales cohérentes en matière de SST par le biais du dialogue social et à promouvoir une culture nationale de la prévention en matière de SST (convention n° 187); à énoncer les principes de base d'une politique et d'une stratégie au niveau national et au niveau de l'entreprise pour la mise en œuvre de mesures de prévention et de protection en matière de SST (convention n° 155); et à établir des prescriptions et des procédures aux fins de l'enregistrement et de la déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles, ainsi que de la publication de statistiques annuelles (protocole de 2002 relatif à la convention n° 155 sur la sécurité et la santé au travail, 1981). Bien qu'elle ne s'applique pas aux navires opérant exclusivement sur les voies navigables intérieures, il convient de noter que, pour le secteur du transport maritime, la MLC, 2006 ([norme A4.3](#)), fixe des exigences relatives à l'évaluation des risques que doit effectuer l'armateur du navire et à la protection contre le bruit et les vibrations (voir également la [convention \(n° 148\) sur le milieu de travail \(pollution de l'air, bruit et vibrations\)](#), 1977).
- 157.** Le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) de la CEE définit des règles uniformes applicables au trafic sur les voies navigables, dont la déclaration d'accident, et a inspiré les règles de la Commission du Danube et de la Commission internationale du bassin de la Save. Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) de la CCNR régule la sécurité de la navigation de manière plus détaillée.
- 158.** Par ailleurs, la résolution n° 61 de la CEE contient des recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure. En Europe, les prescriptions pertinentes de la CCNR et de l'UE ont été alignées par le biais de l'ES-TRIN, qui contient des dispositions sur la sécurité technique des bateaux de navigation intérieure, des dispositions spéciales pour les bateaux à passagers et des dispositions relatives à la SST concernant les EPI <sup>153</sup> et la sécurité sur le lieu de travail (telles que les mesures de protection contre les chutes, les dimensions des postes de travail et des passerelles, l'accès aux lieux de travail, la protection contre le bruit et les vibrations), avec des

---

<sup>153</sup> La majorité des accidents du travail mortels sur les voies navigables intérieures aux Pays-Bas entre 1998 et 2009 étaient des noyades, principalement en raison du non-port d'un gilet de sauvetage.

références à la convention SOLAS et à certaines résolutions de l'OMI. Les partenaires sociaux européens de la navigation intérieure soutiennent activement sa mise en œuvre <sup>154</sup>.

159. En ce qui concerne la surcharge, il convient de noter que l'organisme de contrôle désigné d'un État membre de la CCNR/UE doit fixer le nombre maximal de passagers autorisé (à inscrire sur le certificat du bateau de navigation intérieure), qui ne doit pas dépasser le nombre de passagers pris en compte pour l'aire d'évacuation et pour le calcul de la stabilité du bateau, et qui doit être affiché à bord. Dans l'ES-QIN, la formation de base à la sécurité est une compétence à acquérir par tous les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure. Le conducteur de bateau est responsable de la sécurité de l'équipage et, conformément à la directive 89/391/CEE du Conseil, il doit identifier tout risque éventuel et procéder à une évaluation des risques.
160. Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, les législations nationales contiennent quelques dispositions relatives à la SST spécifiques au secteur, mais ce sont surtout des réglementations générales qui sont appliquées, la responsabilité d'un lieu de travail sûr incombant principalement à l'armateur. Les lacunes signalées dans les entretiens concernent les EPI, qui ne sont pas fournis par le propriétaire et restent à la charge des travailleurs (Paraguay), ou qui sont de mauvaise qualité.
161. Sur le Bas-Mékong, aucune mesure de SST propre à la navigation intérieure n'a été adoptée. Les règles existantes s'appliquent à tous les lieux de travail, tous secteurs économiques confondus, et prévoient l'élaboration, la mise en œuvre et la révision de politiques et mesures relatives à la SST, notamment en ce qui concerne l'évaluation des risques, la déclaration des accidents et les EPI.
162. En Afrique du Sud, la [stratégie sur les eaux intérieures](#) cherche à promouvoir et à améliorer la sécurité et le bien-être des personnes.

## 7.2. Soins médicaux, logement et nourriture

### Soins médicaux

163. Contrairement aux navires de mer, les bateaux de navigation intérieure circulent le long des rives. En cas d'accident, de maladie ou d'autres urgences sanitaires, les membres de l'équipage peuvent donc généralement être rapidement transportés à l'hôpital à terre. Par conséquent, les règles applicables ne donnent pas de précisions sur la fourniture de soins médicaux.
164. La résolution n° 61 de la CEE et l'ES-TRIN, applicables aux États Membres de l'UE et de la CCNR, ne contiennent pas de dispositions détaillées sur les soins médicaux à bord, mais stipulent qu'au moins une trousse de premiers secours doit être disponible et précisent son emplacement à bord et ses dimensions. Le cadre de la Commission du Danube recommande que les trousse de premiers secours soient disponibles en nombre suffisant.
165. En Asie, l'[Accord](#) bilatéral entre le Cambodge et le Viet Nam relatif au transport par voies navigables stipule qu'en cas de maladie, les membres de l'équipage des navires battant pavillon de l'une ou l'autre partie contractante sont autorisés à rester sur le territoire de l'autre partie le temps nécessaire au traitement médical. L'Accord quadripartite contient une disposition similaire sur l'assistance médicale. Aucune mesure particulière n'a été adoptée pour traiter la question des soins médicaux à bord des bateaux de navigation intérieure. La législation générale prévoit des soins de santé primaires et des trousse de premiers secours.

<sup>154</sup> Voir les [informations](#) sur l'ES-TRIN (en anglais) sur le site web de la plateforme européenne du transport par voies navigables intérieures.

- 166.** Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, toutes les réglementations nationales exigent que l'armateur fournisse la trousse de premiers secours nécessaire et l'assistance médicale à bord en cas d'accident du travail ou de maladie non professionnelle.

### Logement

- 167.** Les exigences en matière de sécurité pour la construction et l'équipement des bateaux de navigation intérieure doivent également tenir compte des questions sociales. Tout comme pour le transport maritime, les travailleurs de la navigation intérieure vivent et travaillent souvent à bord, à moins que les bâtiments ne retournent quotidiennement à leur port d'attache. Les heures de travail éprouvantes sur les bateaux de navigation intérieure justifient la nécessité de disposer d'espaces de repos et de vie adéquats afin de garantir la sécurité et le confort des membres de l'équipage. Leur qualité varie considérablement, les navires les plus grands et les plus récents disposant généralement de logements plus confortables.
- 168.** La résolution n° 61 de la CEE contient des dispositions sur le logement de l'équipage, y compris ses dimensions et son emplacement, la protection contre le bruit et les vibrations, et les équipements de chauffage, de cuisine et de réfrigération.
- 169.** En Europe, l'ES-TRIN harmonise les exigences en matière de logement et a été intégré à la directive européenne 2016/1629, qui ne s'applique pas aux bacs à passagers. L'ES-TRIN contient des dispositions relatives à la construction et à l'équipement des bateaux de navigation intérieure ainsi qu'à la ventilation, au chauffage et à l'éclairage des locaux de séjour et de couchage. Les prescriptions en matière de dimensions, d'occupation maximale des chambres à coucher (deux), de surface disponible au sol minimale, de hauteur libre (2 m), de volume d'air minimal, d'ameublement (un lit de 2 m x 0,9 m et un placard par membre d'équipage) sont détaillées, de même que pour la cuisine (cuisinière, évier, réfrigérateur, espace de rangement et de travail) et les installations sanitaires (une toilette pour six membres d'équipage, un lavabo pour quatre membres d'équipage et une douche pour six membres d'équipage).
- 170.** Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, l'armateur est tenu dans la plupart des pays de fournir un logement approprié pour que les équipages puissent se reposer; seule la législation brésilienne a des dispositions détaillées en matière de logement de l'équipage. Les membres d'équipage interrogés étaient satisfaits des conditions de logement sur les bateaux navigant sur cette voie. Sur le Bas-Mékong, il n'existe pas de normes complètes relatives au logement.

### Nourriture et eau

- 171.** Étant donné que les bateaux de navigation intérieure circulent à proximité de la terre, il n'est généralement pas jugé nécessaire de fixer des règles détaillées sur la fourniture de nourriture et d'eau.
- 172.** En Europe, l'ES-TRIN exige que des cuisines soient prévues pour la préparation de la nourriture et des repas en commun et qu'un approvisionnement en eau potable soit mis à la disposition des personnes à bord des bateaux de navigation intérieure.
- 173.** Sur le Bas-Mékong, il n'existe pas d'exigences sectorielles particulières en matière d'alimentation et d'eau; la législation générale oblige parfois les employeurs à garantir l'accès à l'eau potable. En République démocratique populaire lao, il semble que, dans la pratique, la nourriture et les boissons sont fournies aux travailleurs et leur coût déduit de leur salaire.
- 174.** Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, les législations nationales établissent l'obligation pour l'armateur de fournir des repas suffisants et équilibrés à bord. Les membres d'équipage interrogés ont souligné que cette obligation était respectée, à l'exception de ceux du Paraguay,



qui ont déclaré que seule la moitié des compagnies respectait correctement cette obligation, certains armateurs accordant des sommes d'argent au lieu de fournir de la nourriture à l'équipage pendant la navigation.

175. Il convient de noter que l'OIT a adopté en 2014 des [Directives sur la formation des cuisiniers de navire](#) pour les gens de mer, qui pourraient inspirer de futures directives destinées aux travailleurs de la navigation intérieure.

## 8. Sécurité sociale

176. La sécurité sociale est un droit humain. Elle se définit par un ensemble de politiques et de programmes financés collectivement qui visent à réduire et prévenir la pauvreté, la vulnérabilité et l'exclusion sociale tout au long du cycle de vie. La protection sociale est divisée en neuf branches principales: les prestations à l'enfance et aux familles, la protection de la maternité, les aides aux chômeurs, les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, les prestations en cas de maladie, la protection de la santé (soins médicaux), les prestations de vieillesse, les prestations d'invalidité/handicap et les prestations de survivants. Les systèmes de protection sociale couvrent tous ces domaines d'action en combinant des régimes contributifs (assurance sociale) et des régimes non contributifs financés par l'impôt (dont l'assistance sociale).
177. La convention (n° 102) de l'OIT concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, sert de référence aux dispositions juridiques internationales dans ce domaine, car elle a été la première à regrouper ces neuf risques sociaux sous le terme de sécurité sociale, à fixer les niveaux minimaux de protection applicables aux différents types de régimes contributifs et non contributifs, et à en établir les grands principes d'administration et de financement.
178. L'Accord rhénan – le seul instrument régional et international sectoriel dans le domaine de la sécurité sociale – a institué une coordination des législations de sécurité sociale de six pays au bénéfice d'un groupe particulier de travailleurs migrants, les bateliers rhénans, en couvrant leurs droits aux prestations et la totalisation des périodes d'activité<sup>155</sup>. Depuis son entrée en vigueur en 2010, le [Règlement \(CE\) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale](#) a partiellement remplacé l'Accord rhénan, qui n'est plus applicable aux bateliers rhénans résidant sur le territoire de l'UE. Parallèlement, un [Accord dérogatoire relatif à la législation applicable aux bateliers rhénans](#) a été conclu, permettant aux parties à l'Accord rhénan de conserver comme critère de détermination de la législation de sécurité sociale applicable aux bateliers le territoire de l'État signataire où se trouve le siège de l'entreprise qui exploite le bateau (principe rhénan). Les partenaires sociaux européens de la navigation intérieure ont appelé à l'application du principe rhénan aux membres d'équipage de tous les bateaux européens de navigation intérieure afin d'en assurer la sécurité juridique<sup>156</sup>. Ils émettent des doutes sur le Règlement 883/2004 et son application à l'emploi transfrontière dans le transport fluvial, considérant que le règlement ne parvient pas à garantir que tous les bateliers rhénans travaillant sur le même bateau soient soumis à la même législation de sécurité sociale.
179. Sur le Bas-Mékong, il n'existe pas de réglementation particulière régissant la responsabilité des armateurs en cas d'accidents du travail ou de maladies professionnelles à bord des bateaux de navigation intérieure. Toutefois, les législations générales du travail tiennent habituellement

<sup>155</sup> Helmut Creutz, «Le nouvel accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans», *Revue internationale du Travail*, vol. 120, n° 1, 1981, 99.

<sup>156</sup> [Lettre](#) conjointe OEB/UENF/ETF du 2 juin 2020 (en anglais).

l'employeur pour responsable de la prise en charge des frais médicaux et de l'indemnisation des travailleurs qui en sont victimes. Les législations générales sur la sécurité sociale s'appliquent traditionnellement aux effectifs des navires battant pavillon national s'ils sont des assurés payant des cotisations; il n'est pas certain qu'elles s'appliquent aux bateaux naviguant dans les eaux relevant de la juridiction d'un autre État et aux travailleurs étrangers. Au Bangladesh, où la plupart des travailleurs de la navigation intérieure se trouvent dans le secteur informel et ne bénéficient d'aucune sécurité de la retraite, la création d'un fonds de prévoyance et d'un fonds de protection sociale pour les équipages, ainsi que l'indemnisation des accidents et des décès sur le lieu de travail <sup>157</sup>, figuraient parmi les principales revendications lors de la grève nationale de 2022.

180. Sur la voie navigable Paraguay-Paraná, l'armateur est tenu d'assumer les premiers coûts des soins médicaux et d'hospitalisation pour l'équipage, après quoi la couverture du système de sécurité sociale se déclenche, ou bien l'assurance obligatoire couvre cette éventualité dès le départ. La convention n° 102 a été ratifiée par tous les pays de la voie navigable et, conformément à la règle générale établie par le marché commun du Sud (MERCOSUR), les réglementations de sécurité sociale d'un État partie s'appliquent, indépendamment de la nationalité, aux personnes travaillant sur son territoire, ainsi qu'à celles qui travaillent à bord de navires battant son pavillon. Les législations nationales sur la sécurité sociale appliquent cette règle aux travailleurs du transport par voies navigables intérieures. Les conditions et les montants des prestations varient.
181. Comme nous l'avons observé, la grande majorité des travailleurs de la navigation intérieure dans le monde travaillent dans le cadre d'arrangements informels et ne sont donc pas couverts par les programmes et régimes contributifs prévus par la loi. À cet égard, il convient de rappeler que la recommandation (n° 202) sur les socles de protection sociale, 2012, invite tous les pays à établir des socles de protection sociale applicables à tous en tant qu'élément fondamental de leur système national de sécurité sociale, en vue de garantir l'accès à des soins de santé essentiels et une sécurité élémentaire de revenu et de contribuer à promouvoir l'activité économique productive et la formalisation de l'emploi.

## 9. Mise en application et respect des règles

182. Tous les États Membres de l'OIT ont le devoir d'adopter, de mettre en application et de faire respecter efficacement les législations et réglementations nationales afin de veiller à ce que les principes et droits fondamentaux au travail et les conventions internationales du travail ratifiées protègent et soient appliqués à tous les travailleurs de la navigation intérieure, en tenant compte des obligations qui leur incombent en vertu d'autres normes internationales du travail.
183. Les employeurs du secteur de la navigation intérieure ont la responsabilité de respecter les droits humains et les droits du travail dans leurs chaînes d'approvisionnement, conformément aux [Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme](#) et à la Déclaration sur les EMN, ainsi que de se conformer à la législation nationale partout où ils exercent leurs activités.
184. L'inspection du travail est la clé de voûte pour veiller au respect du cadre juridique relatif aux conditions de travail et à la protection des travailleurs dans l'exercice de leurs fonctions. La [convention \(n° 81\) de l'OIT sur l'inspection du travail, 1947](#), exige des États qui la ratifient qu'ils aient un système d'inspection du travail dans les établissements industriels et commerciaux, dont les entreprises minières et de transport peuvent être exemptées, une possibilité qui n'a guère été

---

<sup>157</sup> ITF, «Bangladesh, global solidarity shines spotlight on 200,000 striking waterway workers», communiqué de presse, 8 décembre 2022.

utilisée par les États ayant ratifié la convention <sup>158</sup>. Les transports publics par voie d'eau sont couverts en principe par la convention n° 81 <sup>159</sup>. La convention établit les principes relatifs aux fonctions et à l'organisation du système d'inspection, aux critères de recrutement, au statut et aux conditions de service du personnel de l'inspection du travail, ainsi qu'à leurs compétences et obligations. Les services d'inspection du travail doivent publier un rapport annuel et le soumettre à l'OIT.

- 185.** Le contrôle de l'application de la législation a tendance à se concentrer davantage sur la sécurité et l'exploitation des navires fluviaux que sur les conditions de travail et la protection des travailleurs. Ces inspections peuvent néanmoins améliorer la SST des travailleurs des transports fluviaux et certaines conditions de travail ayant une incidence sur la sécurité (par exemple, les heures de repos, les effectifs, les qualifications).
- 186.** En Europe, les autorités nationales de police fluviale et de navigation des États membres de la CCNR contrôlent le respect du cadre réglementaire de la Commission, en particulier ses règles de navigation. Les inspections de la police fluviale sur les bateaux de navigation intérieure peuvent induire des contrôles des documents à bord et des gilets de sauvetage. Par ailleurs, AQUAPOL, le réseau européen des polices maritimes et fluviales, cherche à renforcer la sécurité sur les principales voies navigables européennes en améliorant la coopération transfrontalière en matière d'application des lois, notamment en suivant les déplacements des bateaux et en recueillant des données auprès des autorités nationales sur les contrôles effectués par la police. En outre, pour s'assurer que les bâtiments opérant sur les voies navigables intérieures de l'UE respectent les exigences techniques de sécurité uniformes de l'ES-TRIN, les pays de l'UE doivent mettre en place des organismes d'inspection nationaux chargés d'effectuer les inspections initiales, périodiques et autres des navires. Un certificat de navigation intérieure de l'Union ([modèle](#) dans ES-TRIN, annexe 3) est délivré avant l'entrée en service, avec une période de validité de dix ans (cinq pour les bateaux à passagers). Les pays doivent attribuer à chaque bateau un numéro d'identification unique et mettre à jour la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure en indiquant le statut du certificat.
- 187.** De même, le deuxième protocole additionnel à l'Accord relatif aux transports sur l'axe fluvial Paraguay-Paraná (navigation et la sécurité) prescrit à ses membres de mettre en place un régime d'inspection uniforme pour les navires, afin de garantir le respect des normes de sécurité minimales. La règle 10 décrit les procédures, la fréquence et la portée des inspections des bâtiments par les autorités nationales en vue de l'obtention ou du renouvellement des certificats de sécurité. Les bateaux se trouvant dans des ports étrangers sont soumis au contrôle de l'État du port.
- 188.** Le contrôle de l'application au niveau national reste souvent limité ou sommaire, même lorsqu'il existe des réglementations régionales sur certains aspects du transport fluvial, en raison de leur nature généralement non contraignante (sauf sur le Rhin) ou de la latitude laissée aux autorités nationales pour les mettre en œuvre et les faire respecter.

---

<sup>158</sup> OIT, *L'inspection du travail*, étude d'ensemble, Conférence internationale du Travail, rapport III (partie 4B), 71<sup>e</sup> session, 1985, 15.

<sup>159</sup> OIT, *L'inspection du travail*, étude d'ensemble, Conférence internationale du Travail, rapport III (partie 1B), 95<sup>e</sup> session, 2006, 13.

**189.** S'agissant des cadres de gouvernance nationaux:

- les pays n'ont souvent pas de législation sectorielle régissant le transport par voies de navigation intérieures et appliquent le droit du travail de manière générale au secteur;
- certains pays appliquent leurs lois et réglementations en matière de transport maritime au secteur de la navigation intérieure, en totalité ou en partie <sup>160</sup>;
- un certain nombre de pays disposent de lois et de réglementations nationales sectorielles relatives à la navigation intérieure, principalement axées sur la sécurité de la navigation et les exigences techniques, et régissant parfois les conditions de travail.

**190.** Les pays dotés d'une législation sectorielle sur la navigation intérieure ou le transport maritime désignent généralement une autorité maritime ou de transport chargée de la faire appliquer, et celles-ci se concentrent souvent sur le contrôle du respect des exigences techniques de sécurité relatives aux navires de la navigation intérieure ou au moins sur les aspects du travail liés à la sécurité (par exemple les qualifications, les effectifs et le temps de travail) <sup>161</sup>. Par ailleurs, dans les pays où la législation générale du travail s'applique à la navigation intérieure, les inspecteurs sont normalement chargés de contrôler le respect des conditions de travail, de la SST et d'autres questions liées au travail dans les établissements à terre. Compte tenu des ressources humaines et financières limitées des départements du travail, de l'absence de réglementations particulières au secteur et du manque d'accords de coopération entre les départements du travail et ceux des voies navigables intérieures, de la marine ou des transports, des questions se posent quant à l'efficacité et à la fréquence des inspections du travail sur les bateaux de la navigation intérieure.

**191.** Comme nous l'avons vu dans les sections précédentes, les législations nationales varient considérablement, non seulement d'une région à l'autre, mais aussi au sein d'une même région, en matière de contenu et de niveau de protection. Il en ressort que le contrôle de l'application de la législation aux transports fluviaux transfrontaliers est irrégulier, fastidieux et coûteux, et cela entraîne un traitement incohérent des travailleurs et des employeurs du secteur.

**192.** En outre, les cadres réglementaires nationaux divergent quant à leur champ d'application. Ils peuvent s'appliquer:

- i) à tous les navires battant pavillon national, quelle que soit leur position géographique;
- ii) à tous les navires naviguant dans le pays concerné, quel que soit leur pavillon; ou
- iii) à tous les navires dont l'exploitant a son siège dans le pays concerné.

**193.** En l'absence d'harmonisation et de conventions collectives, la compétence territoriale oblige les navires à se conformer à une législation nationale différente chaque fois qu'ils franchissent une frontière, ce qui crée des difficultés pratiques pour les entreprises et les travailleurs du transport par voies de navigation intérieures (comme des taux de salaire différents et l'obligation de comptabiliser les heures travaillées dans un autre État). La compétence d'un État du pavillon peut aussi créer une situation déséquilibrée et favoriser la concurrence déloyale et, enfin, la complexité des structures des entreprises et l'externalisation en rajoutent à la difficulté d'identifier les responsabilités. Cela peut se traduire par une insécurité juridique et un manque d'efficacité dans

---

<sup>160</sup> En Afrique du Sud, la loi sur la marine marchande (MSA) a été [déclarée applicable à la navigation intérieure](#) en 2008, et l'autorité de sécurité maritime sud-africaine (SAMSA) a été désignée comme autorité compétente; en République-Unie de Tanzanie, la loi sur la marine marchande s'applique également à la navigation intérieure, y compris sur le lac Victoria; en Chine, [le règlement sur les équipages de 2007 couvre à la fois les gens de mer et les équipages de bateaux de navigation intérieure](#).

<sup>161</sup> Harrie de Leijer et coll., *Inland Waterways Transport: Good Practice Manual and Reference Guide* (Banque mondiale, 2015).

le contrôle de l'application de la législation. À la lumière de ce qui précède, l'harmonisation est indispensable pour veiller à ce que tous les bateaux de la navigation intérieure soient sur un pied d'égalité <sup>162</sup>. En outre, un instrument normatif sur la conduite durable et responsable des entreprises, tel que la [Déclaration sur les EMN](#), peut également contribuer à promouvoir les possibilités de travail décent ainsi qu'à atténuer et résoudre les difficultés découlant de la nature transfrontalière du transport par voies de navigation intérieures.

---

<sup>162</sup> Voir, par exemple, le [quatrième protocole additionnel](#) à l'accord de transport fluvial sur la voie navigable Paraguay-Paraná qui vise à renforcer l'homogénéisation des réglementations en vigueur dans les pays membres (en espagnol).

## ► Annexe

---

### Liste de référence non exhaustive des normes, déclarations et directives de l'OIT, ainsi que d'autres instruments internationaux, qui peuvent étayer les progrès vers le travail décent et durable dans le secteur des voies navigables intérieures

#### Normes internationales du travail

##### Conventions fondamentales (et les recommandations qui les accompagnent)

- Convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930, son Protocole de 2014, la recommandation (n° 35) sur la contrainte indirecte au travail, 1930, et la recommandation (n° 203) sur le travail forcé (mesures complémentaires), 2014
- Convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948
- Convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949
- Convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951, et la recommandation (n° 90) sur l'égalité de rémunération, 1951
- Convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957
- Convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, et la recommandation (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958
- Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, et la recommandation (n° 146) sur l'âge minimum, 1973
- Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981
- Convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, et la recommandation (n° 190) sur les pires formes de travail des enfants, 1999
- Convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006, et la recommandation (n° 197) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006

##### Conventions relatives à la gouvernance (et les recommandations qui les accompagnent)

- Convention (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947, et la recommandation (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947 et la recommandation (n° 82) sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947
- Convention (n° 122) sur la politique de l'emploi, 1964, la recommandation (n° 122) sur la politique de l'emploi, 1964, et la recommandation (n° 169) concernant la politique de l'emploi (dispositions complémentaires), 1984
- Convention (n° 129) sur l'inspection du travail (agriculture), 1969, et la recommandation (n° 133) sur l'inspection du travail (agriculture), 1969

- Convention (n° 144) sur les consultations tripartites relatives aux normes internationales du travail, 1976, et la recommandation (n° 152) sur les consultations tripartites relatives aux activités de l'Organisation internationale du Travail, 1976

### **Conventions techniques (et les recommandations qui les accompagnent)**

- Convention (n° 77) sur l'examen médical des adolescents (industrie), 1946, et la recommandation (n° 79) sur l'examen médical des enfants et des adolescents, 1946
- Convention (n° 94) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949, et la recommandation (n° 84) sur les clauses de travail (contrats publics), 1949
- Convention (n° 95) sur la protection du salaire, 1949, et la recommandation (n° 85) sur la protection du salaire, 1949
- Convention (n° 97) sur les travailleurs migrants (révisée), 1949, et la recommandation (n° 86) sur les travailleurs migrants (révisée), 1949
- Convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952
- Convention (n° 118) sur l'égalité de traitement (sécurité sociale), 1962
- Convention (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964 [tableau I modifié en 1980], et la recommandation (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964
- Convention (n° 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969, et la recommandation (n° 134) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969
- Convention (n° 131) sur la fixation des salaires minima, 1970, et la recommandation (n° 135) sur la fixation des salaires minima, 1970
- Convention (n° 135) concernant les représentants des travailleurs, 1971, et la recommandation (n° 143) concernant les représentants des travailleurs, 1971
- Convention (n° 140) sur le congé-éducation payé, 1974, et la recommandation (n° 148) sur le congé-éducation payé, 1974
- Convention (n° 143) sur les travailleurs migrants (dispositions complémentaires), 1975, et la recommandation (n° 151) sur les travailleurs migrants, 1975
- Convention (n° 142) sur la mise en valeur des ressources humaines, 1975, et la recommandation (n° 195) sur la mise en valeur des ressources humaines, 2004
- Convention (n° 148) sur le milieu de travail (pollution de l'air, bruit et vibrations), 1977, et la recommandation (n° 156) sur le milieu de travail (pollution de l'air, bruit et vibrations), 1977
- Convention (n° 151) sur les relations du travail dans la fonction publique, 1978, et la recommandation (n° 159) sur les relations du travail dans la fonction publique, 1978
- Convention (n° 154) sur la négociation collective, 1981, et la recommandation (n° 163) sur la négociation collective, 1981
- Convention (n° 156) sur les travailleurs ayant des responsabilités familiales, 1981, et la recommandation (n° 165) sur les travailleurs ayant des responsabilités familiales, 1981
- Convention (n° 157) sur la conservation des droits en matière de sécurité sociale, 1982, et la recommandation (n° 167) sur la conservation des droits en matière de sécurité sociale, 1983

- Convention (n° 158) sur le licenciement, 1982, et la recommandation (n° 166) sur le licenciement, 1982
- Convention (n° 159) sur la réadaptation professionnelle et l'emploi des personnes handicapées, 1983, et la recommandation (n° 168) sur la réadaptation professionnelle et l'emploi des personnes handicapées, 1983
- Convention (n° 169) relative aux peuples indigènes et tribaux, 1989
- Convention (n° 160) sur les statistiques du travail, 1985, et la recommandation (n° 170) sur les statistiques du travail, 1985
- Convention (n° 170) sur les produits chimiques, 1990, et la recommandation (n° 177) sur les produits chimiques, 1990
- Convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985, et la recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985
- Convention (n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, et la recommandation (n° 180) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992
- Convention (n° 175) sur le travail à temps partiel, 1994, et la recommandation (n° 182) sur le travail à temps partiel, 1994
- Convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, et la recommandation (n° 188) sur les agences d'emploi privées, 1997
- Convention (n° 183) sur la protection de la maternité, 2000, et la recommandation (n° 191) sur la protection de la maternité, 2000
- Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)
- Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, et la recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007
- Convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, et la recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019

### **Recommandations techniques**

- Recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920
- Recommandation (n° 92) sur la conciliation et l'arbitrage volontaires, 1951
- Recommandation (n° 94) concernant la collaboration sur le plan de l'entreprise, 1952
- Recommandation (n° 129) sur les communications dans l'entreprise, 1967
- Recommandation (n° 130) sur l'examen des réclamations, 1967
- Recommandation (n° 176) sur la promotion de l'emploi et la protection contre le chômage, 1988
- Recommandation (n° 189) sur la création d'emplois dans les petites et moyennes entreprises, 1998
- Recommandation (n° 193) sur la promotion des coopératives, 2002
- Recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002



- Recommandation (n° 198) sur la relation de travail, 2006
- Recommandation (n° 200) sur le VIH et le sida, 2010
- Recommandation (n° 202) sur les socles de protection sociale, 2012
- Recommandation (n° 203) sur le travail forcé (mesures complémentaires), 2014
- Recommandation (n° 204) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015
- Recommandation (n° 208) sur les apprentissages de qualité, 2023

### **Conclusions, déclarations et résolutions de la Conférence internationale du Travail**

- Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, 1998, telle qu'amendée en 2022
- Déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable, 2008, telle qu'amendée en 2022
- Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail, 2019
- Appel mondial à l'action en vue d'une reprise centrée sur l'humain qui soit inclusive, durable et résiliente pour sortir de la crise du COVID-19, 2021
- Résolution concernant les petites et moyennes entreprises et la création d'emplois décents et productifs, 2015
- Conclusions concernant la promotion d'entreprises durables, 2007 (en anglais)
- Résolution concernant les compétences et l'apprentissage tout au long de la vie, 2021
- Surmonter la crise: Un Pacte mondial pour l'emploi, 2009, tel qu'amendé en 2022
- Résolution concernant une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous, 2023

### **Directives de l'OIT**

- Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale, 2017, telle qu'amendée en 2022
- Principes généraux et directives opérationnelles concernant le recrutement équitable et Définition des commissions de recrutement et frais connexes, 2019
- Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous, 2015
- Protection des données personnelles des travailleurs. Recueil de directives pratiques du BIT, 1997

### **Autres instruments internationaux**

- Nations Unies, Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, 2011
- Principes sur l'IA de l'OCDE, 2019