13 KPiP
1100013
1100013

S. 107

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

Warszawski Współpracownik
Międzynarodowego Biura Pracy
przy Lidze Narodów

ENQUÊTE

au sujet de

l'Application de la Loi sur la Journée de 8 heures dans la Marine Marchande Française

PRIX : 3 francs suisses (5 francs français).

GENÈVE
1 9 2 1

Biblioteka Ministerstwa Pracy
Nr 13
Dorobek Społeczny Zdrowia

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

ENQUÊTE

au sujet de

l'Application de la Loi sur la Journée de 8 heures dans la Marine Marchande Française

=

Biblioteka Ministerstwa Pracy Nr 13 Opieki Społecznej i Zdrowia

GENÈVE
1 9 2 1

TABLE DES MATIÈRES.

13

Pages

INTRODUCTION 3

PREMIÈRE PARTIE.

Rapport du Gouvernement français :
1. Lettres de M. Rio, sous-secrétaire d'Etat 5
2. Rapport de MM. les Directeurs et Administrateurs de l'Inscription Maritime 16

DEUXIÈME PARTIE.

Rapport du Comité central des armateurs de France. 61

TROISIÈME PARTIE.

Informations, observations et documents fournis par les organisations professionnelles de mécaniciens, de marins et d'agents du service général. 69

QUATRIÈME PARTIE.

Renseignements recueillis directement et à bord des navires . . 89

INTRODUCTION.

La Commission paritaire maritime, instituée par la Conférence de Gênes, en exécution d'une résolution du Conseil d'administration du Bureau international du Travail a, dans la deuxième séance (9 novembre 1920) de sa première session, exprimé le vœu qu'une enquête fût instituée au sujet de l'application de la loi sur la journée de 8 heures dans la marine marchande française, en vue de préciser les modalités pratiques de son application.

Il ne s'agissait pas d'épuiser toute la question par une enquête de longue durée ; il importait surtout de réunir dans le plus bref délai possible, sur les formes pratiques de l'application de la loi en France, une information, même fragmentaire, mais concrète, qui permît d'utiliser l'expérience déjà faite et d'y trouver peut-être les bases de l'entente recherchée entre armateurs et marins pour une réglementation internationale de la durée du travail dans la marine.

C'est dans ces conditions et dans cet esprit que le Bureau international du travail a été amené à conduire l'enquête dont les résultats sont contenus dans la présente brochure. Pour donner à cet effort d'information les bases les plus larges et pour lui assurer aussi les conditions indispensables d'objectivité, il était nécessaire de faire appel à la fois à la collaboration du gouvernement français, à celle du Comité central des armateurs de France et à celle de la Fédération nationale des syndicats maritimes. Le gouvernement français, par l'intermédiaire de M. Arthur Fontaine, président du Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et les deux organisations directement intéressées ont donc été priés de vouloir bien faire parvenir au Bureau international du Travail « un rapport sommaire sur l'application de la loi du 2 août 1919 et du décret du 24 février 1919, contenant des informations précises au sujet des horaires effectivement en vigueur sur les navires des différents types, pour les diverses catégories de personnel et les divers genres de navigation ».

En outre, le Bureau international du Travail a envoyé au Havre et à Marseille deux de ses fonctionnaires, afin de rechercher sur place les informations complémentaires susceptibles d'éclairer, en cas de besoin, la documentation recueillie par voie de correspondance. En même temps, et d'accord avec la Fédération nationale des syndicats maritimes, les deux représentants du Bureau international du Travail avaient mission de noter directement les avis et observations des organisations locales des marins sur le fonctionnement de la loi, et présenter ces avis et observations dans un rapport devant tenir lieu de renseignements écrits que la Fédération avait été priée de fournir sur la question, mais qu'elle s'est trouvée dans l'impossibilité de faire parvenir en temps utile, en raison de la maladie de son secrétaire général, M. Rivelli.

La présente brochure rassemble toute la documentation que l'enquête a permis d'obtenir ; c'eût été, évidemment, lui ôter son caractère et son utilité que de lui donner la forme d'une étude critique où les différents renseignements reçus auraient été confrontés entre eux et systématiquement présentés; elle ne contient même, en principe, aucun commentaire, sauf, tout à fait exceptionnellement, les commentaires qui ont paru indispensables pour éclairer certains documents recueillis sur place ou pour en indiquer la portée réelle.

Le plan qui a été suivi est celui qu'imposaient tout naturellement la nature de l'enquête et la forme dans laquelle elle s'est déroulée. Il comporte donc :

1°) Deux lettres de réponse du Gouvernement français et les documents fournis par lui.

2°) Le rapport adressé par le Comité central des armateurs de France.

3°) Le rapport établi par le Bureau international du Travail et contenant les informations et observations données oralement pa des représentants d'organisations françaises, de mécaniciens, de marins et d'agents du service général.

4°) Quelques notes prises sur place avec l'autorisation des capitaines ou des compagnies d'armement à l'aide du journal de bord et du registre d'heures supplémentaires de certains navires, et comportant, pour des voyages déterminés, l'indication du tableau de service effectivement appliqué, du nombre d'heures supplémentaires accomplies et de la manière dont elles ont été compensées.

PREMIÈRE PARTIE

Rapport du Gouvernement français

1. Lettres de M. Rio, sous-secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux Publics, chargé des Ports, de la Marine marchande et des Pêches,

a) *à M. Arthur Fontaine, délégué du Gouvernement français, Président du Conseil d'Administration du Bureau international du ravail.*

Paris, 18 janvier 1921.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-après les résultats de l'enquête que j'ai ordonnée dans les ports, à la suite de votre lettre du 17 décembre dernier, en vue d'obtenir des renseignements sommaires au sujet de l'application de la loi sur la journée de huit heures dans la marine marchande française.

J'ai cru devoir compléter le présent exposé de l'envoi de copies des rapports des directeurs de l'Inscription maritime au Havre, à Nantes et à Bordeaux, ainsi que de ceux des Administrateurs des quartiers de Boulogne, Rouen, Paimpol, La Rochelle, Bordeaux, Marseille et Oran, qui ont donné un aperçu d'ensemble particulièrement intéressant sur la question.

J'y joins également, conformément au désir exprimé par M. Albert Thomas, quelques types d'horaires pratiqués sur les navires de commerce.

Avant d'aborder les appréciations générales que comportent les effets des mesures prescrites par la nouvelle réglementation du travail dans la marine marchande, il me parait indispensable d'indiquer les modifications de détail qu'elle a apportées au fonctionnement des services à bord des navires de commerce.

I. NAVIRES PRATIQUANT LA GRANDE NAVIGATION.

Il s'agit, d'une façon générale, de vapeurs effectuant un séjour à la mer de plus de 24 heures ou de voiliers ayant plus de 200 tonneaux de jauge brute.

A. Vapeurs.

En ce qui concerne le personnel du pont, le service à deux quarts, et par suite, la journée de 12 heures, constituait la règle normale à bord de ces navires, avant la loi du 2 août 1919. Il n'était prévu d'exception que pour le service au port et sur les rades abritées, où les officiers ainsi que l'équipage n'étaient tenus d'accomplir que 10 heures de travail ; d'autre part, à la mer, les officiers bénéficiaient du service à trois quarts sur certaines catégories de navires, savoir :

1. ceux d'une jauge brute supérieure à 3,000 Tx, effectuant des voyages au delà de 400 milles des côtes ;
2. ceux effectuant des traversées de plus de 10 jours ;
3. ceux faisant des voyages comportant un service continu, entraînant plus de 12 heures rétribuées de travail supplémentaire par période de 7 jours.

Ainsi, la durée de la journée de travail à la mer était de 12 heures pour le personnel du pont (officiers compris) à bord des caboteurs qui n'accomplissaient pas des voyages de plus de 10 jours. C'est le cas de tous ceux qui assurent, par exemple les relations entre la France et l'Angleterre, entre nos ports du Nord et de l'Algérie, et ceux qui effectuent le petit cabotage côtier depuis Bordeaux jusqu'à Dunkerque. Leur ensemble représente une grosse partie du tonnage français.

Le décret du 24 février 1920, rendu en application de la loi du 2 août 1919, a fixé à 8 heures, sans exception, la limite de principe de la journée de travail à bord de tous les vapeurs pratiquant la grande navigation. Il a prescrit, en outre, l'embarquement de trois bordées de 3 hommes au moins chacune, pour assurer le service à trois quarts.

La réalisation de ces mesures comporte deux obligations pour l'armateur :

1) Une augmentation des effectifs. Cette augmentation n'a guère atteint les grands navires et les paquebots, car ils comptaient déjà à bord un effectif de 9 matelots de pont. Elle n'a entraîné pour eux que la répartition du personnel en trois bordées au lieu de deux. Mais elle a été, par contre, très sensible sur les caboteurs à bord desquels il n'existait généralement que 6 hommes et sur lesquels on a dû embarquer, de ce fait, trois hommes de plus, sauf exception tirée de l'exiguité des locaux.

En ce qui concerne les officiers, l'article 3 du décret a stipulé que non seulement le service du pont serait organisé à

trois quarts au lieu de deux, comme cela se pratiquait sur beaucoup de navires, mais, qu'en outre, chaque quart serait commandé par un officier du pont *en dehors du capitaine.* Cette disposition a eu pour résultat, le capitaine n'étant plus admis à commander un quart, d'imposer à l'armement l'obligation d'embarquer, soit un officier en plus, lorsqu'il y avait déjà à bord deux officiers avec le capitaine, soit deux officiers en plus, lorsque le service étant organisé à deux quarts, le capitaine en commandait un et était assisté seulement d'un officier en second pour commander le deuxième.

2) L'accroissement du nombre d'heures supplémentaires à payer à l'équipage. Il existe certains travaux, tels que le jet des escarbilles, le lavage du pont, la peinture, qui ne peuvent pas être exécutés par la bordée de quart, alors même qu'elle a été portée à trois hommes. Il est donc nécessaire de les faire accomplir en dehors des heures de quart, et, par suite, de les rémunérer, alors qu'auparavant, avec la marge de 12 heures par jour, il était relativement facile au capitaine de combiner les heures de quart avec les heures d'entretien.

C'est ce qui explique le résultat de la nouvelle réglementation au point de vue de l'entretien des navires, que tous les directeurs de l'Inscription maritime s'accordent à signaler comme de plus en plus défectueux. Cet entretien ne pouvant guère être obtenu que par le paiement d'heures supplémentaires, il est normal que les capitaines le réduisent au strict minimum.

Le personnel de la machine bénéficiait, sous le régime de la loi du 17 avril 1907, du service à trois quarts, d'une façon à peu près générale, sur les navires pratiquant la grande navigation. En ce qui concerne le cabotage notamment, le service à trois quarts était prescrit toutes les fois que la durée du voyage était telle que l'organisation du service à deux quarts aurait eu pour effet d'imposer plus de 10 heures de travail pendant plus de deux jours consécutifs.

Néanmoins, le décret du 24 février 1920 est venu apporter les modifications suivantes au service de la machine :

1) L'heure d'essuyage que le personnel devait accomplir sans rénumération en dehors des heures de quart est considérée désormais comme donnant lieu à rénumération au même titre que les heures supplémentaires.

2) Le personnel officier pouvait être tenu de faire 12 heures de service le jour du départ et le jour de l'arrivée du navire au port, sans rénumération supplémentaire (article 23, paragraphe 2 de la loi du 17 avril 1907). La réglementation nouvelle n'a pas maintenu cette exception.

3) D'après les usages consacrés par une longue pratique, le premier chauffeur faisait le quart du chef mécanicien sous

sa surveillance de telle sorte que trois officiers — y compris le chef mécanicien — suffisaient pour assurer les trois quarts. Dorénavant, à bord des navires compris dans le paragraphe 2 de l'article 4 du décret du 24 février 1920, le chef mécanicien n'assurera plus son quart, ce qui a rendu obligatoire l'embarquement d'un nouvel officier mécanicien.

La loi du 17 avril 1907 ne contenait aucune disposition relative à la réglementation du travail des agents du service général (commissaires, maîtres d'hôtel, cuisiniers, garçons de salle et de cabine, grooms, etc.).

La loi du 2 août 1919 et le décret du 24 février 1920 ont comblé cette lacune. Mais, en fait — et le rapport de l'administrateur de l'Inscription maritime à Marseille ci-joint est très explicite à ce sujet — la nouvelle réglementation n'a pas été intégralement appliquée. On a bien procédé à l'embarquement de quelques unités supplémentaires, mais dans la mesure seulement où cet embarquement n'était pas trop préjudiciable à la répartition des pourboires.

Il y a lieu de remarquer, en effet, que les services accomplis par le personnel des agents du service général se prêtent assez mal à une limitation de durée, car ils sont soumis aux caprices de passagers auxquels il s'agit de procurer le plus de confort possible. Décider, par exemple, qu'à partir d'une heure déterminée, le garçon de cabine ne répondrait plus aux appels des passagers, augmenter le nombre d'agents en vue de parer à ces besoins et diminuer ainsi les émoluments de ce personnel, qui se composent en majeure partie d'étrennes, telles étaient les deux faces du problème qui n'a pu, en fait, recevoir une solution complète et a abouti à un compromis dont se sont fort bien accomodées jusqu'ici les parties en cause.

B. Voiliers.

En général, la nouvelle réglementation n'a pas entraîné de notables changements dans l'organisation du service à bord des voiliers pratiquant la grande navigation. La manœuvre des voiles, l'imprévu résultant de la longue durée du voyage nécessitent la présence d'un personnel relativement nombreux. Presque tous ces navires possédaient déjà, avant la mise en vigueur de la loi du 2 août 1919, les 9 hommes nécessaires pour l'organisation du service à trois quarts avec trois hommes à la bordée.

Néanmoins, la limitation à huit heures de la journée de travail a nécessité le paiement d'heures supplémentaires pour l'accomplissement des travaux d'entretien. En outre, comme pour les vapeurs, le capitaine ne faisant plus son quart, il a fallu embarquer un officier en plus.

II. NAVIRES PRATIQUANT LA PETITE NAVIGATION.

Ces navires, visés par l'article 9 du décret du 24 février 1920, étaient compris, avant la mise en vigueur de ce texte, dans la catégorie des navires dits « à brèves traversées » pour lesquels la réglementation comportait 12 heures de travail total par jour pour le personnel du pont et 8 heures de travail total pour le personnel des machines (article 16, décret du 20 septembre 1908).

La loi avait, en outre, décidé qu'on ne pourrait pas imposer plus de 7 heures de travail *consécutives* sur le pont et plus de 6 heures de travail consécutives dans la machine. Il existait donc une double limitation : celle de la durée totale du travail au cours de la journée et celle de la durée du travail consécutif accompli dans la journée.

La nouvelle réglementation limite à huit heures la durée journalière du travail à bord de ces navires avec faculté d'organiser le service à deux quarts.

D'une façon générale, elle n'a pas entraîné, en fait, l'accroissement du personnel, mais seulement le paiement d'heures supplémentaires dans la limite fixée par le décret.

III. NAVIRES DE PÊCHE.

Les rapports des directeurs de l'Inscription maritime s'accordent à signaler que les nouvelles dispositions prévues par le décret du 24 février 1920 malgré les dérogations extrêmement larges qu'elles prévoient, n'ont pas été généralement appliquées à bord des navires de pêche, tant en raison de l'hostilité des armateurs que de l'indifférence des marins à la pêche, à leur égard. Ces derniers ne paraissent pas, en effet, tenir à se voir imposer une limite à la durée de leur pêche, attendu que leurs gains sont fonction de cette durée, puisqu'ils sont engagés à la part.

Si l'on songe, par ailleurs, à la résistance que ces mêmes marins ont toujours apportée aux mesures d'hygiène prescrites par la loi du 15 avril 1907, il ne paraît pas surprenant que la loi du 2 août 1919 ne présente, à leurs yeux, aucune utilité.

L'entente qui règne en ce moment sur ce point entre les armateurs et leurs équipages ne durera peut-être pas toujours ; il peut arriver que des conflits s'élèvent et, dans ce cas, il est vraisemblable que les dispositions très libérales inscrites dans le décret du 24 février 1920 devront être appliquées, ayant d'ailleurs été acceptées par les représentants de l'armement à la pêche au sein des commissions paritaires qui ont préparé le dit décret.

Tous les directeurs de l'Inscription maritime sont unanimes à reconnaître que l'exécution des mesures qu'entraîne l'application de la loi du 2 août, n'a donné lieu, en dehors de l'arme-

ment à la pêche, à aucune difficulté sérieuse. Armateurs et inscrits maritimes ont fait preuve d'un esprit réel de conciliation et se sont montrés animés de la meilleure volonté. En fait, les armateurs n'ont formé que 9 recours contre les décisions des commissions arbitrales et paritaires prévues à l'article 23 du décret du 24 février 1920.

Est-ce à dire pour cela que la loi fonctionne intégralement et que l'esprit n'en a pas été faussé dans son application ? Il serait téméraire de l'affirmer.

Alors que le législateur avait en vue d'assurer aux travailleurs de la mer le bien-être physique et moral qu'il avait déjà accordé aux ouvriers des industries terrestres par la loi du 23 avril 1919 en ramenant à 8 heures la durée légale du travail, il s'est trouvé en fait que, cette durée du travail ne pouvant se concilier avec les exigences de la navigation et les conditions matérielles de la vie à bord, des dérogations importantes ont dû être apportées au principe posé par la loi sous la forme d'heures supplémentaires rétribuées. C'est ainsi que le décret du 24 février 1920 prévoit à titre de dérogation permanente, la possibilité d'imposer 60 heures de travail supplémentaire par mois pour les vapeurs et 100 heures pour les voiliers pratiquant la grande navigation. Dans bien des cas, le service du bord a pu être assuré par le jeu de ces heures supplémentaires dans les mêmes conditions qu'auparavant et avec le même personnel. La différence a consisté dans la répartition de l'équipage en trois bordées au lieu de deux et dans le fait de payer toutes les heures commandées au delà de la limite journalière prévue par la loi. En définitive, la loi a abouti, en réalité, non pas à une diminution des heures de travail, mais à une augmentation des salaires.

Elle constitue de ce fait une lourde charge pour l'armement, soit qu'elle entraine l'augmentation des salaires, soit qu'elle nécessite l'embarquement d'un personnel supplémentaire. Il est encore difficile, à l'heure actuelle, de traduire par des chiffres exacts ce que représente cette charge. Quoi qu'il en soit, elle a nécessité, comme je l'ai rappelé plus haut, l'embarquement à bord des petits caboteurs de trois hommes et d'un deuxième lieutenant. Or, les salaires et la nourriture de ces trois hommes représentent environ 1,800 francs par mois ; ceux de l'officier 1,000 francs, d'où surcroît de dépenses de 2,800 francs par mois, sans compter les frais accessoires qu'implique l'embarquement de 4 unités en plus, au point de vue des taxes imposées à l'armateur pour la Caisse des invalides, la Caisse de prévoyance et ceux qui résultent de l'application de l'article 262 du Code de Commerce.

Quand l'armateur a réussi à tourner la loi et à éviter l'embarquement du personnel supplémentaire par le jeu des heures rémunérées, la charge est moindre, sans doute, mais elle se traduit néanmoins par le paiement de 50 à 60 heures supplémentaires par homme et par mois.

C'est ainsi qu'à bord du paquebot *France*, où le personnel imposé par la loi du 2 août existait déjà, le chiffre mensuel des heures supplémentaires est passé de 611 frs. 90 à 15,999 frs. 45, ce qui implique, au point de vue des salaires seulement, une augmentation de 15,387 frs. 55 par mois.

La compagnie Worms, qui arme des caboteurs, déclare qu'elle a dû augmenter son personnel naviguant dans la proportion de 30 %, ce qui représente une dépense mensuelle de 63,700 francs, soit 9 francs 55 par tonne de jauge nette.

La Compagnie Générale Transatlantique fait ressortir qu'à Marseille seulement et pour 12 navires, qui représentent un tonnage de 31,554 tonnes, les dépenses résultant de l'application de la loi du 2 août s'élèveront à 568,800 francs par an. Cette compagnie fait poursuivre dans ce sens une enquête dans tous les ports. Si elle aboutit aux mêmes résultats qu'à Marseille, la dépense totale pour l'ensemble de son exploitation atteindra vraisemblablement près de 5 millions de francs par an.

Jusqu'ici ces charges n'ont pas pesé lourdement sur les armateurs, eu égard à leur chiffre peu élevé par rapport aux dépenses d'exploitation et aux bénéfices réalisés. Mais la diminution de prix du charbon et la crise actuelle des frêts ont considérablement réduit les unes et les autres ; la comptabilité des maisons d'armement se resserre et la concurrence internationale reparaît. Les armateurs français sont à peu près les seuls à faire face à ces charges ; vont-ils pouvoir lutter à forces égales avec leurs concurrents ? L'administrateur de l'inscription maritime à Brest signale à ce sujet que l'armement du cabotage entre les ports bretons et l'Angleterre est à la veille de succomber et de désarmer.

On ne saurait cependant songer à rapporter les dispositions de la loi. Les inscrits maritimes l'ont trop volontiers considérée comme destinée à augmenter leurs salaires ; la mesure qui en atténuerait les effets serait considérée comme une mesure de régression, puisqu'elle entraînerait une réduction de leurs soldes.

Du reste, en principe, le maintien de la loi paraît désirable ; elle contient, en effet, certaines dispositions très heureuses, notamment celle relative au repos hebdomadaire, qui ont mis fin à des conflits sans cesse renouvelés.

La limitation à huit heures de la journée du travail à bord, conciliée avec quelques tempéraments, est en elle-même une mesure excellente, appelée à se généraliser dans l'avenir, quand les marins seront plus instruits des principes d'hygiène et quand on aura créé à bord des œuvres qui sont le complément indispensable de la loi, telles que des bibliothèques, des salles de lecture ou de jeux (au moins sur les paquebots), où l'homme après son travail pourra se reposer autrement qu'en s'étendant sur sa couchette, comme il est obligé de le faire actuellement pendant 16 heures sur 24, ce qui fait dire à

d'aucuns que la navigation est devenue une véritable école de paresse.

C'est donc dans une autre voie qu'il faut chercher la solution du problème. Puisqu'il s'agit de mettre l'armement français à égalité de charges dans sa lutte vis-à-vis de ses concurrents étrangers, la plus rationnelle consisterait à amener les nations maritimes à imposer à leurs armateurs une organisation de travail basée sur les mêmes principes et entraînant les mêmes charges, sans cela il serait à craindre que, pour soutenir la concurrence impitoyable et acharnée qui s'annonce, de la part des marines étrangères, l'armement français ne pouvant supporter les nouveaux sacrifices que lui a imposés la loi de 8 heures, ne se retourne vers l'Etat pour l'aider à sortir victorieusement de la lutte des tarifs et ne réclame le retour au régime des primes ; ce que notre situation financière générale ne saurait permettre.

Aussi devient-il de plus en plus nécessaire et urgent que toutes les nations maritimes adhèrent enfin à une réglementation internationale du travail maritime basée sur le principe de la journée de 8 heures.

Veuillez agréer, etc.

RIO.

Le Directeur du Bureau International du Travail ayant été sollicité, lors de la réunion d'une Commission internationale mixte d'armateurs et de marins, de communiquer en épreuves, avant tirage définitif, la présente brochure, la lettre qu'on vient de lire de M. Rio a donné lieu à un certain nombre de commentaires.

M. Rio a tenu à préciser sa pensée et nous a adressé une seconde lettre que nous croyons devoir également publier.

b) *Au Directeur du Bureau international du Travail.*

Le 3 avril 1921.

Monsieur le Directeur,

Ma lettre du 18 janvier a donné lieu à des erreurs d'interprétation qui m'obligent à préciser ma pensée.

Alors que j'avais voulu insister sur les difficultés qui résultaient, pour l'armement français, de la non-internationalisation

de la loi, certains milieux ont donné aux regrets que j'exprimais, une portée plus générale et ont laissé entendre que je contestais jusqu'aux avantages sociaux de la loi de 8 heures.

En présence de pareilles insinuations, qui vont jusqu'à faire miennes certaines affirmations, simplement rapportées dans ma lettre, et celle en particulier que la loi de 8 heures serait une loi de paresse, je suis obligé de venir affirmer solennellement que le Gouvernement n'est en rien *défavorable* à la loi de 8 heures, et que c'est un procédé vraiment trop facile de tirer argument, tant des rapports des administrateurs de l'Inscription maritime qui ont exprimé leurs opinions en toute liberté, que des passages de ma lettre où je déplorais les charges de l'Armement français, pour combattre la loi.

Afin de faire cesser toute équivoque, je crois utile de faire connaître ma pensée au sujet de certains points de vue que je n'ai même pas examinés dans ma lettre du 18 janvier, tellement j'étais persuadé que la pensée du Gouvernement français ne pouvait pas être dénaturée.

Et tout d'abord, lorsqu'il s'agit de mesures qui touchent aux conditions de vie et de travail de cette catégorie de travailleurs d'élite que sont les marins, il me paraît que les raisons d'ordre économique et financier doivent céder le pas aux raisons d'ordre social. Ce sont celles-ci, en effet, qui ont inspiré les engagements pris à la Conférence de Washington, et suscité l'action de la Fédération internationale des marins, en vue d'obtenir l'application de la loi de 8 heures dans l'industrie maritime.

Je tiens à rappeler, en effet, qu'à la première session de la Conférence internationale du Travail, à Washington, le projet de convention pour l'application internationale de la loi de 8 heures aux ouvriers des industries terriennes, indiquait nettement que le bénéfice de ce projet serait étendu aux marins, sous réserve, toutefois, de la réunion d'une conférence spéciale, au cours de laquelle seraient examinées les modalités d'application.

A cette Conférence, qui a eu lieu à Gênes, la plupart des nations maritimes adhérentes à l'organisation internationale du travail et les plus importantes d'entre elles, étaient représentées. Or, seule, à ce moment, la France, toujours à l'avant-garde du progrès social, appliquait la loi de 8 heures, depuis cinq mois déjà, à bord de ses navires.

On a prétendu que l'adhésion des armateurs français à une formule de travail nouvelle, que leur collaboration à la mise en vigueur de la loi n'auraient pas été obtenues, si les profits de l'armement n'avaient pas été considérables.

Sans nier l'influence de la prospérité de l'industrie des transports maritimes, on peut dire que, en consentant à appliquer la loi de 8 heures et en devançant ainsi les accords internationaux, l'armement français avait pensé que les nations représentées à Washington n'avaient pas à la légère adhéré

aux décisions prises à cette Conférence. Il était en droit, par conséquent, d'espérer qu'à Gênes la loi serait internationalisée.

Au lendemain de la tourmente qui, pendant cinq ans, avait ravagé l'Europe, et au cours de laquelle les marins avaient fourni un obscur et admirable effort, le geste des armateurs français avait une valeur symbolique d'apaisement social.

C'est bien ainsi que les inscrits français l'ont interprété car ils y ont répondu par une bonne volonté et un esprit de conciliation qui, en dépit des difficultés d'application, ont permis d'arriver à un accord rapide et complet entre employeurs et employés.

Cet accord est souligné dans les rapports de tous les Directeurs de l'Inscription maritime. Il a été facilité par la judicieuse composition de la Commission chargée d'étudier le mécanisme de la loi. Cette Commission, constituée sur une base paritaire et composée de professionnels instruits des difficultés et des besoins de l'industrie des transports par mer, a pu mettre au point des textes si souples et si libéraux, qu'ils ont même donné l'impression que l'esprit de la loi avait été faussé dans son application.

Mais, c'est méconnaître l'esprit qui a présidé à l'élaboration des règlements d'administration publique, que de tirer argument des dérogations permanentes qui y sont inscrites (60 heures par mois pour les vapeurs et 100 heures pour les voiliers) pour conclure que la loi a abouti, en fait, à une augmentation de salaires et non à une diminution des heures de travail.

Les renseignements fournis par les administrateurs de l'Inscription maritime, et par le Comité central des armateurs lui-même, infirment nettement cette opinion qui, si elle est exacte dans quelques cas particuliers, ne l'est plus lorsqu'on envisage les résultats obtenus dans leur ensemble.

En effet, les dérogations à la loi, qui font peser, dans certains cas, une lourde charge sur l'armement, ne jouent guère que pour le personnel du service général, à plein, il est vrai, à bord des paquebots longs-courriers, mais dans une moindre mesure pour le cabotage international et national.

Alors, en effet, que la moyenne des heures supplémentaires pour les navires longs-courriers varie entre 20 et 36 minutes par jour et par homme, chiffre sensiblement égal à celui d'avant l'application de la loi et pour une augmentation d'effectif qui ne dépasse pas 5 %, ces mêmes heures supplémentaires pour le personnel du restaurant, et pour le même genre de navigation, ont augmenté dans la proportion de 1 à 8.

Dans la navigation au cabotage, les conséquences de la loi sont les mêmes ; pour le personnel pont et machine, augmentation insignifiante, tant des effectifs (sauf pour les petits navires) que des heures supplémentaires (sauf pour le service du restaurant, par suite de conditions de travail tout à fait spéciales).

L'on peut donc dire qu'en réalité le but social vers lequel tendait l'application de la loi a été atteint, puisque la grande majorité du personnel navigant à bénéficié des dispositions de la loi du 2 août 1920.

Il résulte des chiffres ci-dessus, que le progrès social ainsi réalisé s'est traduit par des charges pour l'armement français qui, ayant adhéré, spontanément et loyalement, aux dispositions de la loi, se trouve handicapé dans la lutte qui s'affirme impitoyable et acharnée pour l'exploitation des lignes maritimes commerciales, et ne pourra peut-être pas, sans se condamner à une décadence définitive, supporter des dépenses que les marines étrangères ont, jusqu'ici, évitées.

Le seul remède est l'internationalisation de la loi. Cette mesure ferait perdre aux charges financières qui pèsent, à l'heure actuelle, sur un seul armement, toute leur importance, puisque ces charges seraient supportées par les armateurs de tous les pays, et d'ailleurs négligeables en regard des avantages sociaux qui en sont la contre-partie.

Il conviendrait donc que toutes les nations adhérentes à l'Organisation internationale du travail n'envisagent plus la question du point de vue financier, mais uniquement du point de vue social. De ce point de vue, les raisons et les principes qui ont poussé armateurs et marins français à s'entendre rapidement pour l'application des 8 heures, n'ont rien perdu ni de leur force, ni de leur valeur, et valent pour toutes les nations, comme pour la France.

C'est parce que cette loi contient des dispositions très heureuses qui ont mis fin à des conflits sans cesse renouvelés, c'est parce que telle qu'elle a été appliquée en France elle a donné, sur le terrain social, des résultats incontestables, qu'à la Conférence de Gênes, armateurs et marins français l'ont défendue coude à coude, en pleine communion de pensée et d'action, défense qui avait impressionné tous les membres de la Conférence.

Cette loi est peut-être, et même certainement, sujette à révision ou ajustement pour être adaptée aux conditions de vie, de mœurs, et aux coutumes des différentes nations.

Dans tous les cas, pour chaque catégorie de personnel et chaque genre de navigation, il est hautement désirable, qu'après entente avec les intéressés, et dans un but d'apaisement, la Commission paritaire internationale se mette d'accord, dans les délais les plus brefs, pour internationaliser une législation sociale qui est déjà appliquée aux ouvriers des industries terriennes et dont le moins que l'on puisse dire, lorsqu'il s'agit des marins, et qu'elle est juste et humaine.

La loi de 8 heures ne doit pas être envisagée uniquement dans ses conséquences pour le profit, car si elle était internationalisée, les charges seraient, je le répète, égales pour toutes les nations et leur répercussion serait, au surplus, peu sensible sur le taux des frêts qui, eux, sont réglés internationalement.

Dépouillée de son caractère de prime à la concurrence, elle porterait, sur le terrain social international, tous ses fruits, car alors elle serait appliquée dans son esprit véritable, sans heurts et sans résistance, pour les armateurs du monde entier, sous le contrôle de leurs gouvernements respectifs et du Bureau international du Travail.

Veuillez agréer, etc.

RIO.

2. Rapport de MM. les Directeurs et Administrateurs de l'Inscription Maritime.

A. *Rapport de l'Administrateur de 1re classe de l'Inscription maritime, Eugène Boret, chargé du Quartier de Boulogne à M. le Directeur de l'Inscription maritime, à Dunkerque.*

le 4 janvier 1920.

Monsieur le Directeur,

Le Port de Boulogne possède des chalutiers à voiles et à vapeur, ceux-ci, armés à la pêche côtière, au large et à la grande pêche, des chalutiers-harenguiers à vapeur, des harenguiers à voiles, des cordiers à voiles et à vapeur, quelques bateaux à moteur, des vapeurs charbonniers de petit tonnage (1,500 à 2,000 tonneaux en lourd), des remorqueurs et transbordeurs.

I. Vapeurs de commerce et remorqueurs.

L'application de la loi de 8 heures sur les vapeurs de commerce, ainsi que sur les remorqueurs n'a donné lieu à aucune difficulté.

Machine : Le travail est en effet réglé à trois quarts, et l'entretien et la propreté sont rétribués au moyen d'heures supplémentaires ;

Pont : Sur les navires susceptibles de loger le complément d'équipage nécessaire, l'application de la loi est intégrale, sur les autres (2 vapeurs de commerce, 1 remorqueur-sauveteur) la Commission de l'art. 23 du décret du 14 février 1920 s'est réunie et a accordé les dérogations demandées ; le supplément de travail est rétribué au moyen d'heures supplémentaires.

II. Chalutiers a vapeur armés a la grande pêche.

Sur les chalutiers à vapeur armés à la grande pêche, le service est assuré à trois quarts dans la machine, il en est de même sur le pont quand le navire est en route.

L'application de la loi est du reste suspendue pour ces navires, jusqu'à ce que l'accord, prévu à l'art. 15 du décret précité, entre les représentants des intéressés, intervienne, et que les uns et les autres ne se sont pas encore préoccupés de réaliser; il en est de même des vapeurs harenguiers.

III. Voiliers.

Sur les voiliers harenguiers (art. 15, comme pour les vapeurs harenguiers ou chalutiers, ou cordiers), la loi de 8 heures n'est pas appliquée.

L'équipage travaille à la manœuvre, pour faire la route, et sur les lieux de pêche, à pêcher, sans qu'aucun horaire soit fixé; l'appât du gain constitue le meilleur règlement; qu'il soit à la part ou au mois avec participation, plus il pêche, plus il gagne.

Du reste, l'application de la loi de 8 heures n'est ni désirable, ni pratique, au moins pour le « personnel pont », sur les navires de pêche et si, l'on considère, qu'à Boulogne tout au moins, le « personnel machine » est intéressé au produit de la pêche, aussi largement que le personnel pont, on est amené à désirer que la loi de 8 heures exerce son action en dehors de tous les navires de pêche soit à voiles soit à vapeur.

IV. Chalutiers a vapeur.

Le service en trois quarts se fait sur certains navires dans la machine. Pour d'autres, des dérogations ont été accordées par la commission de l'art. 23 qui s'est réunie 8 fois sur les chalutiers. Certains armateurs, bien que prévenus à diverses reprises, ont négligé de faire appel à cette commission, excipant que leurs navires ne devaient pas être plus mal traités que les vapeurs harenguiers et indiquant que la pêche au large ou côtière pouvait se scinder en périodes suivant un horaire déterminé

Cette industrie en effet, exige le concours de tous au moment même où elle se pratique, tandis que les voyages d'aller et retour ne nécessitent l'emploi que d'une petite partie de l'équipage de pont.

En résumé, aucun type d'horaire n'a été établi pour les vapeurs de commerce ; dans le cas où l'application de la loi de 8 heures est intégrale, c'est inutile ; quand elle ne peut s'appliquer, faute de logements, il y a attribution d'heures supplémentaires.

Pour les vapeurs de pêche, la loi de 8 heures est inapplicable, et il est à désirer qu'en ce qui les concerne elle soit abrogée ; le pêcheur intéressé au produit doit donner et donne tout naturellement son concours au moment de la pêche, car il y trouve son profit et nulle réglementation ne prévaudra contre cet intérêt.

L'industrie de la pêche a besoin d'être intensifiée, par conséquent doit jouir d'une certaine liberté quant à la réglementation du travail. Toute mesure tendant à réglementer le travail de la pêche risque d'aller à l'encontre des intérêts de cette industrie, des pêcheurs et des armateurs, et les bons équipages loin de réclamer l'application de la loi de 8 heures persistent à l'ignorer.

Cette constatation a été faite au moins, pour les équipages de pont, et quelquefois pour le personnel machine, par les commissions de la loi du 17 avril 1907, qui à chaque visite se sont préoccupées de la question.

B. *Rapport de M. l'Administrateur en chef de 1re Classe de Madaillan, Directeur de l'Inscription maritime, au Havre, à M. le Sous-Secrétaire d'Etat des Ports, de la Marine marchande et des Pêches.*

11 janvier 1921.

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat,

Conformément aux prescriptions de la dépêche du 20 Décembre dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre les rapports que m'ont adressés les administrateurs des quartiers de la Direction du Havre, au sujet de l'application de la loi du 2 août 1919 dans les ports de leur circonscription.

Pour vous permettre d'apprécier dans leur ensemble les résultats de l'enquête ainsi entreprise, je distinguerai les navires soumis à l'application de la loi précitée d'après les catégories dans lesquelles ils ont été classés par le décret du 24 février 1920.

I. Navires de Commerce.

A) Vapeurs pratiquant la grande navigation.

Les navires de cette catégorie fréquentent presque exclusivement les ports du Havre, de Rouen, de Caen et de Cherbourg.

Il résulte des rapports des administrateurs de ces ports que, nulle part, l'application de la loi à ces navires n'a soulevé de difficulté sérieuse.

1. — En ce qui concerne le personnel du pont, conformément aux dispositions du règlement du 24 février 1920, le service a été organisé à trois quarts, la direction de chaque quart étant assurée par un officier.

Afin de permettre aux capitaines de répartir leur personnel en trois bordées, dans les conditions du § 1er de l'article 3 du

règlement, l'équipage à été complété à 9 hommes sur certains navires, par exemple sur ceux qui font le cabotage entre Rouen et l'Algérie. Mais c'est plutôt l'exception et, sur la plupart des bâtiments, il a été seulement embarqué en supplément l'effectif nécessaire pour que, pendant une période déterminée à l'avance (généralement le mois ou bien le voyage pour les navires à service régulier), le total des heures supplémentaires effectuées à la mer ne dépasse pas le nombre de celles qui sont normalement autorisées par l'article 10, § 1er du règlement. Cette organisation, d'ailleurs conforme à la lettre du règlement article 3, § 2 est justifiée par l'impossibilité qu'il y aurait eu à transformer les logements sur les bâtiments de construction ancienne, et par les dépenses élevées qu'auraient occasionnées ces transformations sur les bateaux plus récents.

Les équipages se sont, d'une façon générale, déclarés satisfaits de cette solution qui leur a permis de faire, à la mer, un plus grand nombre d'heures supplémentaires et, de toucher, par suite, sous forme d'allocations spéciales un supplément de solde appréciable.

2. — En ce qui concerne le personnel de la machine, l'application de la nouvelle loi n'a pas occasionné de changement notable dans la composition des effectifs, puisque le service était déjà organisé à trois quarts avec limitation du travail à 8 heures, sur les grands navires.

3. — En ce qui concerne le personnel du service général, les effectifs du personnel sulbaterne — les chefs de service restant généralement placés en dehors des dispositions légales — ont dû être renforcés, afin de tenir compte de la limitation horaire ; d'une façon générale, les agents du service général ne demandent pas que leur nombre soit augmenté, afin de percevoir des allocations supplémentaires et des pourboires plus nombreux.

Au port les équipages, pont, machine, et service général, ne travaillent pas normalement au delà de huit heures.

La plupart des administrateurs se sont plaints de la difficulté qu'ils ont éprouvée pour constituer, dans les conditions réglementaires, la Commission prévue à l'article 23, en raison du peu d'empressement manifesté par ceux qui étaient appelés à en faire partie. Il conviendrait, pour mettre fin à cette indifférence, de prévoir l'allocation, au moins pour les représentants du personnel, d'indemnités compensatrices largement calculées.

B) *Grands voiliers.*

Ces navires ne fréquentent guère que les ports de Rouen et du Hâvre. Les administrateurs de ces deux ports signalent que la loi nouvelle a pu, sans difficulté notable, recevoir son application à bord de ces navires ; les tableaux de service

modifiés et des heures supplémentaires sont effectuées à la mer à titre de dérogation normale.

C) *Petits navires.*

Il y a des navires de cette catégorie dans tous les ports de la Direction. En raison des facilités prévues pour l'application de la loi à bord de ces navires, eu égard à la brièveté des traversées qu'ils effectuent, les effectifs et le service à bord n'ont généralement pas été modifiés ; le service a été maintenu à deux quarts, mais les équipages font, quand la durée du travail pendant une période déterminée, le mois ou la semaine, dépasse le total autorisé par la loi, des heures supplémentaires, dans la limite prévue par l'article 10, § 3 ; à bord de ces navires, il arrive que le repos compensateur peut être donné au port, mais d'une façon générale, il est payé aux équipages un plus grand nombre d'heures supplémentaires qu'avant 1919. C'est ainsi que la Compagnie normande de Navigation à vapeur, qui n'avait jamais eu à payer d'heures supplémentaires à ses équipages, en paie actuellement.

II. Remorqueurs.

L'application de la loi à bord de ces navires, étant donné l'intermittence du travail demandé au personnel, n'a pas entraîné de modification dans le service du bord.

III. Navires de Pêche.

En fait, il n'y a pas eu, à bord de ces navires, de changemant notable à l'ancien état de choses ; les équipages sont en effet embarqués à la part ; et, afin de contribuer dans une mesure aussi large que possible au rendement de la pêche, ils ne se sont pas montrés soucieux de voir renforcer le personnel du bord. En route, le service est partagé équitablement entre les membres de l'équipage, et, sur les lieux de pêche, la durée du travail est subordonnée au résultat de la pêche. En fait, les périodes d'immobilisation par suite des réparations ou du mauvais temps, sont assez nombreuses pour assurer aux équipages à terre un repos équivalent à celui prévu par la loi.

Evidemment, il n'est pas question d'allocation spéciale pour travaux supplémentaires à bord de ces navires.

En ce qui concerne les bateaux armés pour la pêche d'Islande et de Terre-Neuve, à Dieppe et à Fécamp, il n'est pas encore, à ma connaissance, intervenu d'accord entre les organisations professionnelles intéressées de ces ports, pour régler l'application de la loi de 8 heures et il semble bien qu'il n'a pas été tenu compte, à bord de ces navires, des dispositions

de la charte partie type du 8 janvier 1920 ; ou que tout au moins leur application n'a pas donné lieu à difficulté.

A mon avis, en matière d'armement à la pêche, armateurs et équipages, étant, de par la nature du contrat d'engagement, intéressés au même titre à la réussite de l'expédition, il n'y a pas lieu d'intervenir pour assurer l'exécution stricte des dispositions de la loi.

Appréciation d'ensemble sur les conséquences de la loi du 2 août 1919.

L'application de cette loi s'est traduite :

1° par une augmentation notable des effectifs du pont (officiers et matelots) et du service général (personnel subalterne seulement).

Cette augmentation a été, par exemple, de 30 % à la Compagnie Worms.

2° par une augmentation du nombre des heures de travail supplémentaires payées aux équipages.

Il ressort des notes adressées au chef du quartier du Havre que la Compagnie Havraise Péninsulaire paie actuellement 940 heures supplémentaires par mois au lieu de 250 ; ce nombre a doublé à la Compagnie Transatlantique ; et il a quadruplé à la Compagnie Worms.

Il en est résulté, au point de vue financier, des charges plus lourdes pour l'armement : solde et nourriture du personnel supplémentaire, paiement d'un plus grand nombre d'heures supplémentaires, transformations effectuées à bord de certains navires. Ce supplément de charge a été évalué par la Compagnie Worms à 4 fr. 60 par mois et par tonne de portée en lourd.

Mais, en fait, l'application des dispositions nouvelles n'a pas jeté de troubles sérieux dans l'industrie de l'armement ; celui-ci a dû simplement consentir en faveur des équipages un sacrifice pécuniaire qu'il était bien en état de supporter, en raison des frets élevés qui étaient encore pratiqués lorsque la loi est entrée en vigueur.

Il est vrai que certains armateurs se plaignent de l'insuffisance du temps qui est normalement prévu par la loi pour l'exécution des travaux d'entretien ; depuis que ces dispositions sont entrées en vigueur, les navires seraient dans un état d'entretien moins satisfaisant, ce qui risquerait d'entraîner, au bout d'un certain temps, des travaux de réparation plus fréquents ou plus importants, et par suite plus coûteux. Il semble que ces travaux d'entretien pourraient être assurés à titre de travail supplémentaire rétribué, mais les armateurs hésitent devant la charge qui en résulterait.

Les marins, dans leur ensemble, se sont déclarés satisfaits de la façon dont la loi a été appliquée, car elle leur a permis de bénéficier d'un supplément de solde appréciable ; d'une façon générale, ils préfèrent à un service organisé avec un effectif renforcé, sans heures supplémentaires, celui qui, avec un effectif moindre, leur permet de percevoir des allocations complémentaires.

Si l'on envisage l'avenir, on peut se demander si le surcroît de charges qui résulte pour les armateurs français de l'application de la loi de 1919, et qui coïncide à l'heure actuelle avec une baisse sensible des frets ne risque pas de les placer dans une situation désavantagée au regard de leurs concurrents étrangers, qui n'ont pas eu à appliquer à bord de leurs navires des dispositions analogues et ne supportent pas par suite des charges équivalentes.

Sans qu'il puisse être question de revenir sur le principe posé par la loi, afin d'éviter que l'armement n'invoque les conséquences financières de la loi pour demander le rétablissement d'un système de protection qui se traduirait par une lourde charge pour notre budget, il conviendrait, je crois, d'assurer l'application de la loi avec tous les tempéraments compatibles avec les intérêts des travailleurs maritimes ; par exemple, même sur les navires nouvellement mis en service, il faudrait autoriser les bordées de deux hommes, chaque fois que l'Inspecteur de la Navigation aurait reconnu que cette organisation ne présente pas de danger sérieux pour la sécurité du navire.

A la mer, les heures de repos prolongé sont longues, vides et généralement inutilisées ; c'est pourquoi il serait peut-être préférable d'adopter un système dans lequel l'homme jouirait seulement à bord d'un repos suffisant pour refaire ses forces, à la charge pour l'armement de lui assurer, à terre, par période d'embarquement, et au prorata des semaines passées à bord, un congé compensateur payé, de durée prolongée.

C. *Rapport de M. Trochu, administrateur de l'Inscription maritime, à Rouen.*

30 décembre 1920.

NAVIRES CHARBONNIERS

Dès la publication de la loi, il a été constaté à Rouen qu'elle ne pouvait pas être strictement appliquée sur les navires de cette catégorie. En effet, la grande majorité de ces cargos, de construction ancienne, ne pouvait être aménagée de manière à recevoir un effectif supplémentaire, dans les conditions d'hygiène et de confort exigées par la loi de 1907 ; de plus

tous avaient déjà 6 hommes de pont qui faisaient le quart à deux par bordée et suffisaient largement pour assurer le service d'une navigation ne dépassant pas 30 à 40 heures en mer. Cependant la loi semblait exiger que l'effectif du pont fût augmenté de trois hommes, et les inspecteurs de la navigation donnèrent leurs premières instructions dans ce sens.

C'est alors que les capitaines et les armateurs vinrent me faire part des difficultés qu'ils rencontraient pour appliquer la loi, à la lettre. L'augmentation de trois unités dans l'effectif accroissait les dépenses dans des conditions considérables, environ 7 à 8,000 francs par homme pour la durée d'un rôle ; l'obligation de procéder à des réparations dans les postes d'équipage pour le logement des hommes à embarquer en supplément, leur créait des frais d'autant plus grands que le navire serait à immobiliser pendant une longue période. Aussi, tous demandaient la réunion de la commission prévue à l'article 23 du règlement.

D'autre part, les inscrits eux-mêmes qui n'avaient envisagé dans la loi de huit heures que les avantages pécuniaires qu'ils espéraient en retirer, en faisant des heures supplémentaires de travail rétribué, incriminaient les nouvelles prescriptions, qui, par l'accroissement de l'effectif, ne leur permettaient pas d'augmenter leurs salaires.

Enfin l'administrateur, chef du quartier, ne cessait pas d'être embarrassé, car il lui était impossible de réunir la commission de l'art. 23, aucun marin ne pouvant se déplacer et perdre une journée pour cette commission non rétribuée. De fait, j'ai trouvé, une seule fois, le moyen de convoquer la commission, sur un des navires de la société PARIS-LONDRES, navire de 700 tonnes qui n'a que 4 hommes de pont et ne peut en avoir davantage, vu son exiguité.

Aussi après avoir étudié de la manière la plus approfondie la loi et le règlement, et avoir classé et centralisé dans un cahier spécial les renseignements et doléances que j'avais pu recueillir, je me suis rendu compte que les termes de ces textes n'étaient pas aussi draconiens que nous le croyions.

En effet, l'article 2 du règlement n'exige pas expressément que l'effectif du pont soit de neuf hommes, il dit : « le service doit être organisé à trois quarts, et chaque quart comprend au minimum un officier et trois hommes à la bordée ».

Il est alors facile de voir que le service pouvait être organisé sur ces navires avec moins de neuf hommes de pont, étant donné le peu de durée de la navigation entre les ports du nord-ouest de la France et les ports anglais, il fut admis que l'adjonction d'une seule unité était suffisante pour que la loi fût appliquée.

Le service des quarts était établi de manière à ce que chaque homme ne pût dépasser mensuellement le nombre d'heures supplémentaires accordées par l'article 10 ; sur chaque navire un roulement fut installé entre les hommes, ceux-ci faisant

leurs heures supplémentaires soit à l'aller soit au retour, ou bien se partageant le travail supplémentaire dans la même traversée, en ne faisant chacun qu'une heure ou deux au delà des huit heures dues.

Le type d'horaire le plus généralement adopté a été le suivant : Soit 7 hommes de pont désignés par les lettres : A, B, C, D, E, F, G.

		1er *jour*	2me *jour*
Quart de	8 à 12 heures	fait par A, B, C	fait par E, F, G
—	12 à 16 —	— D, E, F	— A, B, C
—	16 à 20 —	— G, A, B	— D, E, F
—	20 à 24 —	— C, D, E	— G, A, B
—	0 à 4 —	— F, G, A	— C, D, E
—	4 à 8 —	— B, C, D	— F, G, A

Par suite,

le 1er jour	A fait 3 quarts	le 2me jour il fait	3 quarts
—	B — 3 —	— —	2 —
—	C — 3 —	— —	2 —
—	D — 3 —	— —	2 —
—	E — 2 —	— —	3 —
—	F — 2 —	— —	3 —
—	G — 2 —	— —	3 —

On voit que chaque matelot fait dans un voyage en Angleterre un quart supplémentaire de 4 heures, à l'exception de A qui fait 2 quarts supplémentaires. Au retour ce sera B qui fera deux quarts en supplément, au prochain voyage ce sera C et ainsi de suite.

Comme les traversées ne durent que 40 heures au plus, et que chaque navire ne peut faire plus de trois voyages par mois, les hommes sont loin de bénéficier mensuellement des heures de travail supplémentaires que leur accordent les dérogations permanentes.

Ce système a été appliqué sur tous les navires charbonniers faisant le trafic avec les ports anglais, à la satisfaction de tous les armateurs qui ont appliqué la loi sans avoir à accroître leurs frais de personnel et d'aménagement du bord dans des proportions trop exagérées, des inscrits, aussi, qui ont pu augmenter leurs salaires dans les conditions prévues par la loi, et je peux ajouter, du chef du quartier qui a pu surmonter ainsi les grosses difficultés qu'il rencontrait pour réunir la commission de l'article 24.

D. *Rapport de M. Potigny, Administrateur de l'Inscription maritime, à Caen.*

VAPEUR CHARBONNIER ALLANT A ROTTERDAM ET DANS LES PORTS ANGLAIS.

Effectif de l'équipage.

Pont :	*Machine :*	*Service général*
1 capitaine	1 chef mécanicien	1 cuisinier
1 second	1 2me mécanicien	1 garçon de carré
1 lieutenant	1 3me mécanicien	
6 matelots	1 1er chauffeur	
1 mousse	6 chauffeurs	
10	10	

L'effectif des matelots sera réparti en trois divisions de deux hommes chacune.

Le service pourra être établi comme suit, la journée commençant à 18 heures.

de 18 heures	à 20 heures	1re division	
20 »	à 24 »	2me »	
0 »	à 4 »	3me »	
4 »	à 8 »	1re »	
8 »	à 12 »	2me »	
12 »	à 16 »	3me »	
16 »	à 18 »	1re »	

et en reportant à nouveau pour la 2me journée de mer, si nécessaire, de 18 à 20 heures : 2me division, etc....

E. *Rapport de M. l'Administrateur de 1re classe de l'Inscription maritime Vaquet, à M. le Directeur de l'Inscription maritime, à Saint-Servan.*

Le 29 décembre 1920.

Monsieur le Directeur,

Par dépêche du 21 décembre (Travail maritime) est demandé un rapport sommaire sur l'application de la loi du 2 août 1919 et du décret du 24 février 1920.

Le quartier du Paimpol n'arme pas de vapeurs autres que le baliseur des Ponts et Chaussées. Cette administration s'est refusée à établir localement les modalités d'application de la loi à ce vapeur et a estimé que cette question devait être soumise au service central.

En ce qui concerne les navires à voiles, je laisse de côté les bateaux armés en circulation ou en plaisance qui ne comportent pas, en général, un équipage salarié.

Pour les bateaux armés à la pêche au large, la question de la réglementation du travail ne s'est pas posée. Les équipages sont engagés à la part. En outre, ces bateaux qui appartiennent presque tous au petit port de Loguivy sont armés par des marins du pays, unis par des liens de parenté ou d'amitié. Le patron est souvent le propriétaire. Il s'agit donc, pour ainsi dire, d'entreprises familiales.

Restent les voiliers *de grande pêche* et ceux effectuant la *navigation commerciale* proprement dite.

A. Voiliers de grande pêche.

Au cours de la campagne 1920 (Terre-Neuve-Islande), les voiliers ont suivi les anciens errements. Pour se rendre sur les lieux de pêche, l'équipage est d'ailleurs toujours plus que suffisant pour organiser le service à trois quarts. En pêche, aucune disposition nouvelle n'a été appliquée, la charte partie type pour navires de grande pêche, qui constitue l'accord prévu par l'article 15 du règlement, étant parvenue à Paimpol après le départ des navires.

B. Navigation commerciale.

Les voiliers qui fréquentent Paimpol sont des navires de moins de 200 tonneaux de jauge brute, à peu d'exceptions près. Presque tous pratiquent le cabotage ou le bornage. Quelques-uns sont armés au long cours.

1° *Bornage.* Aucune modification n'a été apportée pour ce genre d'armement, à l'organisation antérieure. Il y a lieu de remarquer que ces bateaux font de courtes traversées (45 milles au maximum), ont un logement très réduit et un équipage de 2 ou 3 hommes engagés à la part.

2° *Cabotage.* Les voiliers caboteurs fréquentant Paimpol appartiennent à la catégorie des « navires à voiles ayant moins de 200 tonneaux de jauge brute et ayant à bord moins de 8 hommes d'équipage, état-major compris » (art. 9, paragraphe 2 du règlement du 24 février 1920).

Sur ces navires, le service est resté organisé en deux quarts, comme le permet cet article. Les commissions de visite, ou les Inspecteurs de la navigation ont fait compléter en certains cas des équipages jugés insuffisants ; aucune réclamation n'a été formulée.

Pour le contrôle des heures supplémentaires, certains capitaines, malgré les recommandations qui leur ont été faites, ne tiennent pas ou tiennent imparfaitement le registre des heures de travail supplémentaires et les carnets de travail horaire (art. 21 du règlement). Dans peu de temps la tenue

de ces documents se généralisera, les équipages et les armateurs se rendant compte de leur utilité. Les réclamations pour le paiement d'heures supplémentaires, qui ont été portées devant moi se sont réglées facilement.

3° *Long cours.* Aucun voilier n'arme régulièrement au long cours. Quelques-uns y sont armés pour un voyage, en chasseurs, afin d'aller prendre de la morue à St-Pierre. Ils jaugent d'ordinaire moins de 200 tonneaux, et avaient moins de 8 hommes au 2 août 1919. Leur cas n'a pas été prévu par le Règlement du 24 février 1920. Etant donné qu'aucun équipage n'a présenté de réclamation et que la réglementation en ce qui concerne ces voiliers est imprécise, le quartier de Paimpol s'est contenté de renforcer l'effectif en faisant embarquer 1 ou 2 hommes en supplément, chaque fois que cela a paru nécessaire. Les équipages ont été rémunérés pour les heures supplémentaires effectuées.

Dans tous les cas, l'organisation des quarts ne présente aucune particularité sur ces petits voiliers. Une bordée remplace l'autre toutes les 4 heures. Je n'ai aucun type d'horaire intéressant à présenter.

En résumé :

1. il faut remarquer que le règlement du 24 février 1920 est incomplet et imprécis en ce qui concerne la réglementation du travail sur les voiliers.

2. le quartier de Paimpol a estimé que dans ces conditions — et tout en s'inspirant autant que possible de cette réglementation — il y avait lieu surtout de maintenir l'entente entre armateurs et marins, ceux-ci attachant d'ailleurs plus de prix à l'attribution d'heures supplémentaires qu'à la diminution du nombre des heures de travail effectif.

F. *Rapport de M. le Poncier, Administrateur de l'Inscription maritime, à Brest.*

Type d'horaire des batiments de la compagnie Chevillotte frères.

1) *En cours de navigation.*

Le service sur le pont et dans la machine est réglé par quart de 4 heures de façon à ce que chaque homme dans les 24 heures ne fasse pas plus de 8 heures de travail et ait 16 heures de repos.

0 à 4 — 4 à 8 — 8 à midi — midi à 16 — 16 à 20 — 20 à 24.

2) *Dans les ports.*

La mise à l'ouvrage dépend des habitudes locales des divers ports fréquentés.

On fait correspondre autant que possible les 8 heures de travail journalier avec celles des chargeurs.

En général, la mise à l'ouvrage a lieu à 7 heures ½ pour finir à 11 heures ½ — puis de 13 heures à 17 heures ½.

Type d'horaires des batiments de la Société brestoise de chalutiers a vapeur.

Pont : Service en trois quarts, pour se rendre sur les lieux de pêche ou en revenir.

Sur les lieux de pêche, le travail dépend du rendement de la pêche.

Machine : Service en trois quarts en tout temps.

G. *Rapport de M. l'Administrateur Général Leissen, Directeur de l'Inscripiion maritime, à Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat des Ports, de la Marine marchande et des Pêches.*

8 janvier 1921.

Monsieur le Ministre,

En exécution de votre dépêche du 21 décembre 1920 (Travail maritime), je vous transmets les rapports sommaires que m'ont adressés les chefs de quartier de la Direction de Nantes, celui de Noirmoutier excepté, sur l'application de la loi du 2 Août 1919 et le décret du 24 Février 1920 concernant le régime des huit heures de travail dans la marine marchande.

En général, l'armement n'a fait aucune difficulté pour se conformer aux prescriptions légales, soit en organisant le service à trois quarts, là où c'était possible, soit en accordant aux équipages dans le cas contraire et lorsque les huit heures de travail étaient dépassées, des heures supplémentaires payées ou des compensations en nature. L'accord sur ce point a été parfait entre les armateurs et leurs hommes.

Sauf à Lorient, les commissions paritaires ont régulièrement fonctionné pour les navires en service ou déjà construits au moment de la promulgation de la loi du 2 Août 1919, à bord desquels l'organisation du service en trois quarts ne pouvait être envisagée sans de profondes modifications aux aménagements. Les deux parties se sont toujours entendues sur la possibilité ou l'impossibilité d'en modifier les aménagements pour donner satisfaction aux prescriptions de cette loi.

A Lorient, les sociétés de chalutage à vapeur se sont cependant refusées à se prêter à la constitution des commissions paritaires à réunir en vue des modifications à apporter à leurs navires pour l'application de la loi de huit heures aux équipages de leurs chalutiers. Je vous en ai rendu compte par un rapport auquel vous avez répondu par dépêche le

20 avril 1920. L'armement a persisté et persiste dans son refus. Il convient, du reste, d'ajouter qu'il n'a été formulé par les équipages de ces vapeurs aucune réclamation contre ces agissements, tous ayant intérêt au maintien du régime antérieur, attendu que, comme ils sont intéressés dans la pêche, moins ils sont nombreux à bord et plus leur quote-part est forte.

L'état d'esprit des marins des chalutiers à vapeur de Lorient ne leur est pas particulier; on le constate, en effet, chez tous les équipages naviguant à la part, par exemple chez les pêcheurs de thon ou au chalut, qui n'entendent pas que, sous prétexte de limiter leur travail, leurs effectifs soient augmentés, l'augmentation devant avoir pour conséquence de réduire leurs bénéfices.

D'une manière générale, nos pêcheurs, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, ne peuvent d'ailleurs comprendre que l'on veuille imposer une limite d'heures de travail à une catégorie de travailleurs que l'état de la mer ne force que trop souvent au repos. Cette loi ne peut, à leur avis, être appliquée qu'autant qu'il s'agit de navires dont les équipages sont au salaire fixe et encore il semble qu'il soit de l'intérêt général que tous soient admis à travailler quand ils le peuvent, les morte-saisons leur créant assez, sinon trop de loisir.

De l'exposé qui précède il résulte, en définitive, que l'application dans ma circonscription de la loi du 2 août 1919 et du décret du 24 février 1920 n'a jusqu'à présent donné lieu à aucun conflit et qu'elle n'a trouvé de résistance que de la part des compagnies de chalutage lorientaises. Est-ce à dire que tous ceux qu'elle intéresse, armement, équipages, administration, en soient entièrement satisfaits ? A cela on ne peut répondre que non.

L'armement, tout en s'inclinant, s'en plaint amèrement. En effet, coïncidant avec le mouvement constamment ascensionnel des salaires, les augmentations de personnel qui sont une des conséquences nécessaires de la loi des 8 heures lui créent de nouvelles aggravations de charges très lourdes, outre que la constitution des états-majors et des équipages en devient beaucoup plus difficile.

De leur côté, parmi les marins, nombreux sont ceux qui préféreraient fournir, comme par le passé, 12 heures de travail par jour pourvu que leurs salaires soient augmentés en conséquence. Et sur ce point ils se rencontrent avec les armateurs qui trouveraient à payer plus largement leurs hommes en retour d'un plus grand effort un double avantage : d'abord une plus grande facilité à recruter leurs équipages, puisque le nombre des marins nécessaires serait moindre, et en second lieu, économie dans l'exploitation par suite de la réduction des frais de nourriture, de couchage, de médicaments, etc.

Quant à l'administration, elle doit constater que la pénurie d'officiers résultant de la transformation du service de deux

quarts ou bordées en service de trois quarts, sur un grand nombre de navires, par suite de l'application de la loi de 1919 a rendu illusoires les prescriptions réglementaires concernant la composition des états-majors (pont et machine), le nombre des brevetés étant notoirement inférieur aux besoins. Nombreux sont, en effet, les navires sur lesquels les officiers brevetés sont à peine la moitié de l'effectif réglementaire. Les inspecteurs de la navigation constatent, en outre, que la propreté laisse à désirer beaucoup plus qu'auparavant.

Telle est la situation. On peut la résumer en disant qu'en France la loi est observée d'une manière générale, mais que, par contre, elle ne paraît pas heureuse dans tous ses effets. Son application n'est-elle pour rien dans le marasme dans lequel se trouve actuellement notre flotte commerciale ? Il semble que l'on peut se le demander, car elle l'a, en lui créant des charges que n'ont pas assumées toutes les nations concurrentes, placée dans un état d'infériorité évidente.

II. *Rapport de M. Bernard, Administrateur de l'Inscription maritime, à St-Nazaire.*

RÉPARTITION DE L'EFFECTIF ET RÉGLEMENTATION DU SERVICE A LA MER SUR LE PAQUEBOT « ESPAGNE » (COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE)

5 janvier 1921.

L'équipage du paquebot *Espagne* comporte 37 hommes :

1 maître d'équipage	1 second maître charpentier
1 maître charpentier	26 matelots
1 capitaine d'armes	2 novices
2 seconds maîtres	2 mousses
1 chef de timonerie	

Des 26 matelots, il faut prendre 1 magasinier, 1 matelot de carré et 3 faux ponniers, il reste donc 21 hommes qui doivent assurer le service du pont.

Ces 21 hommes sont répartis en 3 divisions de 7 hommes dont 2 timoniers ; dans chaque division il est pris une bordée dite *bordée de nuit*, pour faire le quart à courir, composée de 2 timoniers et de 3 hommes devant assurer la veille ; il reste donc 2 hommes disponibles dans chaque division, qui composent la bordée dite *bordée de jour*, soit 6 hommes.

Service à la mer.

Bordée de nuit. — La bordée de nuit assure le quart à courir en suivant la méthode indiquée par le tableau ci-joint, méthode préconisée par le syndicat des inscrits maritimes de

Marseille ; de cette façon les heures de service changent quotidiennement durant 3 jours et reprennent normalement le quatrième jour.

Les 2 timoniers assurent le service de la barre et les 3 hommes disponibles assurent la veille sur la passerelle.

Bordée de jour. — Les 6 hommes de la bordée de jour font leur huit heures de travail de la façon suivante :

De 6 à 8 heures, de 9 à 11 heures, de 13 à 17 heures.

Les seconds maîtres de manœuvre de service :

De 8 à 12 heures, de 12 à 16 heures, de 20 à 24 heures, de 0 à 4 heures.

Les autres maîtres et le capitaine d'armes sont de service comme la bordée de jour et concourent à tour de rôle au service des rondes et des rondes pour la nuit.

Faux ponniers. — Les trois faux ponniers sont au travail : de 7 à 11 heures et de 13 à 17 heures.

Remarque. — Sauf pour les timoniers qui sont remplacés durant leur repos hebdomadaire par des timoniers auxiliaires, les hommes passent à tour de rôle de la bordée de jour à la bordée de nuit ou inversement, soit par semaine :

3 jours de quart à courir (bordée de nuit),
3 jours de bordée de jour,
1 jour de repos.

Repos hebdomadaire. — Lorsqu'il y a lieu de compenser à la mer le repos hebdomadaire, on prend un homme dans chaque bordée de nuit, qu'on met au repos de 6 heures du soir au lendemain soir à 6 heures ; de cette façon il reste dans la bordée les 2 timoniers et 2 hommes de veille, soit 4 hommes au lieu de 5.

Les maîtres, le capitaine d'armes, les novices et les mousses sont mis au repos hebdomadaire le dimanche autant que possible, ou à tour de rôle selon les besoins du service.

Aucun travail autre que celui concernant la conduite et la sécurité du navire n'est effectué de 6 heures du soir à 4 heures le lendemain matin.

Service dans le port.

Les hommes prennent le travail de 7 à 11 heures et de 13 à 17 heures.

Le service de garde est assuré par deux hommes et un second maître prenant le quart de 5 heures du soir à 7 heures du matin. Ils assurent le service de garde pendant les heures de repas et ont vingt-quatre heures la journée suivante

Le dimanche, le service de garde est assuré par trois hommes et un second maître.

Paquebot-type ESPAGNE — Annexe.

PERSONNEL DU PONT ET DES MACHINES.

1re journée :

	1re bordée		2me bordée		3me bordée	
	Travail	Repos	Travail	Repos	Travail	Repos
8 à 11 heures	3	–	–	3	–	3
11 à 15 —	–	4	4	–	–	4
15 à 18 —	–	3	–	3	3	–
18 à 19 —	1	–	–	1	–	1
19 à 23 —	–	4	4	–	–	4
23 à 4 —	–	5	–	5	5	–
4 à 8 —	4	–	–	4	–	4
2me journée :						
8 à 11 heures	–	3	3	–	–	3
11 à 15 —	–	4	–	4	4	–
15 à 18 —	3	–	–	3	–	3
18 à 19 —	–	1	1	–	–	1
19 à 23 —	–	4	–	4	4	–
23 à 4 —	5	–	–	5	–	5
4 à 8 —	–	4	4	–	–	4
3me journée :						
8 à 11 heures	–	3	–	3	3	–
11 à 15 —	4	–	–	4	–	4
15 à 18 —	–	3	3	–	–	3
18 à 19 —	–	1	–	1	1	–
19 à 23 —	4	–		4	–	4
23 à 4 —	–	5	5	–	–	5
4 à 8 —	–	4	–	4	4	–

Les seconds maîtres assurent le service de 8 à 12 heures, 12 à 16 heures, 20 à 24 heures et 0 à 4 heures.

Chef timonier, de 6 à 8 heures, 9 à 11 heures, 13 à 18 heures. Magasinier de 6 à 8 heures, 9 à 11 heures, 13 à 18 heures.

Personnel de la machine, service en trois quarts à courir de 0 à 4 heures, de 4 à 8 heures, de 8 à 12 heures, etc.

AGENTS DU SERVICE GÉNÉRAL.

Service de la nourriture (8 cuisiniers, 8 aides de cuisine) :

Cuisine de l'équipage :

1 cuisinier } de 4 heures ½ à 13 heures ½.
1 aide de cuisine }
1 cuisinier } de 12 heures ½ à 21 heures ½
1 aide de cuisine }
dont 1 heure de repas, soit huit heures de travail.

Cuisine des passagers :

2 aides de cuisine, de 4 à 13 heures.
2 cuisiniers, } de 5 heures ½ à 14 heures ½.
2 aides, }
2 cuisiniers, de 10 à 19 heures.
2 cuisiniers ,de 11 heures ½ à 20 heures ½.
2 aides de cuisine, de 12 heures ½ à 21 heures ½.

Au voyage de retour, les bordées ayant travaillé le matin à l'aller travaillent le soir.

Boulangerie : 3 équipes de 2 hommes par 24 heures.
Pâtisserie : 2 équipes de 1 homme, se remplaçant de 5 à 17 heures.
Cambuse : 2 équipes de 1 homme, se remplaçant de 5 à 17 heures.
Bouchers : 3 hommes : 8 heures par jour.
Sommelier : 1 homme.

Service Salons et Cabines.

Emploi du temps du personnel : A la mer, avec un seul service de table :

Garçons de salon, offices et bains

de 5 à 7 heures	nettoyage	2	heures
de 7 à 9 —	petit déjeuner	2	—
de 11 à 1 —	déjeuner	2	—
de 3 à 4 —	lunch	1	—
de 6 à 8 —	dîner	2	—

soit 9 heures (dont 1 heure supplémentaire payée).

Les garçons de cabines à la disposition des passagers, aux mêmes heures que ci-dessus.

Avec deux services de table, quatre heures supplémentaires sont à payer au personnel.

RÉGLEMENTATION DU SERVICE A LA MER A BORD DU PAQUEBOT « FLANDRE »
(Compagnie Générale Transatlantique)

1° *Personnel du pont :* Le service est assuré par trois divisions composées de quatre hommes chacune, plus une bordée roulante de six hommes.

La 1re division prend le quart de 6 à 10 h. et de 18 à 22 h.
La 2me division — 10 à 14 h. — 22 à 2 h.
La 3me division — 14 à 18 h. — 2 à 6 h.

La bordée roulante prend le matin de 6 heures à 10 heures et reprend de 13 heures à 17 heures.

Les seconds maîtres assurent les quarts de 20 à 4 heures et de 8 à 16 heures.

Le magasinier fait le lavage de 4 à 6 heures, reprend le service de 9 à 11 heures et de 13 à 17 heures.

Le chef de timonerie, de 9 à 11 heures et de 13 à 17 heures.

2° *Autres catégories du personnel.* Pour les autres catégories de personnel (agents du service général, etc.), le service est réglé comme sur le paquebot *Espagne*.

I. *Rapport de M. l'Administrateur général Nissen, Directeur de l'Inscription maritime, à Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, chargé des Ports, de la Marine marchande et des Pêches.*

7 janvier 21.

En exécution des prescriptions contenues dans la dépêche ministérielle du 21 décembre dernier, j'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli les rapports des Chefs de quartiers du 4e Arrondissement au sujet de l'application du régime des huit heures de travail dans la marine marchande.

I. Navigation au commerce

Une constatation très nette se dégage tout d'abord des renseignements donnés par les divers quartiers. Nulle part, l'application de la loi du 2 août 1919 et du règlement d'administration publique du 24 février 1920 n'a donné lieu à des difficultés sérieuses, ni même à des résistances véritables de la part des armateurs pour qui, cependant, ces divers actes constituent un accroissement indéniable de charges. Si, dans certains ports des questions d'interprétation et d'application se sont élevées, elles ont été résolues toujours dans un sens favorable aux marins grâce à l'initiative et aux bons offices des administrateurs, à la bonne volonté et à l'esprit de conciliation des parties intéressées.

Les commissions arbitrales et paritaires de l'article 23 du décret ont fonctionné normalement, leurs décisions prises généralement à l'unanimité des membres ont toujours été empreintes de cet esprit d'équité que recommandait la circulaire du 5 mars 1920 et, dans aucun cas, à ma connaissance, n'ont fait dans la circonscription de Bordeaux, l'objet d'appel devant le Ministre. Bien plus, quelles qu'aient été leurs décisions, les parties en cause, les inscrits en particuliers, les ont toujours acceptées sans discussion, reconnaissant là l'excellence du système paritaire et arbitral.

Il n'est pas besoin de dire que le nouveau régime a été fort apprécié tant des équipages que des états-majors ; les capitaines, par l'adjonction d'un troisième officier, y ont trouvé une grande facilité pour assurer la bonne marche de leur service, l'équipage étant devenu plus nombreux et mieux encadré. A ce sujet cependant, il est à regretter que l'effectif des officiers brevetés n'ait pas toujours permis d'embarquer les marins titulaires du brevet même qu'il eût fallu.

Les équipages se sont vus octroyer une liberté plus grande, dont l'effet salutaire en cours des traversées ne tardera pas

à se manifester. Dans les ports, malheureusement, cette liberté joue aux dépens de leur santé et de leur bourse, car il est très regrettable de constater que c'est au cabaret que les marins continuent à s'entêter à jouir de leur repos. Il faut pourtant espérer qu'à l'usage un meilleur emploi de ce repos sera fait par les équipages. La solution donnée par l'administrateur de Pauillac, d'accorder une permission d'assez longue durée au retour du voyage, aux marins qui abordent à un port voisin de leur domicile, serait de nature à donner toute satisfaction.

Application pratique du nouveau régime.

A la mer. — L'application de la loi de 8 heures a été réalisée de manières différentes suivant les compagnies; tous les personnels, tant du pont que de la machine ne font effectivement que 8 heures; mais, pour le pont, tantôt les capitaines règlent leur service de manière que les hommes ne fassent pas toujours le même quart (Compagnie Chevillotte, différents navires de la Compagnie Générale Transatlantique), tantôt, au contraire, les hommes font toujours les mêmes quarts. Ce système est évidemment critiquable, à cause de son uniformité, mais ce sont là de simples détails d'application, faciles à corriger le jour où la question se posera officiellement.

Dans la machine, le service est établi généralement sur les mêmes bases

Quant aux agents du service général, il est indéniable que leur service plus compliqué, variable, se plie plus difficilement à une fixation stricte des heures de travail. C'est ainsi que sur les paquebots qui fréquentent le port de Bordeaux, cette catégorie de personnel fait en général de huit à neuf heures de service par jour avec paiement, le cas échéant, d'heures supplémentaires.

Les horaires établis par les différentes compagnies diffèrent, ainsi que les rapports des chefs de quartier le font ressortir, mais je suis d'avis que le service le plus rationnellement établi qui permet d'assurer un repos consécutif de neuf heures pendant la nuit à deux bordées, est celui proposé par l'Union des Syndicats de Marseille et qui se décompose comme suit :

1re bordée	2me bordée	3me bordée
4 à 8 heures	11 à 15 heures	15 à 18 heures
8 à 11 »	19 à 23 »	23 à 4 »
18 à 19 »		

Dans le port. — La question de l'application du nouveau régime a soulevé quelques difficultés vite résolues. Le différend s'était élevé à Bordeaux, en particulier au sujet de la garde de nuit. L'accord s'est fait entre les armateurs et le syndicat des Inscrits maritimes, et actuellement, les hommes qui n'ont pas accompli les 8 heures réglementaires de travail dans la journée peuvent être assujettis à la garde de nuit, sauf à quitter le

navire soit après le travail de jour et avant la garde de nuit, soit après ce dernier service.

Notons en outre la bonne impression produite par l'application désormais générale du « repos hebdomadaire », question qui, réglée antérieurement par les seuls armateurs du Sud-Est, soulevait dans les ports des conflits incessants.

Une seule critique importante serait par contre à retenir. Les équipages acceptent trop volontiers, et cela se conçoit, la compensation en argent des heures supplémentaires, voire même du repos hebdomadaire. Il est hors de doute que le but social, je dirai même humanitaire, de la disposition qui pose en principe la compensation, est ainsi trop perdu de vue, l'argent ne pouvant jamais remplacer le repos gagné à la suite de travaux extraordinaires ou supplémentaires. Quoiqu'il en soit, il faut néanmoins noter que l'intérêt des armateurs et des marins est d'accepter la rémunération en argent.

Telle a été dans le 4me arrondissement l'application de la loi de 8 heures, application loyale et large du nouveau régime. Il en est résulté, il serait superflu de le nier, des charges nouvelles pour l'armement, et en particulier pour le petit armement qui a pu accepter de suite ce surcroît de dépenses, mais qui s'en trouvera peut-être lourdement grevé le jour, où, pour soutenir la concurrence impitoyable et acharnée qui s'annonce de la part des étrangers, il devra consentir de nouveaux sacrifices, ou se retourner alors vers l'Etat pour l'aider à sortir victorieusement de la lutte des tarifs. Aussi devient-il de plus en plus nécessaire et urgent que toutes les nations maritimes se hâtent d'élaborer enfin la réglementation internationale du travail maritime, destinée à égaliser les charges entre tous les pavillons.

II. — Navigation a la pêche.

La question d'application de la loi de 8 heures a rencontré dans ce genre d'armement de nombreuses et sérieuses difficultés, qui ont d'ailleurs abouti à la décision ministérielle du 23 décembre dernier maintenant l'état antérieur à bord de chalutiers ou vapeurs de pêche. Il faut pourtant noter qu'elle est et a été appliquée dans toute la mesure du possible.

Ecartons tout d'abord les navires de petite pêche, montés le plus souvent par leurs propriétaires, qui suivent chaque marée ou presque, et pour qui toute réglementation devient impossible.

Pour les vapeurs de pêche au large (l'arrondissement n'ayant pas eu à s'occuper des armements à la grande pêche) il est certain que la plus vive résistance fut d'abord rencontrée de la part des armateurs qui se souciaient fort peu de voir encore augmenter leurs charges. Il convient évidemment de rappeler la crise réelle qui sévit depuis assez longtemps sur ce genre d'armement, malgré le prix très rémunérateur du poisson. Le coût de l'armement, les prix jusqu'alors inconnus du charbon,

les exigences pécuniaires du personnel, la rareté de la main-d'œuvre, au moins dans certaines catégories, ont fait que jamais l'armement à la pêche au large ne fut en si mauvaise posture. Aussi quand les commissions paritaires et arbitrales commencèrent à fonctionner, s'ouvrit l'ère des difficultés. L'exemple le plus probant dans l'arrondissement est donné par les conflits incessants de la Rochelle. Tantôt certains membres de ces commissions après s'être mis d'accord revenaient sur leurs décisions et refusaient de signer le procès-verbal. Lorsque par hasard la commission (toujours à la majorité de ses membres) adoptait une solution, c'étaient les armateurs qui refusaient de s'y soumettre ; tant et si bien que le procès verbal dut être dressé par l'application de l'article 23 du règlement du 4 février 1920 contre l'armateur de 4 chalutiers. C'est alors que le Sous-Secrétaire d'Etat dans sa dépêche du 21 précitée, prescrivit qu'il ne fallait pas perdre de vue que « si les textes ont pour but d'éviter le surmenage au personnel navigant, on ne doit pas aller par une interprétation trop étroite de leurs dispositions jusqu'à imposer à nos armateurs des obligations ne répondant pas à de véritables nécessités et entraînant, pour eux, des charges hors de proportion avec celles que supportent leurs concurrents étrangers ».

Bien que ces larges dérogations aient été prises pour certains chalutiers, il est hors de doute que nombre d'armateurs ne manqueront pas de s'en prévaloir et l'on peut dire alors que dans ce genre d'industrie, à cause de sa nature même, ses besoins, ses modes d'exploitation spéciaux, la loi de 8 heures n'a pu être appliquée intégralement, telle que le législateur l'eût voulu.

Puisque le principal argument de ces dérogations et de la non application du nouveau régime est la situation difficile dans laquelle se débat l'industrie de la pêche vis-à-vis de ses concurrents étrangers, souhaitons, là encore, que l'accord international prévu puisse aboutir à bref délai.

Signé : Nissen.

J. *Rapport de M. L'Administrateur de 2me classe de l'Inscription maritime Biguet, Administrateur p.i. du Quartier de Bordeaux, à M. l'Administrateur Général, Directeur de l'Inscription maritime, Bordeaux.*

3 janvier 1921.

Monsieur le Directeur,

En exécution de la dépêche du 21 décembre 1920 relative à des renseignements à fournir au Bureau international du Travail au sujet de l'application du régime des huit heures

dans la marine marchande, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aucune difficulté sérieuse ne s'est produite dans le Quartier de Bordeaux pour la mise en vigueur de la réglementation édictée par la loi du 2 août 1919 et le décret du 24 février 1920 dont les diverses dispositions ont été normalement appliquées.

Dans plusieurs circonstances, dans le but de régler à l'amiable certains points litigieux, armateurs et marins se sont réunis et grâce à leur esprit de conciliation ont réussi à trouver un terrain d'entente et à prévenir ainsi les difficultés à venir.

A la mer, l'application de la loi de 8 heures a été réalisée de manières différentes suivant les compagnies.

Sur certains navires, le service du pont est divisé en quarts, tous de 4 heures ; mais, alors que quelques capitaines règlent leur service de façon que les hommes ne fassent pas toujours le même quart (exemple : S/S « YOLANDE », S/S « PLUTON Cie Chevillotte, Brest, sur lesquels le service est modifié après chaque voyage, paquebot « MARTINIQUE », Compagnie Générale Transatlantique, où les matelots font le même quart pendant tout le voyage Bordeaux-Casablanca et retour à Bordeaux, puis changent de quart) quelques autres ne modifient jamais leurs horaires et les mêmes hommes font toujours les mêmes quarts. Ce système est critiquable à cause de son uniformité qui oblige toujours la même bordée à fournir son travail au moment le plus pénible de la nuit (de minuit à 4 heures).

Pour parer à cet inconvénient, sur certains tableaux de service, le quart de 4 à 8 heures est divisé en deux quarts, l'un de 4 heures à 6 heures et l'autre de 6 heures à 8 heures (S/S « INDEFICIENTER » des Transports Maritimes — S/S « GAFSA » de la Cie Delmas de la Rochelle), de sorte que tous les jours, les bordées travaillent à des heures différentes et le cycle recommence tous les 3 jours.

Dans les machines, le service est établi généralement sur les mêmes bases. Ou bien les mêmes hommes font toujours les mêmes quarts, ou bien ils reculent d'un quart à chaque voyage ou chaque mois, ou bien même (vapeur « GAFSA »), ils font le même quart jusqu'à ce qu'ils demandent à changer ; ce dernier système, source certaine de difficultés, ne semble pas à recommander.

Quant aux agents du service général, leur service est plus compliqué et variable suivant les catégories de personnel. Ordinairement les agents civils font en moyenne de 8 à 9 heures de service par jour avec payement, le cas échéant, d'heures supplémentaires.

L'horaire de travail le plus pratique est celui qui est adopté par le paquebot « ASIE » de la Cie des Chargeurs Réunis ; il est établi de la façon suivante pour le personnel du pont :

LUNDI	1re bordée		2me bordée		3me bordée		
	Travail	Repos	Travail	Repos	Travail	Repos	
23 à 3	4	–	–	4	–	4	8 heures
3 à 7	–	4	4	–	–	4	
7 à 11	–	4	–	4	4	–	
11 à 13	2	–	–	2	–	2	
13 à 17	–	4	–	4	4	–	
17 à 19	2	–	–	2	–	2	6 heures
19 à 23	–	4	4	–	–	4	
MARDI							
23 à 3	–	4	–	4	4	–	
3 à 7	4	–	–	4	–	4	8 heures
7 à 11	–	4	4	–	–	4	
11 à 13	–	2	–	2	2	–	
13 à 17	–	4	4	–	–	4	
17 à 19	–	2	–	2	2	–	
19 à 23	4	–	–	4	–	4	
MERCREDI							
23 à 3	–	4	4	–	–	4	
3 à 7	–	4	–	4	4	–	
7 à 11	4	–	–	4	–	4	
11 à 13	–	2	2	–	–	2	12 heures
13 à 17	4	–	–	4	–	4	
17 à 19	–	2	2	–	–	2	
19 à 23	–	4	–	4	4	–	

Jeudi comme lundi, vendredi comme mardi, samedi comme mercredi... etc.

Les repas sont servis de 6 heures à 7 heures 30, de 10 heures à 11 heures 30 et de 18 heures à 19 heures 30.

Cet horaire offre les avantages suivants :

1° — Deux bordées prennent toujours leur repas ensemble ;

2° — De 10 à 11 heures 30 et de 18 à 19 heures 30 tout le personnel du pont a pris ses repas, laissant ainsi le personnel du restaurant plus à même de prendre son repos.

3° — Le roulement établi permet tous les jours le changement de bordée.

Il serait cependant encore préférable d'établir le service sur les bases proposées par l'Union des syndicats de Marseille qui divise la journée de la façon suivante :

1re bordée, de 8 à 11 heures ; 2me bordée, de 11 à 15 heures ; 3me bordée, de 15 à 18 heures ; 1re bordée, de 18 à 19 heures ; 2me bordée, de 19 à 23 heures ; 3me bordée, de 23 à 4 heures ; 1re bordée, de 4 à 8 heures ;

et permet ainsi d'assurer un repos consécutif de neuf heures pendant la nuit à 2 bordées : l'une de 7 heures du soir à 4 heures du matin ; l'autre de 11 heures du soir à 8 heures du matin.

Dans le port, la question de l'application de la loi de 8 heures a soulevé quelques difficultés d'ailleurs vite résolues par l'accord amiable des parties intéressées. Le différend s'est élevé au sujet de la garde de nuit à bord des navires. A l'inverse de certains ports où les compagnies assurent la garde de nuit avec l'aide de gardiens de nuit spéciaux, de façon à ne retenir les hommes que dans la stricte mesure où la sécurité du navire le rend impérieusement nécessaire, les compagnies de Bordeaux font généralement assurer la garde, tant sur le pont que dans les machines et d'après les instructions du capitaine, par le personnel du bâtiment.

La réglementation française de 1919-1920 a posé en principe qu'aucun membre du personnel embarqué ne peut être astreint au service de garde de nuit, s'il a accompli huit heures de travail dans la journée précédente, mais que tout homme qui n'a pas accompli pendant le jour, la totalité des huit heures de travail qu'il doit effectuer peut être tenu de compléter ces huit heures de travail en concourrant au service de garde de nuit (à condition de ne pas être privé du temps de repos réglementaire).

Se basant sur la faculté à eux donnée de régler en toute liberté le service du travail de jour et celui de la garde de nuit, certains capitaines obligeaient les hommes qui n'avaient pas, pendant la journée, accompli leurs huit heures de travail à rester à bord pour parfaire leur temps réglementaire de travail par un service de garde de nuit mais ne permettaient pas aux hommes de quitter le navire entre la fin de leur travail de jour et le commencement de la garde de nuit. D'autre part, les capitaines de ces navires (il s'agissait entre autres du paquebot « LUTETIA » chargé du service Bordeaux-Amérique du Sud) refusaient malgré les termes stricts de l'article 7 du décret du 24 février 1920 de considérer les heures de présence à bord ainsi passées comme heures de travail effectif.

Cette question a fait l'objet d'une solution amiable entre les armateurs et le syndicat des marins de Bordeaux. Actuellement les hommes qui n'ont pas accompli les huit heures réglementaires de travail dans la journée peuvent être assujettis à la garde de nuit, mais ont toute faculté de quitter le navire soit après le travail de jour et avant la garde de nuit, soit après la garde de nuit.

En résumé, l'exécution de la loi de 1919 et du règlement qui y fait suite n'a pas, d'une façon générale, amené de perturbations dans l'armement et n'a pas soulevé de difficultés réelles d'interprétation des nouvelles dispositions réglementaires.

Ci-joint quelques types d'horaires effectivement en vigueur sur les navires de commerce.

HORAIRE EN VIGUEUR SUR LE PAQUEBOT « ASIE ».
(Compagnie des Chargeurs Réunis)

Service du pont

23 h. à 3 h.	3 h. à 7 h.	7 h. à 11 h.	11 h. à 13 h.
1re bordée	2me bordée	3me bordée	1re bordée
3me —	1re —	2me —	3me —
2me —	3me —	1re —	2me —

13 h. à 17 h.	17 h. à 19 h.	19 h. à 23 h.
3me bordée	1re bordée	2me bordée
2me —	3me —	1re —
1re —	2me —	3me —

Le repos est donné suivant les possibilités, soit en mer soit au port de retour.

Service de la machine.

1er Quart — Officier : 4me mécanicien ;
Personnel machine
de 3 à 7 heures — de 15 à 19 heures

2me Quart — Officier : 2me mécanicien
Personnel machine
de 7 à 11 heures — de 19 à 23 heures

3me Quart — Officier : 3me mécanicien
Personnel machine
de 11 à 15 heures — de 23 à 3 heures

Les quarts sont changés à chaque voyage.

Nettoyage des machines, une heure par jour : un tiers du personnel de bonne volonté occupé à l'essuyage ; ces heures sont comptées en heures supplémentaires.

Service des passagers.

Le personnel du service de salle ne fait que huit heures de travail par jour

Le personnel du service des cabines fait neuf heures de travail, dont une heure supplémentaire.

Les cuisiniers, boulangers, cambusiers, etc., font neuf heures de travail par jour, dont une heure supplémentaire.

HORAIRE EN VIGUEUR SUR LE « CHATEAU-LATOUR »
(Compagnie Worms)

Service du pont.

20 h. à 24 h.	24 h. à 4 h.
2me Capit. et 1re bordée	1er Lieut. et 2me bordée
1er Lieut. et 2me bordée	2me Cap. et 3me bordée

4 h. à 8 h.	8 h. à 12 h.
2me Lieut. et 3me bordée	2me Cap. et 3me bordée
2me Cap. et 1re bordée	1er Lieut. et 2me bordée
12 h. à 16 h.	**16 h. à 20 h.**
1er Lieut. et 2me bordée	2me Lieut. et 3me bordée
2me Lieut. et 3me bordée	2me Cap. et 1re bordée

Dans le port, les hommes font huit heures par jour. La veille de nuit est effectuée en deux quarts : de 18 à 24 heures et de 24 à 6 heures. Les hommes de veille ont leur repos dans la journée.

Tous les mois, le quart recule d'une bordée.

Service de la machine.

24 à 4 h.	3me	mécanicien
4 à 8 h.	4me	—
8 à 12 h.	2me	—
12 à 16 h.	3me	—
16 à 20 h.	4me	—
20 à 24 h.	2me	—

Pour le repas du soir qui a lieu de 17 à 19 heures, les officiers mécaniciens et les chauffeurs se remplacent mutuellement. Le personnel chauffeurs et soutiers change de quart tous les soirs.

K. *Rapport de M. l'Administrateur principal de l'Inscription maritime Gaillard, Administrateur du Quartier de la Rochelle, à Monsieur l'Administrateur général, Directeur de l'Inscription maritime, Bordeaux.*

Monsieur le Directeur,

Par une dépêche en date du 21 décembre 1920 (Personnel et Travail maritime, Travail maritime), le Ministre demande de lui faire connaître les conditions dans lesquelles la loi du 2 août 1919 est appliquée.

Je vous fais connaître que l'application de la loi a lieu dans les conditions suivantes :

LONG COURS ET CABOTAGE :

Tous les navires rentrant dans la catégorie prévue par la loi et par le décret du 24 février 1920 observent strictement les prescriptions légales.

En général, le mode d'application diffère suivant que le navire est à voiles ou à vapeur, en prenant comme type les

navires de la Société française d'armement et d'importation des nitrates de soude (maison Bordes).

Nous avons remarqué que le roulement des bordées se faisait normalement de 4 heures en 4 heures avec changement à chaque traversée en ce qui concerne les vapeurs, tandis que pour les voiliers le roulement est changé quotidiennement par suite du partage du quart de 16 à 20 heures en deux quarts de 2 heures.

Cette dernière manière de faire se voit d'ailleurs appliquée sur les vapeurs pour le personnel du pont. Jusqu'à présent, les équipages n'ont fait aucune réclamation en ce qui concerne les horaires.

PÊCHE :

Pour ce genre de navigation l'application de la loi de huit heures n'a lieu que partiellement.

Elle est appliquée au personnel chauffeur des chalutiers à vapeur pour la pêche au large. Le reste du personnel fait le quart le plus souvent à trois bordées en route, pour les matelots. Le personnel officier, pont et machine, dans les mêmes circonstances fait le quart en deux bordées.

Ci joint l'horaire demandé.

1er Mode. — Vapeur.

1re bordée	23 à 3 heures		1re bordée	11 à 15 heures	
2me —	3 à 7 —		2me —	15 à 19 —	
3me —	7 à 11 —		3me —	19 à 23 —	

Petit déjeuner :	2 bordées	à 6 heures ½
	1 bordée	à 7 —
Déjeuner :	1 bordée	à 10 heu es
	2 bordées	à 11 —
Dîner :	2 bordées	à 17 heures
	1 bordée	à 19 —

Changement de roulement à chaque traversée.

2me Mode — Voiliers.

1re bordée	12 à 16 heures		1re bordée	20 à 24 heures	
2me —	16 à 18 —		2me —	0 à 4 —	
3me —	18 à 20 —		3me —	4 à 8 —	
			1re bordée	8 à 12 heures	

Petit déjeuner :	2 bordées	à 7 heures ½
	1 bordée	à 8 —
Déjeuner :	2 bordées	à 11 heures
	1 bordée	à 12 —
Dîner :	2 bordées	à 17 heures
	1 bordée	à 18 —

L. *Rapport de M. Crétin, Administrateur, p. i., de l'Inscription maritime, à Rochefort.*

TYPES D'HORAIRES EFFECTIVEMENT EN VIGUEUR

1° Vapeur *Irma Voermann*, navire interallié de 1454 tonneaux, armé au cabotage international :

Service en trois quarts, tant pour le personnel du pont que pour celui de la machine, à la mer (deux quarts au mouillage) :

A la mer :	1er quart,	de 6 à 10	heures
	2me —	10 à 14	—
	3me —	14 à 18	—
	1er —	18 à 22	—
	2me —	22 à 2	—
	3me —	2 à 6	—
Au mouillage :	1er quart,	de 7 à 11	heures
	2me —	13 à 17	—

Les heures supplémentaires et le repos hebdomadaire sont payés aux hommes lorsqu'ils ne peuvent être compensés par du repos.

Restaurant : Fait deux heures supplémentaires journellement, à la mer et au mouillage :

de 7 à 12 heures = 5 heures, et
de 13 heures 30 à 18 heures 30 = 5 heures.

2° Vapeur *Redemirol* de 1318 tonneaux, armé au cabotage international ; 28 hommes d'équipage.

Service en trois quarts à la mer :

1er	quart,	de 4 à 8	heures
2me	—	8 à 12	—
3me	—	12 à 16	—
1er	—	16 à 20	—
2me	—	20 à 24	—
3me	—	0 à 4	—

Le repos hebdomadaire non compensé est payé.

3° Vapeur *René-Marthe* armé au cabotage international,

Service à deux quarts sur le pont :

1er	quart,	de 8 à 12	heures
2me	—	12 à 16	—
1er	—	16 à 18	—
2me	—	18 à 20	—
1er	—	20 à 24	—
2me	—	0 à 4	—
1er	—	4 à 6	—
2me	—	6 à 8	—

Service à trois quarts dans les machines :

1er	quart,	de 4 à 8	heures
2me	—	8 à 12	—
3me	—	12 à 16	—
1er	—	16 à 20	—
2me	—	20 à 24	—
3me	—	0 à 4	—

Les heures supplémentaires faites par les hommes du pont leur sont payées.

Le repos hebdomadaire, tant pour le pont que pour les machines est également payé, lorsqu'il n'est pas compensé.

4° Voilier *François-Charles*, de 234 tonneaux, armé au cabotage international ; 12 hommes d'équipage.

Service en deux quarts à la mer :

1er	quart,	de 8 à 12	heures
2me	—	12 à 16	—
1er	—	16 à 18	—
2me	—	18 à 20	—
1er	—	20 à 24	—
2me	—	0 à 4	—
1er	—	4 à 6	—
2me	—	6 à 8	—

Heures supplémentaires compensées par repos dans les ports. Escales fréquentes : tous les cinq ou six jours et d'une durée de 15 à 35 jours.

5° Goelette *Loustic*, de 114 tonneaux ; cabotage international.

Service en deux quarts organisé comme celui du *François-Charles*.

Les heures supplémentaires ne sont pas payées ; elles se trouvent compensées par de longs séjours dans les ports, au repos (15 à 20 jours, la durée du voyage étant de 8 jours).

M. *Rapport de M. l'Inspecteur de la Navigation, Inscription maritime, Bayonne.*

VAPEUR « MAURITANIE »

de 105 tonnes de jauge brute

Service à la mer.

Pont : Trois bordées : 1 officier, 3 matelots.
de 0 h. à 4 heures ; de 4 h. à 8 h. ; de 8 h. à 12 h. de 12 h. à 16 heures ; de 14 h. à 20 h. ; de 20 h. à 24

Machine :

Trois bordées : 1 officier, deux chauffeurs ; même temps horaire que pour le pont.

Cuisinier et mousse :

Cuisinier : de 6 à 7 h., de 9 à 12 h., de 15 à17 h.
Mousse : de 6 à 7 h., de 8 à 12 h., de 15 à 17 h.

Service au port :

Pont et machine :

Travail de 7 h. 30 à 11 h. 30.
» 13 h. à 17 h.
Repas à 7 h. ; de 11 h. 30 à 13 h. 30 et à 17 h.

Cuisinier et mousse :

Travail de 6 à 7 h., de 9 à 12 h., de 15 à 17 h.

MARCHANDISES. — STEAMER « TOHIR »

L'effectif total se compose de 27 hommes : 1 capitaine, 1 second capitaine, 1 lieutenant, 1 chef mécanicien, 1 second mécanicien, 1 troisième mécanicien, 1 premier chauffeur, 1 maître d'équipage, 6 matelots, 3 graisseurs, 6 chauffeurs, 1 novice, 1 cuisinier, 1 maître-d'hôtel, 1 mousse.

Service à la mer.

Pont et machines. — 8 heures de service. 16 heures de repos sur 24 heures.

Les deux chauffeurs faisant le 1er quart de 8 h. à midi, de 20 à 24 heures, ne prennent plus de quart avant 8 heures le lendemain matin et de cette heure jusqu'à 12 heures.

En plus de ces heures, il leur est alloué des heures supplémentaires.

Cuisine et restaurant. — Heures de travail de 8 à 13 heures et de 14 à 19 heures, soit 2 heures de travail supplémentaire.

Les agents du service général recoivent le dimanche double solde, en compensation du repos hebdomadaire qui ne peut pas être accordé.

Service à terre.

Pont. — Heures de travail : de 8 à 11 heures et de 13 à 16 heures.

Chaque homme n'a donc fourni que 6 heures de travail dans la journée. Il a à fournir en outre 2 heures de service de nuit.

Chaque heure de travail commencée au delà des 8 heures réglementaires est payée.

Machines. — Heures de travail : de 7 à 11 heures et de 13 à 17 heures.

Le personnel des machines n'a pas à assurer le service de nuit.

Cuisine et restaurant. — Même horaire qu'à la mer.

STEAMER « MARQUISE DE LUBERSAC »

A la mer.

Pont. — Service : 3 quarts.

de	0	h. à	4	heures	1re	bordée	2	hommes	1	officier
»	4	»	8	»	2me	»	2	»	1	»
»	8	»	12	»	3me	»	2	»	1	»
»	12	»	16	»	1re	»	2	»	1	»
»	16	»	20	»	2me	»	2	»	1	»
»	20	»	24	»	3me	»	2	»	1	»

Cuisinier de 6 heures à 18 heures.
Mousse de 8 heures à 18 heures.

Machine

de	0	h. à	4	heures	1	chauffeur	1	officier
»	4	»	8	»	1	»	1	»
»	8	»	12	»	1	»	1	»
»	12	»	16	»	1	»	1	»
»	16	»	20	»	1	»	1	»
»	20	»	24	»	1	»	1	»

Soutier de 8 à 12 heures, de 13 à 17 heures ;

Au mouillage.

Services équipages et machine de 7 h. 30 à 11 h. 30, de 13 h. à 17 heures.

N. Rapport de M. l'Administrateur en Chef de 2me classe Dard, Marseille, à M. le Directeur de l'Inscription maritime, à Marseille.

5 janvier 1921.

I. OFFICIERS.

Officiers de pont.

Antérieurement au règlement du 24 février 1920, les officiers de pont étaient, à la mer, astreints à 12 heures de travail par jour.

Sauf sur les longs courriers de plus de 700 tonneaux et sur les navires armés au cabotage international ou au grand cabotage national, jaugeant plus de 1000 tonneaux et s'éloignant à plus de 400 milles de tout port français, deux officiers suffisaient.

Le service n'était obligatoirement organisé à trois quarts que sur les voiliers franchissant les caps, sur les vapeurs d'une jauge brute de plus de 3,000 tonnes, sur les navires effectuant une traversée normale de plus de 10 jours, sur tout vapeur, lorsque les obligations de service imposaient à un officier plus de 12 heures de travail supplémentaire par période consécutive de sept jours.

Un officier suffisait sur les navires de moins de 200 tonneaux.

Au port, la durée journalière de travail était limitée à 10 heures.

Actuellement, les officiers ne sont plus astreints qu'à huit heures de travail par jour.

En règle normale, ils doivent être embarqués au nombre de quatre sur tout navire, le capitaine étant dispensé du quart.

Par exception, deux officiers suffisent sur les caboteurs à vapeur et sur les chalands faisant des traversées de moins de 24 heures ; sur les voiliers armés au cabotage, d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux.

Un officier suffit sur les bateaux de passage faisant des séjours en mer de moins de 12 heures ; sur les remorqueurs et les chalands de port, mais sous la réserve que, sur ces divers types de navires, la moyenne journalière de travail réglée, suivant les cas, par mois ou par semaine, ne dépasse pas normalement huit heures par jour.

Officiers mécaniciens.

A ceux-là, la loi nouvelle n'a pas, en principe, apporté une diminution de la durée des heures de travail. Mais elle a néanmoins eu pour effet de réduire notablement les divers cas dans lesquels la navigation à deux quarts, dans la machine, était autorisée jusqu'alors. Bénéficiaient de ce régime exceptionnel tous les caboteurs de moins de mille tonnes et ceux qui, quoique d'une jauge brute supérieure, ne s'écartaient pas à plus de 400 milles de tout port de la métropole et n'avaient pas, de ce chef, à obliger le personnel machine à plus de 10 heures de travail par jour, pendant plus de deux jours consécutifs.

Actuellement, la même exemption ne bénéficie plus qu'aux caboteurs accomplissant des traversées de moins de 24 heures et aux poussières de navires, remorqueurs, passeurs, etc., sous réserve, au surplus, que, pour tous, la répartition du travail effectif sur la durée d'une semaine ou d'un mois soit calculée sur la base moyenne de 8 heures par jour ouvrable. En outre, le chef-mécanicien est dispensé du quart, ce qui nécessite l'embarquement d'un 4me mécanicien, sur les longs courriers munis de machines de puissance supérieure à 2000 HP, auxiliaires compris, ou transportant des passagers et sur les caboteurs, lorsque leurs diverses machines ont une puissance de plus de 1600 HP.

II. Équipage.

Equipage pont.

Pour l'équipage du pont, l'organisation du travail est basée sur les mêmes règles que pour les officiers. En principe, le service doit être organisé à trois quarts, au moins. Il ne peut l'être à deux que dans les cas indiqués ci-dessus pour les officiers.

Chaque bordée de quart compte, au moins, trois hommes, et par conséquent l'équipage du pont comprend neuf hommes au minimum, plus un mousse ou novice.

Equipage machine.

A ceci près que les cas dans lesquels l'équipage machine peut être réparti en deux quarts ont été sensiblement resserrés, comme il est indiqué plus haut pour le personnel officier de la machine, la durée des obligations professionnelles de cette partie de l'équipage n'a pas, en quelque sorte, été diminuée par la loi du 2 août 1919. Depuis la loi du 17 avril 1907, elle bénéficiait, en effet, déjà de la journée de huit heures. A noter, toutefois, que le personnel de la machine a été déchargé de la neuvième heure journalière de travail exigible pour travaux d'entretien des appareils moteurs.

Personnel des agents du service général.

Jusqu'à ce jour, aucun texte n'avait réglementé la durée de travail du personnel des A. D. S. G. Cette lacune, le règlement du 24 février 1920 l'a comblée en étendant aux navigateurs en cause les dispositions applicables aux hommes du pont et de la machine. Pour eux, la journée de travail est également réduite à 8 heures. Toutefois, en raison des nécessités du service, variables non seulement d'une unité à l'autre, mais encore sur la même unité, d'une période à l'autre, il ne pouvait être question de travail par quarts ou à l'heure fixe. Comme il s'agissait de légiférer dans une manière toute nouvelle, passablement délicate, et jamais abordée, l'article 6 du règlement précité a été rédigé avec une imprécision voulue, dans un cadre élargi. Pourvu donc que chaque agent du service général dispose de huit heures consécutives de liberté pour se reposer et de 4 heures pour trois repas et la toilette, le principe se trouve satisfait. Aucun effectif minimum n'est fixé.

Depuis dix mois environ, la loi sur la journée de huit heures, à bord des bâtiments de commerce, est applicable. A Marseille, elle a été rapidement acceptée sans difficultés considérables.

Le très court délai imparti pour grouper les éléments d'information utiles à la présente étude, ne permet pas de lui donner les développements qu'elle comporterait. Force est donc de la réduire à quelques propositions condensées résumant, en quelque sorte, les remarques et critiques essentielles que la nouvelle charte de travail suggère.

1. Observation.

L'abaissement à huit heures de la durée de la journée de travail est fondé sur des considérations, d'ordre social, moral et physique ; l'ouvrier doit pouvoir disposer de loisirs suffisants pour jouir de quelques délassements, participer à la vie de famille, s'élever intellectuellement par des lectures, etc. Le poids de son labeur ne doit pas être tel qu'il entraîne une usure excessive, un vieillissement précoce et oblige l'homme accablé, à la fin du jour, à n'aspirer qu'au repos.

A bord des bâtiments de commerce, à la mer, certaines de ces considérations ne jouent pas. La famille est absente, les distractions habituelles font défaut. En dehors de ses heures de travail, de sommeil et de repas, le marin est inoccupé. Si sa spécialité l'attache à la machine ou aux chaufferies, huit heures de travail fournies dans une atmosphère surchauffée constituent, de toute évidence, l'effort journalier largement suffisant et justifient le repos.

Mais que dire du matelot du pont ? Trois hommes au minimum sont, en principe, nécessaires par bordée de quart. L'un fait la barre, l'autre vide les escarbilles et le troisième est au bossoir. Sur quatre heures théoriques de travail fournies par chacun, soit 12 heures en tout, cela représente au maximum six heures de travail effectif.

Pour le personnel du restaurant, la situation est à peu près identique. Si on met à part les cuisiniers, boulangers et frigoristes, qui, comme les chauffeurs, travaillent dans des conditions spéciales, l'effort demandé aux autres agents du service général est très atténué et fatalement intermittent. Les conditions dans lesquelles s'exerce leur industrie exigent la présence, la disponibilité permanente, mais ils passent de longs instants inoccupés. Conséquences :

Pour les uns, comme pour les autres, et mises à part les exceptions indiquées, la puissance énergétique dépensée journellement est très inférieure aux possibilités normales et les laisse, en règle générale, parfaitement dispos pour l'exécution d'un surcroît de travail.

2. Observation.

Le règlement d'administration publique du 24 février 1920 a largement ouvert la voie des tolérances en consacrant le principe des heures supplémentaires, autorisées à condition

qu'elles soient rémunérées. Ce faisant, il s'est inspiré de nécessités évidentes mais il a, en même temps, mis la loi du 2 août 1919 en opposition avec elle-même puisque, après reconnaissance de l'opportunité de fixer à huit heures la durée de la journée de travail, il admet ensuite qu'elle puisse être, sans motifs exceptionnels ou urgents, allongée à douze heures, moyennant rétribution. Que dire de ces rétributions supplémentaires, sinon qu'elles ont faussé dans ses applications le principe consacré, et démontré, avec l'acquiescement inconscient de ses bénéficiaires, que la loi avait peut-être dépassé les limites nécessaires. Comme je l'ai dit, une notable partie du personnel embarqué reste dispos, son travail normal accompli. Il n'aspire pas au repos et, bien au contraire, accueille avec joie tout surcroît d'occupations qu'accompagne une majoration de ses salaires. Et c'est ici qu'il faut signaler, qu'avec la complicité des équipages, la durée mensuelle limitée des heures supplémentaires est assurément dépassée sur certains navires. Que l'armement ait intérêt à multiplier ces heures supplémentaires plutôt que d'augmenter des effectifs, c'est l'évidence même. Sans doute, il m'a été donné d'entendre s'élever contre cet état de fait un représentant de syndicat respectueux du principe ; mais l'observation de ce principe importe peu à ceux auxquels profite sa mise à l'écart et je ne crois pas être hors de la vérité en affirmant que la masse des gens de mer ne demande qu'à fournir des heures supplémentaires, même et surtout au delà de la limite légale.

C'est dans l'organisation du travail des A. D. S. G. que les difficultés les plus sérieuses se produisent et que l'abus des heures supplémentaires est le plus certain.

> « Assurer la propreté des locaux d'un paquebot, me dit un armateur, servir les repas et les préparer à des heures diverses, se tenir à la disposition des passagers, tout cela constitue un service intermittent laissant de nombreux loisirs.
>
> « Pour le personnel des classes, tout service rendu aux passagers est largement rémunéré par les étrennes. L'expérience prouve que, sur les navires à passagers de Corse, par exemple, un garçon dont la solde et les accessoires atteignent le total mensuel de 560 francs, touche en heures supplémentaires et repos hebdomadaires 110 fr. par mois et, en outre, une moyenne de 300 fr. d'étrennes. D'une part, il est difficile de priver les passagers de tout service en dehors des heures légales de travail ; d'une autre, il est manifestement excessif de payer des heures supplémentaires librement consenties par les intéressés pour gagner d'importantes étrennes.
>
> « Pour les cargos sans passagers, le service général se réduit au personnel de la cuisine et du service des officiers. Là les abus sont moins flagrants.

« Quoi qu'il en soit, ayant reconnu d'accord avec le personnel intéressé, qu'il était impossible de tenir un compte exact des heures supplémentaires, nous avons décidé d'accorder forfaitairement 30 heures supplémentaires par mois au personnel du salon et 60 heures à la cuisine. »

Tout commentaire me paraît inutile.

3. Observation.

Charges résultant pratiquement, pour ce qui concerne les navires armés à Marseille, de la mise en vigueur de la législation nouvelle.

I. *Navires armés au long cours.*

a) Paquebots .

Avant la promulgation de la loi du 2 août 1919, ces bâtiments disposaient presque tous, d'effectifs suffisants pour leur permettre de satisfaire aux dispositions nouvelles du règlement du 24 février 1920, d'organiser le service du pont à 3 quarts comprenant chacun un officier en dehors du capitaine, et celui de la machine, avec un officier mécanicien breveté par quart, chef mécanicien non compris.

L'application de la loi de 8 heures n'a donc, en quelque sorte, imposé aucune charge nouvelle à cette catégorie de navires, en ce qui a trait aux personnels pont et machine.

b) Cargos.

Avant la mise en vigueur de la nouvelle réglementation, les cargos de long cours disposaient, en général, d'un effectif de 3 officiers de pont (capitaine, second et lieutenant) et le service de pont comportait deux bordées de 3 ou 4 hommes. Pour satisfaire à la loi de 8 heures, ces navires ont dû embarquer, en complément d'effectif, un 2me lieutenant et un ou trois matelots. Certains ont dû également embarquer un 4me officier mécanicien.

En ce qui concerne ces navires, l'exploitation a donc été grevée de charges nouvelles.

c) Voiliers.

En principe, les grands voiliers longs courriers disposaient d'un équipage de pont suffisant pour pouvoir organiser le service à 3 quarts, mais ils ont dû embarquer un 2me lieutenant pour que chaque quart comprenne un officier en dehors du capitaine.

II. *Navires armés au grand cabotage. Traversées de plus de 24 heures.*

a) Paquebots.

L'effectif de ces navires a dû être complété d'un 2me lieutenant, d'un 2me officier mécanicien breveté, et de un ou trois

matelots, pour constituer la 3me bordée de trois hommes sur le pont.

b) Cargos.

Ceux d'une jauge brute supérieure à 1000 tonnes se sont trouvés dans la nécessité d'embarquer un 2me lieutenant, un ou trois matelots supplémentaires et, suivant le cas, un 4me officier mécanicien.

Ceux d'une jauge brute inférieure à 1000 tonneaux, auxquels la loi du 17 avril 1907 n'imposait pour le service du pont, qu'un capitaine et un second, ont été obligés de majorer leur effectif de deux lieutenants et un ou trois matelots et, suivant la force de la machine, d'un 4me mécanicien.

c) Voiliers et chalands remorqués.

Ont dû modifier leur équipage dans les mêmes conditions que les cargos, suivant que leur jauge est supérieure ou non à 1000 tonnes.

En résumé, il apparaît que les charges nouvelles imposées par l'application de la loi de 8 heures aux navires de commerce compris dans les sections I et II du règlement du 24 Février 1920 n'ont fait qu'effleurer les paquebots; elles ont touché plus sensiblement les grands cargos et les voiliers, et très lourdement les petits cargos de moins de 1000 tonnes de jauge.

III. *Navires armés au petit cabotage* (Section III). *Traversée de moins de 24 heures.*

Sur ces navires, où le service du pont a pu continuer à être organisé en deux quarts, aucune augmentation d'effectif n'a été nécessaire pour l'application de la loi de 8 heures, le service étant réglé par mois, sur la base de 8 heures par jour ouvrable.

Les charges imposées à ces navires par la réglementation nouvelle se traduisent par une augmentation d'heures supplémentaires. Il en est de même pour les remorqueurs.

Quelques chiffres serviront à démontrer l'exactitude des observations ci-dessus :

A bord des trente-trois unités, armées à Marseille au long cours ou au cabotage international par la Compagnie des Messageries Maritimes, l'embarquement de 8 officiers mécaniciens et 17 matelots ou novices a suffi pour donner satisfaction à la législation nouvelle.

Sur les vingt-deux vapeurs de la Compagnie Paquet, armés au cabotage international (dont six sont d'une jauge brute inférieure à 1000 tonnes), vingt-et-un officiers supplémentaires de pont et de machine et autant d'hommes ont été nécessaires. Ici, déjà, l'accroissement se fait sentir, et pourtant sept des navires visés ont bénéficié des tolérances accordées par l'article 23 du règlement du 24 février 1920.

Pour la Compagnie Maritime Nationale, qui compte à Marseille neuf petits cargos et sept remorqueurs utilisés en vue du trafic France-Algérie, l'accroissement a été, malgré l'octroi de nombreuses tolérances, encore plus sensible, toutes proportions gardées : 8 officiers et 21 matelots.

En ce qui concerne les modifications apportés à la composition des effectifs du personnel du restaurant, on peut dire que chaque navire a constitué un cas d'espèce. Cette composition varie suivant les lignes, les saisons, etc. Disons cependant que la journée de huit heures a pesé plus lourdement sur les paquebots que sur les cargos. Dans la Compagnie des Messageries Maritimes, sur 16 cargos, elle a nécessité l'embarquement de 28 agents supplémentaires ; sur 17 paquebots ou cargos mixtes elle a entraîné l'embarquement de 96 maîtres-d'hôtel, garçons, cuisiniers et aides de cuisine en complément.

4. Observation.

Situation des chalands remorqués.

Sans prendre en considération les conditions toutes spéciales dans lesquelles naviguent les chalands, sans tenir compte que sur ces engins la route n'a pas lieu d'être donnée, la veille est sans objet, la vidange des escarbilles inexistante, le règlement du 24 février 1920 les a traités comme des navires automoteurs. Il en résulte que, sur ceux qui effectuent des traversées de plus de 24 heures — c'est le cas des chalands de la Société maritime nationale affectés à la ligne d'Algérie — il est réglementairement nécessaire d'embarquer 4 officiers de pont, 9 matelots et 1 mousse. Si l'on considère que la navigation s'effectue, barre amarrée, et qu'en cas de rupture de remorque, l'initiative des manœuvres à faire appartient exclusivement au remorqueur, il apparaît avec netteté combien est excessif, abusif, l'effectif de l'équipage, exactement égal, d'ailleurs, à celui d'un grand voilier.

5. Observation.

Horaires de travail.

Ces horaires de travail varient de compagnie à compagnie. Ils sont, en définitive, tous similaires en ce sens que, par période de 12 heures, ils comportent pour chaque homme du pont et de la machine un temps de travail de 4 heures consécutives, suivi ou précédé de 8 heures de repos. Il existe un roulement entre les bordées pour que chacun, à tour de rôle, profite des bonnes heures de travail et fournisse les mauvaises. En ce qui concerne les A. D. S. G., il ne peut guère exister un cadre absolu des heures de travail.

J'annexe au présent rapport les horaires types de travail adoptés à l'essai à la Compagnie des Messageries Maritimes avec quatre ou trois divisions, ainsi que divers emplois du temps pour les A. D. S. G.

Tableau de Service a 3 bordées sur le voilier du 3/m. « Buffon » de 300 tonnes

Composition de l'équipage

Capitaine	Second	Lieutenant
1re bordée	2me bordée	3me bordée
5 matelots	5 matelots	5 matelots
1 novice	1 novice	1 novice
ou matelot léger	ou matelot léger	ou matelot léger

Hommes de poste

1 maître	1 charpentier
1 deuxième maître	1 mécanicien
1 cuisinier	1 mousse
1 aide-cuisinier	

L'équipage est divisé en trois bordées et le roulement de quart établi comme suit :

Première journée

De 18 à 20 heures. — Quart : bordée n° 1; veille : bordée n° 2.
De 20 à 24 heures. — Quart : bordée n° 2; veille : bordée n° 3.
De 0 à 4 heures. — Quart : bordée n° 3; veille : bordée n° 1.
De 4 à 8 heures. — Quart : bordée n° 1; veille : bordée n° 2.
De 8 à 12 heures. — Quart : bordée n° 2; veille : bordée n° 3.
De 12 à 16 heures. — Quart : bordée n° 3; veille : bordée n° 1.
De 16 à 18 heures. — Quart : bordée n° 1. veille : bordée n° 3.

Deuxième journée

De 18 à 20 heures. — Quart : bordée n° 3; veille : bordée n° 1.
De 20 à 24 heures. — Quart : bordée n° 1; veille : bordée n° 2.
De 0 à 4 heures. — Quart : bordée n° 2; veille : bordée n° 3.
De 4 à 8 heures. — Quart : bordée n° 3; veille : bordée n° 1.
De 8 à 12 heures. — Quart : bordée n° 1; veille : bordée n° 2.
De 12 à 16 heures. — Quart : bordée n° 2; veille : bordée n° 3.
De 16 à 18 heures. — Quart : bordée n° 3; veille : bordée n° 2.

Troisième journée

De 18 à 20 heures. — Quart : bordée n° 2; veille : bordée n° 3.
De 20 à 24 heures. — Quart : bordée n° 3; veille : bordée n° 1.
De 0 à 4 heures. — Quart : bordée n° 1; veille : bordée n° 2.
De 4 à 8 heures. — Quart : bordée n° 2; veille : bordée n° 3.
De 8 à 12 heures. — Quart : bordée n° 3; veille : bordée n° 1.
De 12 à 16 heures. — Quart : bordée n° 1; veille : bordée n° 2.
De 16 à 18 heures. — Quart : bordée n° 2; veille : bordée n° 1.

La 4me journée de service reprend comme la première, de telle façon que les quarts de nuit se trouvent être alternativement distribués à chaque bordée.

Pour l'application du repos hebdomadaire, seront exempts de tout service :

Du dimanche 18 h. au lundi 18 h. : 1 homme de la bordée n° 1 ; 1 homme de la bordée n° 2.
Du lundi 18 heures au mardi 18 heures : 1 homme de la bordée n° 2 ; 1 homme de la bordée n° 3.
Du mardi 18 heures au mercredi 18 heures : 1 homme de la bordée n° 1 ; 1 homme de la bordée n° 3.
Du mercredi 18 heures au jeudi 18 heures : 1 homme de la bordée n° 2 ; 1 homme de la bordée n° 2.
Du jeudi 18 heures au vendredi 18 heures : 1 homme de la bordée n° 2 ; 1 homme de la bordée n° 3.
Du vendredi 18 heures au samedi 18 heures : 1 homme de la bordée n° 1 ; 1 homme de la bordée n° 3.
Du samedi 18 heures au dimanche 18 heures : 1 homme de la bordée n° 1 ; 1 homme de la bordée n° 2.

Le capitaine reste juge du moment le plus opportun, en tenant compte des circonstances de temps et des exigences du service, pour accorder à l'homme de la 3me bordée, dont le repos n'est pas prévu ci-dessus, les 24 heures de repos réglementaire.

Le service des repas est réglé de telle façon que la bordée de veille prenne ses repas avant de monter au quart, ce qui donne une distribution des repas comme suit :

Premier jour.

Repas	de 7 h. 30	à 8 h.	Bordée n° 2
	de 8 h.	à 8 h. 30	Bordée n° 1 et n° 3
	de 11 h.	à 12 h.	Bordée n° 3
	de 12 h.	à 13 h.	Bordées n° 1 et n° 2
	de 17 h.	à 18 h.	Bordée n° 3
	de 18 h.	à 19 h.	Bordées n° 1 et n° 2

Deuxième jour.

Repas	de 7 h. 30	à 8 h.	Bordée n° 1
	de 8 h.	à 8 h. 30	Bordées n° 2 et n° 3
	de 11 h.	à 12 h.	Bordée n° 2
	de 12 h.	à 13 h.	Bordées n° 1 et n° 3
	de 17 h.	à 18 h.	Bordée n° 2
	de 18 h.	à 19 h.	Bordées n° 1 et n° 3

Troisième jour.

Repas	de 7 h. 30	à 8 h.	Bordée n° 3
	de 8 h.	à 8 h. 30	Bordées n° 1 et n° 2
	de 11 h.	à 12 h.	Bordée n° 1
	de 12 h.	à 13 h.	Bordées n° 1 et n° 3
	de 17 h.	à 18 h.	Bordée n° 1
	de 18 h.	à 19 h.	Bordées n° 2 et n° 3

Tableau de Service en 3 Bordées sur le «Sainte-Anne»
(Cabotage international)

Pont

Service à la mer.

1er quart de 8 h. à 12 h., de 20 h. à minuit.
2me capitaine et une bordée de 3 hommes.

2me quart de 12 h. à 16 h., de 24 h. à 4 h.
1er lieutenant et une bordée de 3 hommes.

3me quart de 4 h. à 8 h., de 16 h. à 20 h.
2me lieutenant maître d'équipage et une bordée de 3 hommes.

Service dans les Ports.

Journée de 8 heures. — Mise à l'ouvrage à 8 h. jusqu'à 11 h., de 13 h. à 17 h. — 1 heure de faction dans la nuit.

Machine

Service à la mer.

1er quart de 4 h. à 8 h., de 16 h. à 20 h.
Chef mécanicien, 1er chauffeur et 2 chauffeurs.

2me quart de 8 h. à 12 h., de 20 h. à minuit.
2me mécanicien et 2 chauffeurs.

3me quart de midi à 16 h., de minuit à 4 h.
3me mécanicien et 2 chauffeurs.

Service dans les ports.

Journée de 8 heures. — De 7 h. à 11 h. et de 13 h. à 17 heures.

Tableau du Service a la Mer par 3 Bordées sur la barque «France».

Désignation des bordées.

Tribordée	bordée A
Babordée	bordée B
Bordée milieu	bordée C

Heures de quart	*Bordée de quart*	*Repas*
0 à 4 h.	A	A et C de 7 à 8 h.
4 à 8 h.	B	A et B de 11 à 12 h.
8 à 12 h.	C	C de 12 à 13 h.
12 à 16 h.	A	A et C de 17 à 18 h.
16 à 18 h.	B	B de 18 à 19 h.
18 à 20 h.	C	
20 à 24 h.	A	

A minuit, la bordée B prend le quart et ainsi de suite.

Cette façon de régler le service a été employée pendant toute la durée du dernier voyage au long cours à l'entière satisfaction du capitaine et sans aucune réclamation des chefs de bordée ni de l'équipage.

Ce système est simple et présente surtout l'avantage de ne pas retenir les cuisiniers et le personnel civil au delà de 20 heures.

O. *Rapport de M. l'Administrateur de 1re Classe de l'Inscription maritime Novella, à Monsieur le Directeur de l'Inscription maritime en Algérie, Alger.*

4 janvier 1921.

La loi de huit heures est appliquée strictement à tous les navires immatriculés au port d'Oran. Seuls les bateaux de pêche et les petits navires côtiers faisant des sorties à la mer, de 24 heures au plus, ont bénéficié des exemptions prévues par l'article 9 du décret du 24 février 1920.

Les navires de commerce attachés au port d'Oran pratiquent le cabotage international, le cabotage national entre l'Algérie et les ports méditerranéens de la métropole, ou la navigation côtière entre les ports de l'Algérie et du Maroc.

Sur ces navires, le service est organisé par trois quarts pour la machine comme pour le pont. Pour le pont, chaque bordée comprend trois hommes ; dans la machine, le personnel est variable suivant les éléments qui en déterminent le nombre, conformément à la loi du 17 avril 1907 (art. 25) : nombre des foyers des chaudières, surface de grille.

L'application de la loi n'a provoqué aucune difficulté. Les armements antérieurs étaient faits avec deux bordées de pont, chaque navire a fait l'objet d'un examen particulier par la commission prévue à l'article 23 du décret du 24 février 1920.

L'horaire appliqué pour le *personnel de la machine* est le même pour tous les navires et conforme au tableau suivant :

1re bordée. — de 8 à 12 heures et de 20 à 24 heures : 8 heures de travail.

2me bordée. — De 12 à 16 heures et de 0 à 4 heures : 8 heures de travail.

3me bordée. — De 16 à 20 heures et de 4 à 8 heures : 8 heures de travail.

Cet horaire ne comporte aucun inconvénient en raison de la similitude du travail quelle que soit l'heure envisagée.

Pour *le pont*, cet horaire n'a pas été admis, car il comportait l'obligation du lavage du pont par la même bordée. Aussi,

suivant la navigation envisagée, les convenances personnelles des hommes intéressés, trois horaires sont-ils admis pour le pont.

1er horaire.

1re bordée. — De 8 à 12 heures, de 18 à 20 heures, de 4 à 8 heures : 10 heures de travail.

2me bordée. — De 12 à 16 heures et de 20 à 24 heures : 8 heures de travail.

3me bordée. — De 16 à 18 heures et de 0 à 4 heures : 6 heures de travail.

Cet horaire permet l'alternance des équipes pour le lavage du pont et, si chaque jour une bordée fait 10 heures de travail, il n'impose que 48 heures par semaine.

2me horaire.

1re bordée. — De 6 à 10 heures et de 18 à 22 heures : 8 heures de travail.

2me bordée. — De 10 à 14 heures et de 22 à 2 heures : 8 heures de travail.

3me bordée. — De 14 à 18 heures et de 2 à 6 heures : 8 heures de travail.

Employé pour de courtes traversées — Oran-Marseille, Oran-Maroc, — cet horaire ne permet pas l'alternance. Mais celle-ci est obtenue, en raison de la faible durée des voyages, par le roulement par bordée dans la prise de service au départ de chaque port.

3me horaire.

1re bordée. — De 8 à 11 heures, de 18 à 19 heures, de 4 à 8 heures : 8 heures de travail.

2me bordée. — De 11 à 15 heures et de 19 à 23 heures : 8 heures de travail.

3me bordée. — De 15 à 18 heures et de 23 à 4 heures : 8 heures de travail.

Ce dernier horaire, type établi par le syndicat des Inscrits maritimes, n'a pas les faveurs des équipages parce qu'il impose à la 3me bordée un quart de 5 heures ininterrompues de travail.

DEUXIÈME PARTIE

Rapport du Comité Central des Armateurs de France.

1. *Lettre de M. Paul de Rousiers, Secrétaire général du Comité Central des Armateurs de France au Directeur du Bureau international du Travail.*

Paris, le 17 janvier 1921.

Monsieur le Directeur,

Comme suite à ma lettre du 24 décembre et à la visite qu'a bien voulu me faire M. John C. Randall, Chef de la Section maritime du Bureau international du Travail, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, un relevé des résultats actuellement connus de l'application de la loi du 2 août 1919 sur la journée de 8 heures dans la marine marchande.

Cette loi n'a été mise en vigueur qu'après la publication du Décret du 24 février 1920 portant règlement d'administration publique pour son exécution ; les résultats que je vous adresse sont donc des résultats purement partiels sur lesquels il serait dangereux d'établir des conclusions définitives. Il est, en effet, assez difficile d'obtenir de tous les armateurs des relevés rigoureusement complets et la courte période pendant laquelle la loi a été appliquée jusqu'ici ne donne pas aux moyennes que nous avons établies une base suffisamment large pour qu'elles échappent à beaucoup de chances d'erreurs.

Quoi qu'il en soit, le Bureau international du Travail trouvera j'espère dans ces quelques indications des informations utiles qui pourront le guider dans l'étude qu'il poursuit.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Secrétaire général,

Paul DE ROUSIERS.

2. *Rapport sur l'application de la loi du 2 août 1919 et du règlement d'administration publique du 24 février 1920 fixant la durée du travail effectif à bord des navires de commerce.*

Le Comité central des Armateurs de France ayant reçu du Burea internuational du Travail une demande tendant à obtenir des informations au sujet de l'application de la loi du 2 août 1919 et du décret du 24 février 1920 à bord des navires du commerce français, s'est efforcé de réunir auprès des armateurs le plus de renseignements possible sur les résultats obtenus dans la courte période qui s'est écoulée depuis la mise en vigueur de la loi.

Trois points ont paru mériter l'attention spéciale du Bureau international du Travail :

1° — Quelle a été l'augmentation des effectifs, déterminée par l'application des prescriptions de la loi ?

2° — Quelle a été l'importance des heures supplémentaires dans chaque partie du personnel ?

3° — Quelle charge résulte pour l'armement de l'application de la loi et du règlement rendu pour son exécution ?

Il est indispensable d'examiner successivement chacun de ces points dans chaque variété de navigation, et, tout au moins, de distinguer la navigation de long cours et la navigation de cabotage international à longue distance, d'une part, et la navigation de cabotage, d'autre part. De plus, dans chacune de ces variétés de navigation, il faut examiner séparément : *a)* les paquebots et les mixtes, c'est-à-dire les navires transportant des passagers ; *b)* les vapeurs de charge ; *c)* les voiliers là où ils jouent un rôle important. La nécessité de ces distinctions a dicté le plan de la présente note.

I. Long Cours.

1° *Paquebots et mixtes.*

a) *Effectif.* — Si l'on considère, tout d'abord, le personnel du pont et celui de la machine, c'est-à-dire les deux personnels véritablement marins, la catégorie des paquebots et des navires mixtes long-courriers est celle qui a eu le moins de transformations à supporter par suite de l'application de la loi de 8 heures. En effet, le personnel du pont qui faisait avant la loi le service à deux quarts avait des bordées assez nombreuses pour qu'il fût généralement possible d'organiser le service à trois quarts, soit avec le même personnel, soit avec un personnel augmenté dans une faible proportion. Le personnel des machines était déjà organisé à trois quarts. La loi n'apportait donc dans son service que des modifications de détail. Aussi n'est-il pas surprenant que les chiffres d'augmentation d'effectif relevés par nous dans cette catégorie varient entre les deux limites extrêmes de 1 % à 6, 57 %, la proportion de 1 % ayant d'ailleurs été relevée exceptionnellement, l'ensemble des résultats se tenant entre 4 à 5 %.

Il en est autrement dans le personnel du service général. Là, en effet, la transformation apportée par la loi a été profonde et l'importance de ce service sur les paquebots a rendu cette transformation très lourde pour cette catégorie de navires. Sous le régime de la loi de 1907, en effet, les agents du service général n'étaient pas compris dans la réglementation du travail à bord. Il a donc fallu augmenter ce personnel dans une proportion souvent considérable, mais il n'a pas été possible de fournir sur la proportion de cette augmentation un chiffre se rapprochant de la vérité en raison des énormes différences que l'on constate, non pas seulement suivant le genre de paquebots et suivant les lignes de services, mais aussi suivant les époques de l'année et l'intensité du trafic des passagers.

b) *Heures supplémentaires.* — Sur les paquebots et mixtes long-courriers, les heures supplémentaires du pont et de la machine sont peu importantes. Elles résultent, pour le pont, de la nécessité où se trouve l'équipage de donner la main aux manœuvres d'entrée et de sortie des ports, mais plus les traversées sont longues, moins ces manœuvres sont fréquentes, et c'est pourquoi la moyenne des heures supplémentaires relevée par nous sur les paquebots et mixtes long-courriers a atteint souvent, à peine 20 minutes et ne dépasse pas 36 minutes par jour et par homme d'équipage.

Dans le personnel des machines les heures supplémentaires se tiennent sensiblement entre les mêmes limites. Elles ont pour cause la nécessité de la tenue en état des machines pour laquelle la loi de 1907 prévoyait, dans son article 25, une heure de travail supplémentaire non rémunérée par 24 heures.

En ce qui concerne le service général, les heures supplémentaires sont, au contraire, nombreuses dans la catégorie des paquebots et des mixtes long-courriers et il semble que, dans la plupart des cas, elles soient inévitables. Dans les cuisines, en particulier, il ressort des renseignements recueillis, qu'une heure ou deux heures par jour de travail supplémentaire sont indispensables pour assurer le service. Pour les garçons de cabines et de restaurant, on n'arrive à éviter le grand nombre des heures supplémentaires que lorsqu'un navire ayant fait une traversée dans un sens avec un très grand nombre de passagers, effectue son retour avec le même personnel de service général et un nombre de passagers très diminué. Il est alors possible d'assurer des repos compensateurs. En dehors de ce cas, les heures supplémentaires atteignent souvent le maximum de 60 heures par mois fixé par la loi.

Il est intéressant d'indiquer à ce propos un relevé établi sur 12 paquebots et mixtes long-courriers. Avant l'application de la loi, la moyenne mensuelle de ces heures supplémentaires sur l'ensemble de ces 12 navires, et pour tous les personnels

réunis, était de 6,044 heures. Le personnel du service général ne recevant pas à cette époque-là d'heures supplémentaires, ces heures s'appliquaient uniquement au pont et à la machine. Sous le régime de la loi, la moyenne mensuelle des heures supplémentaires sur l'ensemble de ces navires, et pour tous les personnels, atteint 63,865 heures, soit 57,821 de plus que sous le régime antérieur. Mais il est à remarquer que sur ces 57.821 heures, 50.234 doivent être attribuées aux agents du service général.

L'importance de ce chiffre indique d'une façon claire que la loi ne peut recevoir son plein effet à bord des paquebots et des mixtes long-courriers, en ce qui concerne le service général, qu'en faisant des heures supplémentaires un usage excessif. Dans les autres personnels, on arrive à user modérément des heures supplémentaires par l'augmentation des effectifs. Dans le service général des grands paquebots, l'augmentation des effectifs se traduit par un tel encombrement qu'elle aboutit à une impossibilité pratique.

c) *Charges résultant pour l'armement de l'application de la loi.* — Nous avons essayé de chiffrer, en les rapportant au tonneau de jauge brute, les charges résultant pour les armateurs de l'application de l'ensemble des prescriptions de la loi telles qu'elles résultent des indications précises qui nous ont été fournies par un certain nombre d'entreprises. D'après ces renseignements, la charge annuelle par tonneau de jauge brute atteindrait, en ce qui concerne les paquebots long-courriers, une moyenne de Fr. 133,36. Pour les navires mixtes, le chiffre serait de Fr. 106,21.

2° *Cargos long-courriers.*

a) *Effectif.* — Sur les vapeurs de charge long-courriers, l'augmentation des effectifs due à l'application de la loi est plus sensible que sur les paquebots. C'est que le chiffre des hommes de pont était généralement plus réduit et qu'il a été plus difficile, par conséquent, d'organiser avec le personnel existant un service à trois quarts. La moyenne des chiffres relevés a atteint 7,86 % d'augmentation, dans certaines régions, 12 à 15 % dans d'autres.

Il y a lieu de noter en passant que certaines compagnies de navigation ont dû organiser dans leur port d'armement des équipes spéciales pour le service de garde qui remplacent les matelots auxquels des repos compensateurs sont accordés. Les équipes spéciales de garde ne figurent pas toujours sur les rôles d'équipage, mais constituent cependant une augmentation, sinon de l'effectif des navires, du moins du personnel employé à leur service.

b) *Heures supplémentaires.* — Il est peu fait usage des heures supplémentaires sur les cargos de long-courriers ; les chiffres

relevés par nous sont sensiblement les mêmes que ceux déjà indiqués pour les paquebots et mixtes long-courriers, en ce qui concerne le pont et les machines. Quant au service général, il est réduit aux cuisines dans lesquelles les heures supplémentaires s'imposent comme à bord des paquebots.

c) *Charges résultant pour l'armement de l'application de la loi.* — Sur les cargos long-courriers, la charge résultant de l'application de la loi est moindre que sur les paquebots, en raison de ce que nous avons déjà noté pour le service général. Les indications que nous avons relevées le font ressortir à Fr. 70,68 par tonneau de jauge brute et par an.

3° *Grands voiliers.*

Nous avons fait une place spéciale aux grands voiliers long-courriers à cause des conditions très particulières dans lesquelles ils naviguent. Ces navires ont toujours une destination lointaine. Ils vont, par exemple, de France dans le nord et le sud du Pacifique (Ports du Puget Sund au sud de Vancouver, San Francisco, ports du Chili, Nouvelle-Calédonie, etc...). Leur campagne dure environ 10 mois, y compris un séjour de 5 à 6 semaines dans le port. Par suite, la répercussion des dispositions de la loi sur leur exploitation offre un caractère tout à fait particulier.

a) *Effectif.* — L'effectif de cette catégorie de navires, qui ne comprend qu'un personnel de pont, a dû être augmenté, depuis la mise en vigueur de la loi, de 17 à 26 %. Cela tient à ce que le service était organisé uniquement à deux quarts et que les bordées devant être nombreuses pour le service des voiliers, il n'a pas été possible d'organiser le service à trois quarts sans augmenter sensiblement le nombre de matelots.

b) *Heures supplémentaires.* — Les heures supplémentaires paraissent avoir une cause presque unique. La navigation ne pouvant pas être interrompue le dimanche, tous les hommes d'équipage ont droit chaque dimanche à 8 heures supplémentaires et comme cette navigation se fait à peu près sans escales et qu'une fois arrivé en vue du port le navire est obligé de rester sur rade foraine et de conserver à bord la plus grande partie de son personnel, il est à peu près impossible de donner, pendant que le navire est à l'ancre, les repos compensateurs que d'autres armateurs accordent dans le port à leur personnel. C'est ainsi que s'expliquent les quelques chiffres que nous allons indiquer.

Sur un voilier portant en lourd 4000 tonnes, un voyage de 10 mois a donné lieu à un paiement de 17.164 fr. pour le dimanche ; les heures supplémentaires, autres que le repos du dimanche, se montaient seulement à 1500 fr. ; ce qui, pour un total de 43 hommes et une période de 10 mois, est tout à fait insignifiant.

Sur un navire portant en lourd 2,500 tonnes, la rémunération des dimanches atteignait le chiffre de 11,309 fr., les heures supplémentaires autres que les dimanches, figuraient pour 1,350. fr., à distribuer sur un personnel de 28 hommes pendant 10 mois.

En d'autres termes, sur les voiliers long-courriers la loi est exactement appliquée avec un recours insignifiant aux heures supplémentaires, mais le travail du dimanche ne peut pas être compensé.

c) *Charges résultant pour l'armement de l'application de la loi.* — Sur les voiliers long-courriers, la charge résultant de l'application de la loi ressort à environ 30 fr. par an et par tonneau de jauge brute.

II. — Cabotage international a courte distance et cabotage national

Pour la détermination de cette catégorie, nous nous sommes inspirés des dispositions de la loi du 17 avril 1907 qui, dans son article 21 et son article 25, distinguait entre les navires de cabotage accomplissant des voyages les éloignant de plus de 400 milles de la métropole et ceux accomplissant des voyages de moindre parcours. Les premiers étaient assimilés aux long-courriers et les seconds traités comme l'ensemble des caboteurs.

1° *Paquebots et mixtes.*

a) *Effectif.* — L'augmentation des effectifs a été nulle sur une certaine catégorie de petits paquebots faisant des traversées de moins de 24 heures et sur lesquels par suite de cette brièveté de parcours, le service de 48 heures par semaine pouvait être assuré sans organiser les trois quarts journaliers. Sur les paquebots caboteurs qui ont dû subir la contrainte des trois quarts, l'augmentation de l'effectif a été, dans le cas que nous avons relevé, de 12 à 15 %.

b) *Heures supplémentaires.* — Pour le service du pont et de la machine, l'usage des heures supplémentaires est relativement modéré sur les paquebots caboteurs. L'ensemble des heures supplémentaires ressort à 33 minutes environ par homme et par jour d'embarquement. La cause principale de ces heures supplémentaires se trouve dans les manœuvres d'entrée et de sortie des ports, manœuvres beaucoup plus fréquentes naturellement dans les courtes traversées que comporte le cabotage, qu'elles ne le sont dans le long cours.

En ce qui concerne le service général, nous trouvons des résultats analogues à ceux que nous avons déjà relevés sur les paquebots long-courriers et il semble que l'usage adopté soit d'aller, dans ce personnel, jusqu'à la limite des 60 heures par mois autorisée par la loi.

c) *Charges résultant pour l'armement de l'application de la loi.* — La charge résultant de l'application de la loi sur les paquebots caboteurs serait, d'après les chiffres que nous avons relevés, d'environ 18 fr. par tonneau de jauge brute et par an.

2° *Vapeurs de charge.*

a) *Effectif.* — L'augmentation de l'effectif a été sensible mais variable dans les vapeurs de charge pratiquant le cabotage. Quelques-uns d'entre eux, en effet, pratiquaient le service à trois quarts dans les machines, en vertu de la loi de 1907 et du règlement d'administration publique du 20 septembre 1908 qui avait prescrit l'organisation à trois quarts quand le service à deux quarts aurait eu pour effet d'imposer plus de 10 heures de travail par jour pendant plus de deux jours consécutifs (art. 2 Décret du 20 septembre 1908). Pour cette catégorie, l'augmentation du personnel, pont et machine, ressort à environ 10,8 %. Au contraire, les vapeurs de charge qui avaient conservé l'organisation à deux quarts sous le régime de la loi de 1907, ont vu l'ensemble de l'augmentation de l'effectif, pont et machine, se chiffrer par 30 %. Il y a là une différence sensible dont nous retrouverons les effets dans l'évaluation des charges imposées à chacune de ces catégories de navires.

b) *Heures supplémentaires.* — En ce qui concerne les heures supplémentaires, l'usage qui en est fait sur l'une comme sur l'autre des catégories précédentes, est sensiblement la même. Il varie entre 30 et 40 minutes par homme et par jour d'embarquement, suivant la fréquence des manœuvres d'entrée et de sortie des ports. C'est là, en effet, la raison à peu près unique des heures supplémentaires des hommes de pont. Pour les hommes de la machine, il faut y ajouter les heures de tenue en état prévues autrefois par la loi de 1907 et qui se font presque toujours en dehors des quarts.

c) *Charges annuelles résultant pour l'armement de l'application de la loi.* — Les charges résultant de la loi varient naturellement dans une forte proportion suivant qu'il s'agit des navires ayant engagé le service à trois quarts sous le régime de la loi de 1907 ou de ceux ayant gardé le service à deux quarts. Pour les premiers, la charge annuelle paraît varier entre 15 et 20 fr. par tonneau de jauge brute. Certains exemples précis la font

ressortir à 16,80. Pour les seconds, des exemples, également précis, l'établissent à 84 fr. par tonneau de jauge brute et par an.

* * *

L'enquête poursuivie par le Comité Central des Armateurs de France restant toujours ouverte, celui-ci se tient à la disposition du Bureau international du Travail pour lui fournir les renseignements complémentaires qui lui parviendraient. Il prendra l'initiative de lui adresser ceux qui différeraient sensiblement des indications ci-dessus.

TROISIÈME PARTIE

Informations, observations et documents fournis par les organisations professionnelles de mécaniciens, de marins et d'agents du service général.

(Rapport à M. le Directeur du Bureau international du Travail)

Février 1921.

Monsieur le Directeur,

Par le présent rapport, nous avons l'honneur de vous faire connaître les résultats de l'enquête que vous nous avez chargés de faire auprès des organisations ouvrières maritimes françaises en vue d'obtenir des informations précises et concrètes sur la manière dont est pratiquement réalisée l'application de la loi sur la journée de huit heures dans la marine marchande française.

Conformément aux instructions reçues, nous avons recueilli auprès d'un certain nombre d'organisations de mécaniciens, de marins et d'agents du service général, tous les renseignements et toute la documentation qu'ils ont pu nous fournir sur la question.

Les renseignements et les documents contenus dans le présent rapport ont été obtenus :

A Paris :

A la Fédération nationale des syndicats maritimes, auprès de MM. Réaud, secrétaire-adjoint ; Chachuat, trésorier.

Au Havre :

Au Syndicat des marins du Havre, auprès de MM. Montagne, secrétaire général ; Dufeuil, secrétaire-adjoint, et quelques autres secrétaires-adjoints.

Au Syndicat des mécaniciens.

Au Syndicat des Agents du service général à bord.

A Marseille :

Au Syndicat des capitaines au long cours de Marseille et de la Méditerranée, auprès de M. RAT, président.

A la Fédération des officiers mécaniciens, auprès de M. BONNAUD, secrétaire général.

Au Syndicat des inscrits maritimes, auprès de MM. MATTEI, secrétaire général, GIUDICELLI, secrétaire-adjoint, COSTA, secrétaire-adjoint.

Au Syndicat des agents du service général, auprès de M. PASQUINI, secrétaire général.

En raison des conditions très particulières du travail sur les navires de pêche, qui semblent devoir comporter une étude spéciale et qui, d'ailleurs, ne figurent pas à l'ordre du jour des discussions prochaines, l'enquête a laissé de côté les conditions d'application de la loi sur la journée de huit heures dans la navigation à la pêche ; elle a porté exclusivement sur la navigation au long cours et sur la navigation au cabotage. Mais, dans ce domaine, elle s'est étendue, pour toutes les catégories professionnelles, aux navires transportant des passagers, à ceux qui transportent des marchandises, comme à ceux qui transportent à la fois des passagers et des marchandises.

L'ordre dans lequel sont présentées les différentes questions s'écarte à dessein du plan suivi dans la rédaction du décret du 24 février 1920. Il était conforme aux conditions générales dans lesquelles s'est effectuée l'enquête et il a paru plus propre à en mettre les résultats en lumière, de les grouper suivant les catégories professionnelles qu'elles intéressent. Si, en effet, les conditions d'application de la loi sur la journée de huit heures varient, bien entendu, avec le genre de navigation, avec le type du navire, avec sa position au port, en mer, etc., et même, jusqu'à un certain point, avec chaque traversée accomplie, elles varient surtout avec chacune des catégories professionnelles embarquées. Les formes pratiques du fonctionnement de la loi seront donc examinées :

1° En ce qui concerne le personnel des machines ;

2° En ce qui concerne le personnel du pont ;

3° En ce qui concerne le personnel des agents du service général.

Toutefois, pour chacune de ces catégories professionnelles, mention est faite des différences qui ont pu être relevées dans le régime du travail suivant le genre de navigation, le type du navire et les conditions particulières du travail au port, en mer, le jour d'appareillage ou de mouillage.

Observation préliminaire.

Il convenait d'abord de chercher à connaître aussi exactement que possible le champ réel d'application de la loi.

Le décret du 24 février 1920, rendu en application de la loi du 2 août 1920, contient, en effet, à son art. 23, les dispositions suivantes :

« Les navires de commerce et les navires de pêche actuel-
« lement en service, sur lesquelles les règles ci-dessus ne pour-
« ront pas être appliquées sans une modification importante
« des locaux affectés à l'équipage, seront autorisés à n'appli-
« quer ces règles à la mer que lorsqu'un accord international
« sera intervenu entre la France et plusieurs nations mariti-
« mes, pour la réglementation du travail à bord. Une commis-
« sion arbitrale et paritaire décidera quels sont les navires de
« commerce et de pêche sur lesquels les modifications à apporter
« aux locaux affectés à l'équipage seront suffisamment impor-
« tantes pour justifier ce délai. »

Des informations reçues, il résulte que la loi est appliquée sur tous les navires de commerce équipés pour de longues traversées, c'est-à-dire tous les grands courriers et presque tous les navires armés au cabotage (cabotage international, grand cabotage et même petit cabotage).

Les dispositions transitoires de l'art. 23 ne trouvent leur application que pour certains vieux navires du petit cabotage, d'un faible tonnage et qui font des traversées aller de moins d'une semaine. Au Havre, la Commission arbitrale et paritaire a, jusqu'à intervention d'un accord international, autorisé un quart environ de ces navires à ne pas appliquer les règles prescrites. A Marseille, sur une trentaine de cas présentés à sa décision, la Commission arbitrale et paritaire n'a accordé qu'à une dizaine de navires le bénéfice du délai prévu à l'art. 23.

I. Personnel des machines.

La loi s'applique dans les mêmes conditions générales pour tout le personnel des machines dans la navigation au long cours et dans la navigation au cabotage. Elle s'applique, d'ailleurs, sans difficulté en raison du fait que la durée journalière de travail de ce personnel a été déjà fixée à 8 heures par la loi du 17 avril 1907. Les principales modifications apportées au régime de la loi de 1907 par la loi de 1919 et le décret de 1920 se rapportent :

1) à l'« heure de propreté »,

2) au repos hebdomadaire.

D'une part, à la différence du régime institué par l'article 25, paragraphe 5, de la loi de 1907, le personnel des machines n'est plus tenu d'assurer lui-même en dehors de ses heures de

quart et sans rémunération supplémentaire, le travail d'entretien des machines. Cet entretien doit être désormais assuré soit par des hommes spécialement embarqués pour cette tâche, soit par le personnel des machines composant le quart du matin et, dans le second cas, à raison d'une heure de travail effectuée en dehors des heures de quart et donnant droit à rémunération.

D'autre part, en ce qui concerne le repos hebdomadaire, l'article 19 du décret du 24 février 1920 complète l'article 28 de la loi du 17 avril 1907 qui établissait seulement le droit au repos hebdomadaire ou, à défaut de repos effectif, à sa compensation sous forme d'allocation supplémentaire. L'article 19 du décret de 1920 pose, en effet, le principe de la compensation du repos hedomadaire non accordé en cours de voyage par un repos d'une durée équivalente accordée au port d'attache, port d'armement ou port de retour habituel du navire.

Effectifs

L'application de la loi n'a, pour ainsi dire, apporté aucun changement dans les effectifs des mécaniciens, chauffeurs, soutiers, graisseurs, etc.

L'effectif des chauffeurs est calculé à raison de 1 homme par :

- 7 m² 30 de surface de chauffe pour alimenter des chaudières ordinaires à tirage naturel ;
- 7 m² de surface de chauffe pour alimenter des chaudières à tubes d'eau à tirage naturel ;
- 6 m² de surface de chauffe pour alimenter des chaudières à tirage forcé par soufflage ;
- 5 m² de surface de chauffe pour alimenter des chaudières à tirage forcé accéléré.

L'effectif des soutiers est calculé suivant les besoins du navire, en tenant compte de la consommation et de la distance entre les soutes et la chaufferie.

L'effectif des graisseurs est calculé suivant les besoins du service.

Assez souvent et en particulier sur les grands courriers, il est embarqué une équipe supplémentaire dite « équipe extérieure », chargée spécialement de l'entretien, du nettoyage et des réparations des machines.

Nombre des heures supplémentaires effectuées.

1. *Service à la mer.*

En dehors des huit heures de travail du dimanche, le personnel des machines n'effectue, en général, que très peu d'heures supplémentaires en mer.

Les mécaniciens, sur les paquebots, effectuent pour les traversées moyennes (Le Havre-New-York) environ quatre heures supplémentaires par traversée ; et, pour de plus grandes traversées (Marseille-Yokohama) une moyenne d'une demi-heure supplémentaire par jour ; sur les navires de plus faible tonnage la durée du travail supplémentaire atteint quelquefois, mais ne dépasse jamais une heure par jour de traversée.

Les chauffeurs effectuent de deux à trois heures supplémentaires durant les traversées moyennes et une demi-heure en moyenne par jour pour les plus grandes traversées.

Les chauffeurs et mécaniciens à bord des bateaux du service Paris-Londres (Calais-Douvres), n'atteignent généralement pas la limite de quarante-huit heures de travail par semaine.

2. *Service au port.*

Les mécaniciens prennent alternativement vingt-quatre heures de service (dont huit heures de travail) et vingt-quatre heures de repos. Les chauffeurs ne travaillent jamais plus de huit heures par jour. Leur service est généralement réparti comme suit :

- 1er quart de 6 à 10 heures, démontage et nettoyage des machines tribord ;
- 2me quart de 10 à 14 heures, démontage et nettoyage des machines, bâbord ;
- 3me quart (quart « à la suie ») de 14 à 18 heures, nettoyage de la chaufferie.

Le service à la mer est pris, suivant le tonnage du navire et la durée de son séjour au port, au moins la veille du jour d'appareillage.

3. *Compensation du travail supplémentaire effectué.*

Mécaniciens : Dans les grandes compagnies, il leur est accordé un mois de congé par an avec solde et prime ; dans les autres compagnies, chaque heure supplémentaire non compensée en repos est payée au taux du huitième du traitement journalier.

En ce qui concerne les *chauffeurs*, *graisseurs*, etc., les heures supplémentaires effectuées sont compensées par une allocation calculée également à raison du huitième du salaire journalier.

II. Personnel du Pont.

A. Règles générales concernant les voyages au long cours et au cabotage.

Effectifs. Organisation et roulement des bordées.

Alors que les effectifs embarqués sur les navires de petit tonnage sont le plus souvent réduits au strict nécessaire, l'habitude se généralise, au contraire, sur les grands navires d'embarquer un personnel supplémentaire.

Certains navires embarquent une « bordée roulante » qui ne fournit qu'un travail de jour et qui, dans la plupart des cas, constitue surtout une réserve d'hommes où il est puisé suivant les besoins du service (lavage, piquage de la rouille, peinture, manœuvres, etc.). La compagnie des Chargeurs Réunis, par exemple, embarque 11 ou 12 hommes de pont au lieu de 9. En Méditerranée, les effectifs sont bien supérieurs encore : ils l'étaient d'ailleurs avant la loi de 1919 et le décret de 1920. On peut considérer l'effectif suivant comme constituant l'effectif-type (à partir du maître jusqu'aux novices) sur les navires de la compagnie des Messageries Maritimes :

1 maître,	4 hommes de treuil,
2 seconds-maîtres,	1 patron de dépêche,
1 capitaine d'armes,	1 gardien de postes,
4 timoniers-pointeurs,	1 magasinier,
5 caliers,	8 novices.

Sur tous les navires le service est organisé à trois bordées au moins et, le plus souvent, conformément ou de façon analogue au tableau de service ci-après, établi par le « Syndicat des inscrits maritimes » de Marseille et en vigueur sur la plupart des navires au long cours ou au cabotage.

Tableau de service à la mer

établi en conformité de la loi du 2 août 1919 par le Syndicat des marins du commerce de Marseille

	PÉRIODES	1re BORDÉE Travail	1re BORDÉE Repos	2e BORDÉE Travail	2e BORDÉE Repos	3e BORDÉE Travail	3e BORDÉE Repo
Lundi	8 h. à 11. h. matin	3	—	—	3	—	3
	11. h à 3 h. soir	—	4	4	—	—	4
	3 h. à 6 h. soir	—	3	—	3	3	—
	6 h. à 7 h. soir	1	—	—	1	—	1
	7 h. à 11 h. soir	—	4	4	—	—	4
	11. h à 4 h. matin	—	5	—	5	5	—
	4 h. à 8 h. matin	4	—	—	4	—	4
Mardi	8 h. à 11 h. matin	—	3	3	—	—	3
	11 h. à 3 h. soir	—	4	—	4	4	—
	3 h. à 6 h. soir	3	—	—	3	—	3
	6 h. à 7 h. soir	—	1	1	—	—	1
	7 h. à 11 h. soir	—	4	—	4	4	—
	11 h. à 4 h. matin	5	—	—	5	—	5
	4 h. à 8 h. matin	—	4	4	—	—	4
Mercredi	8 h. à 11 h. matin	—	3	—	3	3	—
	11 h. à 3 h. soir	4	—	—	4	—	4
	3 h. à 6 h. soir	—	3	3	—	—	3
	6 h. à 7 h. soir	—	1	—	1	1	—
	7 h. à 11 h. soir	4	—	—	4	—	4
	11 h. à 4 h. matin	—	5	5	—	—	5
	4 h. à 8 h. matin	—	4	—	4	4	—

Tableau de service à la mer (suite)

	PÉRIODES	1re BORDÉE Travail	1re BORDÉE Repos	2e BORDÉE Travail	2e BORDÉE Repos	3e BORDÉE Travail	3e BORDÉE Repos
Jeudi	8 h. à 11 h. matin	3	—	—	3	—	3
	11 h. à 3 h. soir	—	4	4	—	—	4
	3 h. à 6 h. soir	—	3	—	3	3	—
	6 h. à 7 h. soir	1	—	—	1	—	1
	7 h. à 11 h. soir	—	4	4	—	—	4
	11 h. à 4 h. matin	—	5	—	5	5	—
	4 h. à 8 h. matin	4	—	—	4	—	4
Vendredi	8 h. à 11 h. matin	—	3	3	—	—	3
	11 h. à 3 h. soir	—	4	—	4	4	—
	3 h. à 6 h. soir	3	—	—	3	—	3
	6 h. à 7 h. soir	—	1	1	—	—	1
	7 h. à 11 h. soir	—	4	—	4	4	—
	11 h. à 4h. matin	5	—	—	5	—	5
	4 h. à 8 h. matin	—	4	4	—	—	4
Samedi	8 h. à 11 h. matin	—	3	—	3	3	—
	11 h. à 3 h. soir	4	—	—	4	—	4
	3 h. à 6 h. soir	—	3	3	—	—	3
	6 h. à 7 h. soir	—	1	—	1	1	—
	7 h. à 11 h. soir	4	—	—	4	—	4
	11 h. à 4 h. matin	—	5	5	—	—	5
	4 h. à 8 h. matin	—	4	—	4	4	—
		48 h.	96 h.	48 h.	96 h.	48 h.	96

Le tableau[1] qui précède présente les avantages suivants :

1° L'établissement du « guidon » (quart d'une heure, entre 18 et 19 heures) permet le décalage des bordées, et c'est, chaque jour, une bordée différente qui effectue le lavage ;

2° Deux bordées prennent toujours ensemble leurs repas ; de 10 heures à 12 heures et de 17 heures à 19 heures, tout le personnel du pont a pris ses repas. Le personnel du restaurant a ainsi plus de facilité pour prendre son repos.

[1] Il convient de noter que ce tableau ne prévoit qu'une période de six jours et ne comprend pas de dimanche. En fait, bien entendu, tout travail ne cesse pas en mer le jour de repos hebdomadaire (qui ne paraît pas être toujours le dimanche). Ce jour-là, seul le travail ne pouvant être différé et se rapportant à la conduite et à la sécurité du navire est obligatoire. Nous donnons, plus loin, à la IVe Partie de cette brochure, un tableau indiquant le roulement des équipes pour une période de trois semaines.

3° Deux bordées reposent neuf heures consécutives la nuit : l'une de 19 heures à 4 heures ; l'autre de 23 heures à 8 heures. La 3me bordée prend son repos en deux périodes de quatre et cinq heures respectivement.

4° Le point de départ de la journée de travail étant fixé à 8 heures, il en résulte une plus grande facilité pour l'organisation du service à bord le jour de l'arrivée dans les ports. Les périodes où le personnel du pont doit cumuler en continuation et dans la même journée de travail le service en mer et le service au port se reproduisent plus rarement : les arrivées au port ont en effet lieu généralement de jour et les heures de service effectuées à la mer avant 8 heures ne sont pas à défalquer des huit heures de travail que l'équipage doit accomplir après l'amarrage du navire.

En Méditerranée et sur les navires de fort tonnage où l'équipage est réparti en 4 bordées tels que le « Mendosa », le « Plata », le « Valdivia », le « Provence », le «Général », le « Général Galliéni » le « Cordillière », le « Chili », les tableaux de service à la mer reproduisent le tableau de service ci-après ou s'en inspirent.

Tableau de service à la mer.

Etabli en conformité de la Loi du 2 août 1919 par le Syndicat des Marins du Commerce de Marseille.

PÉRIODES	1re BORDÉE Travail	1re BORDÉE Repos	2e BORDÉE Travail	2e BORDÉE Repos	3e BORDÉE Travail	3e BORDÉE Repos	4e BORDÉE Travail	4e BORDÉE Repos
Lundi :								
8 à 11 h. matin	3	—	—	3	—	3	—	3
11 à 3 h. soir	—	4	4	—	—	4	4	—
3 à 6 h. soir	—	3	—	3	3	—	—	3
6 à 7 h. soir	1	—	—	1	—	1	—	1
7 à 11 h. soir	—	4	4	—	—	4	—	4
11 à 4 h. matin	—	5	—	5	5	—	—	5
4 à 8 h. matin	4	—	—	4	—	4)	4	—

Tableau de service à la mer (suite)

PÉRIODES	1re BORDÉE Travail	1re BORDÉE Repos	2e BORDÉE Travail	2e BORDÉE Repos	3e BORDÉE Travail	3e BORDÉE Repos	4e BORDÉE Travail	4e BORDÉE Repos
Mardi :								
8 à 11 h. matin	—	3	3	—	—	3)	—	3
11 à 3 h. soir	4	—	—	4	4	—	—	4
3 à 6 h. soir	—	3	—	3	—	3	3	—
6 à 7 h. soir	—	1	1	—	—	1	—	1
7 à 11 h. soir	—	4	—	4	4	—	—	4
11 à 4 h. matin	—	5	—	5	—	5	5	—
4 à 8 h. matin	4	—	4	—	—	4	—	4
Mercredi :								
8 à 11 h. matin	—	3	—	3	3	—	—	3
11 à 3 h. soir	—	4	4	—	—	4	4	—
3 à 6 h. soir	3	—	—	3	—	3	—	3
6 à 7 h. soir	—	1	—	1	1	—	—	1
7 à 11 h. soir	—	4	—	4	—	4	4	—
11 à 4 h. matin	5	—	—	5	—	5	—	5
4 à 8 h. matin	—	4	4	—	4	—	—	4
Jeudi :								
8 à 11 h. matin	—	3	—	3	—	3	3	—
11 à 3 h. soir	4	—	—	4	4	—	—	4
3 à 6 h. soir	—	3	3	—	—	3	—	3
6 à 7 h. soir	—	1	—	1	—	1	1	—
7 à 11 h. soir	4	—	—	4	—	4	—	4
11 à 4 h. matin	—	5	5	—	—	5	—	5
4 à 8 h. matin	—	4	—	4	4	—	4	—
Vendredi :								
8 à 11 h. matin	3	—	—	3	—	3	—	3
11 à 3 h. soir	—	4	4	—	—	4	4	—
3 à 6 h. soir	—	3	—	3	3	—	—	3
6 à 7 h. soir	1	—	—	1	—	1	—	1
7 à 11 h. soir	—	4	4	—	—	4	—	4
11 à 4 h. matin	—	5	—	5	5	—	—	5
4 à 8 h. matin	4	—	—	4	—	4	4	—
Samedi :								
8 à 11 h. matin	—	3	3	—	—	3	—	3
11 à 3 h. soir	4	—	—	4	4	—	—	4
3 à 6 h. soir	—	3	—	3	—	3	3	—
6 à 7 h. soir	—	1	1	—	—	1	—	1
7 à 11 h. soir	—	4	—	4	4	—	—	4
11 à 4 h. matin	—	5	—	5	—	5	5	—
4 à 8 h. matin	4	—	4	—	—	4	—	4
	48	96	48	96	48	96	48	96

Ce tableau présente les mêmes avantages que le tableau de service en trois bordées et, en outre :

1. Il assure la présence simultanée de deux bordées sur le pont de 4 heures à 8 heures et de 11 heures à 15 heures ;
2. Il permet à la 4me bordée de prendre un repos de treize heures entre 15 heures et 4 heures.

Toutefois, ce tableau de service présenterait des inconvénients qui font que, même sur les navires d'un effectif minimum de 16 hommes, on tendrait à revenir au service à trois bordées.

Quantité d'heures supplémentaires effectuées.

1. En mer.

Quel que soit le genre de navigation et le type du navire, les heures supplémentaires effectuées en mer par le personnel du pont sont extrêmement rares. Sur l'océan et seulement pour certains voyages, il peut arriver que le personnel du pont effectue jusqu'à quarante minutes de travail supplémentaire par jour au maximum. Le plus souvent et pour la plupart des traversées ce maximum n'est pas atteint ; il en est de même en Méditerranée.

2. Les jours d'appareillage et de mouillage.

C'est surtout au départ des ports et, dans une mesure un peu plus faible, à l'arrivée aux ports qu'il est fait usage des dérogations prévues par la loi et dans des proportions qui varient beaucoup suivant le type du navire et surtout suivant qu'il transporte ou non des marchandises.

Sur les navires ne transportant que des passagers, les hommes du pont effectuent généralement, le jour du départ et le jour de l'arrivée, un travail supplémentaire qui ne dépasse pas souvent une heure et qui, tout à fait exceptionnellement, peut atteindre quatre heures par jour.

Au contraire, sur les navires transportant des marchandises et qui doivent arriver aux ports et les quitter à dates fixes, les heures effectuées au delà des huit heures journalières normales sont beaucoup plus nombreuses. C'est le cas notamment de certains navires qui font le service entre Marseille et l'Extrême-Orient. Sur ces navires, en effet, les hommes du pont sont appelés, à l'arrivée dans les ports et au départ, à participer aux « opérations commerciales », c'est à dire à pointer, à surveiller ou à manipuler les marchandises, au débarquement, à l'embarquement et dans la cale. Le Syndicat des marins de Marseille fait observer à ce sujet que, sauf circonstances spéciales (sauvetage, accidents, etc.) il n'y a presque pas lieu d'ordonner des heures supplémentaires au personnel du pont, si celui-ci est occupé exclusivement au service de la navigation proprement dite. Les efforts du Syndicat tendent, en conséquence, à obtenir des compagnies qu'elles confient à des entreprises spéciales de

gardiennage, etc., toutes les opérations qui n'intéressent pas la navigation, et en déchargent ainsi les marins.

C'est dans cet esprit qu'il a fait accepter aux compagnies d'armateurs de Marseille les dispositions suivantes :

« ... De 4 heures à 18 heures, tout travail dépassant huit heures sera payé en heures supplémentaires simples et pourra comprendre des opérations commerciales telles que pointage et surveillance des marchandises.

« De 4 à 18 heures, tout travail de manipulation de marchandises ou conduite d'appareils d'embarquement des dites marchandises sera payé en heures simples s'il a lieu durant les huit heures de travail obligatoires et en heures doubles au delà de ce temps....

« ... La surveillance d'un travail sera considérée au même titre que son exécution.... »

Il espère même faire accepter prochainement les règles suivantes :

« ... Quelle que soit l'heure du départ ou l'heure d'arrivée du navire, la journée commence à 8 heures du matin et finit le lendemain à la même heure.

« Dans tous les autres cas, la journée est ouvrable à la même heure que commence le travail normal des dockers européens...

« ... Tout marin qui par ordre du Commandant manipulera les marchandises aura droit à la somme allouée par heure aux dockers du port d'attache de ce navire.

« Partout où la main-d'œuvre existe, l'équipage peut se refuser à la manipulation des marchandises dans tous les cas, sauf si le navire est en quarantaine et en rade.... »

« ... La surveillance du travail sera considérée au même titre que son exécution.... »

3. Au port.

On peut dire que dans le service au port il n'est pas souvent effectué d'heures supplémentaires ; les hommes qui ne sont pas au repos travaillent de 7 à 11 heures et de 13 à 17 heures. En outre, lorsque le gardiennage de nuit n'est pas confié à des entreprises spéciales, il est assuré par certains hommes du pont qui font : trois heures de service la nuit, cinq heures de travail le jour ; ou bien par deux matelots (« watchmen ») qui prennent le service de nuit pendant six heures chacun.

Mode de compensation du travail supplémentaire effectué.

1. Travail du dimanche.

Dans les traversées de courte ou de moyenne durée, le repos hebdomadaire est toujours compensé sous forme de repos effectif, soit aux têtes de ligne, soit en mer.

Dans les traversées plus longues il n'est pas toujours possible de compenser intégralement par du repos tout le travail qui a été accompli les dimanches. Cependant, cette forme de compensation semble être la plus fréquente : la compagnie des Chargeurs Réunis, par exemple, pour les voyages à Buenos-Aires, en Indo-Chine, dans l'Océan Pacifique, etc., parvient à compenser par du repos, la totalité ou la presque totalité du travail accompli le dimanche. De même la compagnie des Messageries Maritimes, pour les voyages en Extrême-Orient, ne compense que très peu de repos hebdomadaire sous forme d'allocations. Dans le cas des longues traversées le repos hebdomadaire est accordé ou compensé aux ports d'escale ou aux têtes de ligne ou même en mer.

2. Heures de travail effectuées au delà des huit heures journalières normales.

a) en mer.

Les heures supplémentaires effectuées en mer sont si peu nombreuses qu'elles reçoivent généralement et sans difficulté leur compensation sous forme de repos dans n'importe quel port ou en mer.

b) à l'appareillage ou au mouillage.

Dans les grandes et moyennes traversées comportant peu d'escales, les heures supplémentaires effectuées à l'occasion des manœuvres d'appareillage et d'amarrage, même, jusqu'à un certain point, celles qui sont effectuées pour le pointage et la surveillance des marchandises, sont compensées en repos effectif.

Au contraire, dans les petites traversées et, pour les navires de charge ou mixtes, dans les grandes traversées comportant de nombreuses escales, les heures supplémentaires effectuées à l'arrivée au port ou au départ du port sont compensées en tout (petites traversées) ou en partie (grandes traversées) sous forme d'allocations supplémentaires.

Les armateurs de Marseille compensent assez généralement les heures supplémentaires sous forme d'allocations ; un assez grand nombre de marins de la Méditerranée semble d'ailleurs accepter volontiers cette forme de compensation ; les syndicats, au contraire, s'efforcent dans la mesure du possible de faire prévaloir la compensation sous forme de repos ; cette forme de compensation semble d'ailleurs devenir plus fréquente en raison des séjours plus longs que les navires font à Marseille.

Dans tous les cas ci-dessus mentionnés, c'est en général par entente entre le capitaine et l'équipage et compte tenu des circonstances que se décide la forme sous laquelle la compensation du travail supplémentaire aura lieu.

Lorsque la compensation se fait sous forme de repos, l'intéressé reçoit sa solde, qui lui est versée régulièrement tous les samedis et il est autorisé, dans les ports d'escale, dans les ports

d'attache et aux têtes de ligne, à coucher à bord et à y prendre ses repas.

Sauf dans des cas exceptionnels, il ne semble pas que les marins aient la possibilité de se rendre dans leurs familles pour y jouir de leur repos.

Dans le même ordre d'idées, il a été fait peu de choses jusqu'ici pour permettre aux navigateurs d'occuper utilement leurs loisirs en mer.

B. Cas particulier : grands cargos «chercheurs de frêts».

A Marseille les cargos comme le *Batavia*, l'*Australia* qui appartiennent au Transit Maritime, accomplissent des voyages sans ligne régulière et dont la durée peut varier entre 50 jours et 10 mois : ce genre de navigation, qui n'était guère pratiqué en France avant 1917, correspond de très près à la navigation des « tramp steamers » anglais.

Ces navires comptent parmi ceux à bord desquels la loi sur la journée de huit heures s'applique avec le plus de facilité.

Effectif. Composition et roulement des bordées.

Leur effectif de pont comprend de 12 à 15 hommes le service est assuré par 3 divisions qui se relèvent suivant l'horaire établi par le syndicat des marins de Marseille, qui a été donné plus haut.

Quantité et mode de compensation du travail supplémentaire.

Ces navires n'étant pas astreints à arriver aux ports ou à les quitter à dates fixes, les repos hebdomadaires y sont généralement compensés sous forme de repos.

D'autre part, les matelots embarqués n'ayant pas à s'occuper de la manutention des marchandises, ont rarement l'occasion d'effectuer des heures supplémentaires : de quinze à vingt heures en moyenne par homme et par mois, jamais plus de trente-cinq heures par homme et par mois, ni plus de quatre heures par homme et par jour. Ces heures supplémentaires ne s'effectuent pour ainsi dire pas en mer, mais seulement à l'occasion des manœuvres pour l'appareillage et l'amarrage.

Elles sont compensées sous forme d'allocations supplémentaires.

III. Personnel des agents du service général.

C'est pour ce personnel que les conditions d'application de la loi semblent présenter le plus de diversité, suivant le genre de navigation, suivant le navire, suivant la durée de la traversée et même suivant les époques de traversée pour le même navire et pour la même ligne de navigation.

L'enquête ne pouvait utilement porter que sur les cas normaux et sur des moyennes ; les cas particuliers ou exceptionnels ne seront signalés que s'ils présentent un intérêt véritable d'illustration ou de documentation.

On peut dire en tout cas que, de tout le personnel naviguant, ce sont les agents du service général qui, pendant la première période d'application de la loi, ont eu à effectuer le plus d'heures supplémentaires et pour lesquels l'application de la loi, non seulement dans sa lettre mais dans son esprit, comporte encore le plus de difficulté. C'est que la loi de 1907 ne s'applique pas au service général et qu'ainsi ce service a dû passer, sans transition, d'un état de non réglementation du travail au régime de la loi de 1919 et du décret de 1920.

Compensation du repos hebdomadaire.

Dans tous les genres de navigation les repos hebdomadaires sont presque tous compensés sous forme de repos effectif accordé chaque fois que l'occasion s'en présente : à la mer, ou, le plus souvent, aux ports (port d'escale, têtes de ligne), au fur et à mesure que le nombre des passagers transportés diminue.

Pendant les jours de repos les intéressés sont nourris et logés à bord.

Les heures de travail supplémentaire et leur compensation.

Le nombre des heures supplémentaires effectuées varie naturellement suivant la durée du voyage, le nombre des passagers et le service des différents agents. Lorsque le navire transporte de nombreux passagers la plupart des agents travaillent plus de huit heures.

Ce sont les cuisiniers et aides cuisiniers qui effectuent le plus d'heures supplémentaires, aux jours de départ, aux jours d'arrivée, mais, surtout, en mer. Sur les navires qui partent du Havre, les cuisiniers travaillent quelquefois 60 heures supplémentaires par mois. Sur les navires et pour les traversées où les heures supplémentaires sont les plus nombreuses, notamment pour les navires des compagnies d'armement de Marseille, il faut compter, pour les cuisiniers et aides-cuisiniers, deux heures supplémentaires en moyenne par jour et par homme et, en certaines occasions, quatre heures supplémentaires par jour et par homme.

Les garçons et femmes de chambre effectuent en moyenne deux heures supplémentaires par jour ;

les boulangers en font moins, surtout ceux qui utilisent des fours modernes en bon état ;

les bouchers en effectuent assez peu, sauf dans le cas d'accident aux machines frigorifiques.

Le mode de compensation des heures supplémentaires varie beaucoup suivant les circonstances : sur la ligne le Havre-

New-York, la compensation se fait, en partie sous forme de repos durant le voyage où les passagers sont moins nombreux (de septembre à mai, par exemple, pour le voyage New-York-Havre), en partie sous forme d'allocation supplémentaire, lorsqu'il n'est pas possible de compenser sous forme de repos.

De même, au cas d'un séjour prolongé au port et, du moins pour les garçons et les femmes de chambre, la compensation se fait en partie en repos : une équipe de garçons reste à bord pour les travaux de propreté et l'autre est mise au repos par roulement ; les femmes de chambre ne participent pas à ces travaux de propreté et sont toutes mises au repos.

D'une façon générale, néanmoins, et surtout sur les navires de Marseille, l'usage a été jusqu'ici de compenser sous forme d'allocation un assez grand nombre d'heures supplémentaires. Toutefois il convient d'ajouter qu'en raison des séjours plus longs que les navires font au port, la compensation sous forme de repos effectif semble devenir plus fréquente.

Effectifs et distribution du travail.

Contrairement à ce qui a lieu pour le service du pont et celui des machines, le service général n'est pas ordinairement assuré par des équipes successives.

Toutefois, le travail des agents du service général a pu, grâce aux procédés indiqués ci-après, être organisé en conformité avec l'article 6 du décret du 24 février 1920 :

1. Sur les grands paquebots, tout au moins, il est embarqué une équipe supplémentaire, dite « équipe de nuit » qui est chargée du grand nettoyage et du service des passagers la nuit : elle se repose le jour.

Aucun agent du service général n'assure donc en principe à la fois le service de jour et le service de nuit ; de plus, chaque agent jouit d'au moins huit heures consécutives de repos.

2. Pour le travail de jour, une certaine spécialisation des tâches permet de réduire dans une assez large mesure le nombre des heures de travail effectives ; les « cabiniers » assurent exclusivement le service des cabines, les « saloniers » celui du salon-restaurant, etc.

Ce système fonctionne notamment sur les grands navires de la compagnie des Messageries Maritimes («Paul Lecat», «André Lebon», etc.) et de la Compagnie Générale Transatlantique.

Quoi qu'il en soit et surtout pour certaines sections du service général, les heures supplémentaires sont assez nombreuses et les organisations des agents du service général en voient la raison dans le nombre insuffisant d'agents qui sont embarqués. Elles signalent que le nombre des passagers transportés dépasse à certaines époques le maximum du nombre des couchettes du navire et, qu'en général, le personnel embarqué n'est pas calculé sur la base du nombre vrai des passagers que le navire

peut être appelé à transporter ; elles souhaitent que soit réglementée la proportion d'agents du service général embarqués, compte tenu de la durée de la traversée, du nombre des passagers, etc.

A titre de documentation, nous donnons ci-après un tableau de l'organisation du travail présenté par les agents du service général, membres de la Commission chargée de préparer les avant-projets des règlements d'administration publique prévus par la loi du 2 août 1919. Ce tableau nous a été adressé par le syndicat des agents du service général à bord, du Havre.

Annexe au procès-verbal de la séance de la sous-commission des Agents du service général, du 30 septembre 1919.

Mode d'organisation du travail.

Présenté par les agents du service général, membres de la commission chargée de préparer les avant-projets des règlements d'administration publique, prévus par la loi du 2 août 1919, fixant à 8 heures la durée du travail sur les navires affectés à la navigation maritime.

Nota. — Ce projet n'a rien d'intangible, il ne doit être considéré que comme indication, l'organisation réelle ne pouvant être basée que sur l'amplitude et la disposition des aménagements.

Pour déterminer le nombre exact d'agents qu'il sera nécessaire d'embarquer il conviendra de rechercher sur chaque navire :

1) — S'il y a, au moment de la première application, le nombre réel d'agents qui a été prévu à la construction ou à la transformation du navire ;

2) — S'il n'y a pas, par ailleurs, du personnel embarqué en surnombre ;

3) — Si dans un service spécial (service médical) le personnel prévu par la loi est conforme aux prescriptions légales.

Salles à manger.

Le nombre des garçons à embarquer dans ce service sera déterminé :

1) — Pour le service à la carte, à raison d'un garçon par 6, 7 ou 8 passagers selon les dispositions des salles à manger.

2) — Pour les navires ou classes de passagers où il est d'usage de pratiquer le service de table d'hôte, le nombre de garçons à embarquer sera déterminé à raison d'un pour 10 ou 12 passagers, selon les dispositions actuelles des salles à manger, étant entendu que ce calcul est basé sur le nombre de passagers qui peuvent prendre place à table en un seul service.

Le tableau est basé sur un fonctionnement à deux services de table complets, ce qui représente un maximum rarement dépassé.

Pour l'application les garçons sont divisés en deux équipes, système américain; elles s'interchangent chaque jour; la mise en ligne des salles à manger et des tables sera faite par l'équipe de service de façon qu'au moment du service les garçons n'auront qu'à servir les passagers.

(Deux services complets) Première Equipe.
6 h. 30 à 9 h. — Mise en ligne générale de la salle à manger et service du petit déjeuner.
10 h. 30 à 13 h. 30 — Déjeuner des passagers.
17 h. 30 à 20 h. 30 — Dîner des passagers.
Total des heures de travail : 8 heures 30.

(Deux services complets) Deuxième Equipe.
7 h. à 9 h. 30 — Renfort pour le petit déjeuner.
11h. à 13 h. 30 — Déjeuner des passagers.
18 h. à 20 h. 30 — Dîner des passagers.
Total des heures de travail : 7 heures 30.

Le lendemain l'équipe 2 fait le service de l'équipe 1 et inversement l'équipe 1 fait celui de l'équipe 2.

Cabines.

Mêmes dispositions de division par brigades, mais ces brigades fonctionnent par moitié de façon que les garçons puissent s'aider les uns les autres pour des questions de détail et répondre aux passagers.

Première équipe ou brigade.

7 h. à 10 h. : petit déjeuner des passagers, vidanges des eaux, commencement des cabines libres.
12 h. à 16 h. : déjeuner des passagers malades, entretien des cabines.
19 h. à 20 h. : dîner des passagers malades, couvertures.

Deuxième équipe ou brigade.

7 h. à 12 h. : petit déjeuner des passagers, entretien des cabines, déjeuner des passagers malades.
18 à 19 h. : dîner des passagers malades.
20 h. à 22 h. : couvertures des passagers.
Total des heures de travail pour chacune des équipes : 8 heures.

Bains.

4 à 6 h.	Chaussures.
7 à 11 h.	Bains.
17 à 19 h.	Bains.

Soit huit heures de travail.

Sonneries.

Partager les garçons de sonneries en deux équipes.

Première équipe	Deuxième équipe
7 h. à 11 h. — service	11 h. à 13 h. — service
13 h. à 17 h. — service	17 h. à 22 h. h. — service

Total des heures de service pour chacune des équipes : huit heures.

Comme pour la salle à manger ces équipes inversent les heures de service chaque jour.

Femmes de chambre.

7 h. à 10 h. — Petit déjeuner des passagers.
11 h. à 13 h. — Déjeuner des malades dans les cabines.
17 h. à 20 h. — Dîner des malades dans les cabines.

Offices.

En raison des différences de service demandé à cet organe dans les différentes compagnies, il y aura lieu d'établir un mode d'application par compagnie, en tenant compte de ce que le service à deux brigades et correspondant à l'organisation de la salle à manger est susceptible de donner toute satisfaction.

Corvées de nuit.

Six heures de travail pour la propreté générale des aménagements, couloirs, coursives, escaliers, salons, salles à manger, etc.

7 h. à 8 h. — Essuyage.
14 h. à 15 h. — Rafraîchissement du nettoyage.
Total : 8 heures de travail.

Nota. — L'effectif de la bordée de nuit ne peut être fixé que par le commissaire ou l'intendant d'accord avec le maître d'hôtel en tenant compte de l'amplitude des aménagements. Dans les Compagnies où il est de coutume d'embarquer des boys indigènes ce travail peut leur être confié.

Veilleurs de nuit.

Un homme sur chaque pont supprime la garde de nuit pour le personnel du service de jour.

Les veilleurs de nuit prennent le service à la suite des garçons de sonneries, ce service dure de :

22 heures 30 à 6 heures 30.

Service des entreponts ou émigrants.

6 h. à 7 h. — Petit déjeuner des passagers.
8 h. à 10 h. — Propreté des tables, etc.
11 h. à 13 h. — Déjeuner des passagers.
17 h. à 19 h. — Dîner des passagers, et une heure à la disposition du chef d'entrepont.
Total des heures de travail : huit heures.

Cuisiniers.

Travail très spécial qu'il convient de ne pas chercher à réglementer ici ; les chefs préfèreront une méthode à eux, quelquefois personnelle, parfois commune. On ne peut que donner une indication, à savoir qu'il y a lieu d'envisager la constitution d'une brigade de nuit accomplissant les gros travaux de préparation, grosses cuissons et le nettoyage.

Cette pratique aura pour but de dégager les fourneaux pendant la journée des gros vaisseaux trop souvent gênants pour l'exécution du service de jour. Les gens de cuisine y trouveront à la pratique de grands avantages pour la facilité du travail ; en outre, cette bordée de nuit peut être relativement peu nombreuse et, pour sa composition, des éléments peuvent être distraits de la brigade de jour ; il est bien entendu que cette mesure n'intéresse que les navires à passagers nombreux ; dans les autres cas, le service est facile à régler.

Boulangerie.

Se baser sur un nombre de 200 bouches à nourrir par homme et, le cas échéant, les boulangers seront divisés en deux ou même trois équipes travaillant à tour de rôle, travail plus facile et d'un meilleur rendement.

Pâtisserie.

Même observation que pour la cuisine, laisser le chef organiser son travail en indiquant simplement que s'il y a deux pâtissiers ou plus, une partie peut commencer à 6 heures et l'autre à 8 heures en échelonnant le travail et le repos journaliers ; en ce cas, la brigade ainsi partagée opère inversement.

Boucherie.

Même observation.

Cambuse.

Service à régler en accord avec le commissaire ou l'intendant et le commis aux vivres qui fixeront les heures d'ouverture et de fermeture de la cambuse.

Infirmerie.

Laisser l'organisation de ce service au médecin du bord d'accord avec le capitaine.

QUATRIÈME PARTIE.

Renseignements recueillis directement et à bord des navires.

(Rapport à Monsieur le Directeur du Bureau international du Travail.)

Février 1921

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous adresser ci-après quelques renseignements recueillis directement au Havre et à Marseille, et qui ont paru susceptibles, soit de compléter, soit d'éclairer les renseignements fournis par les organisations syndicales maritimes. Cette documentation complémentaire, qui a été, le plus souvent, rassemblée par l'étude des journaux de bord et des registres d'heures supplémentaires, tend à donner avec le plus de précision possible une illustration des conditions effectives dans lesquelles la loi a été appliquée au cours de voyages déterminés. Elle a été recueillie en particulier :

au Havre :

à bord du *Veulettes*, armé au cabotage international ; 1644 tonnes de jauge brute ;

à bord du *Yang-sé*, grand cargo, 8019 tonnes de jauge brute ;

à Marseille :

à bord du *Baléares*, au sujet d'un voyage du *Pomone*, 1675 tonnes de jauge brute ;

à bord du *Cordillère*, grand courrier d'Extrême-Orient, 6261,98 tonnes de jauge brute.

CABOTAGE INTERNATIONAL.

Le *Veulettes* (Société maritime nationale) :

Tonnage brut	1644
Tonnage net	921
Portée en lourd	1850

Le dernier voyage qui avait été effectué par le *Veulettes*, au moment où il a été visité, était la traversée Le Havre-Caen, avec un chargement de charbon. Mais son voyage normal comporte le départ d'un port français vers un port anglais ou hollandais pour charger du charbon.

I. Composition de l'équipage.

Au moment de la visite, l'équipage était constitué comme suit :

1 capitaine,
1 second-capitaine,
1 maître d'équipage,
6 matelots,
1 cuisinier,
1 maître d'hôtel,
1 mousse,
1 chef mécanicien,
1 second mécanicien,
1 troisième mécanicien,
1 premier chauffeur,
6 chauffeurs.

Total 22

L'effectif normal du navire comporte en réalité trois officiers; en l'absence du troisième officier, le capitaine est obligé de répartir les heures de garde inégalement entre lui-même, son second et le maître.

Aux machines, le chef mécanicien ne prend pas le quart. Les chefs de quart sont les deux autres mécaniciens et le premier chauffeur.

II. Voyage Le Havre-Caen-Le Havre.

(Voyage exceptionnel).

3 janvier 1920.
4 janvier 1920.
5 janvier 1920.
6 janvier 1920.
7 janvier 1920.
8 janvier 1920.
} Chargement : huit heures de travail par jour.

9 janvier 1920. — Service à la mer à partir de 8 heures du matin: 3 bordées de 2 hommes. Arrivée à Caen le soir même.

10 janvier 1920.
11 janvier 1920.
} Déchargement : huit heures de travail par jour.

12 janvier 1920. — Service à la mer. Arrivée au Havre le soir même.

En raison de la nécessité de rentrer au Havre, la journée du dimanche a été employée au déchargement et payée double.

III. Voyage Saint-Malo-Rotterdam.

(Voyage normal).

Les horaires suivants sont extraits des 11me et 12me feuillets du journal du *Veulettes*.

A) Personnel des Machines :

21 octobre 1920, 8 heures : 2 hommes et 1 officier devant les feux.
21 octobre 1920, 12 heures, relève : 2 hommes et un officier devant les feux, etc.

Les relèves se sont faites régulièrement jusqu'à la fin du voyage et sans qu'il y ait eu lieu d'ordonner des heures supplémentaires.

B) Personnel du pont :

1re journée (21 octobre)

Roulement des bordées		Total des heures de travail par bordée		
Heures	Bordées	Bordée A	Bordée B	Bordée C
7 heures 30	A, B, C (fermeture des panneaux)	1	1	1
10 à 12 heures	Déjeuner et repos	—	—	—
12 à 16 heures	A	2	—	—
16 à 18 heures	B	—	2	—
		3	3	1

2me journée (21-22 octobre)

18 à 20 heures	C	—	—	2
20 à 24 —	A	4	—	—
0 à 4 —	B	—	4	—
4 à 8 —	C	—	—	4
8 à 12 —	A	4	—	—
12 à 16 —	B	—	4	—
16 à 18 —	C	—	—	2
		8	8	8

3me journée (22-23 octobre)

18 à 20 heures	A	2	—	—
20 à 24 —	B	—	4	—
0 à 4 —	C	4	—	4
4 à 8 —	A	4	—	—
8 à 10 —	B	—	2	—
10 à 12 h. 25	A, B, C (arrivée à Rotterdam, amarrage.)	1	1	1
		7	7	5

Le *Veulettes* est resté à Rotterdam du 23 au 27 octobre.

Pendant le voyage retour, commencé le 28 octobre, le service a été organisé de la même façon que pour le voyage aller.

1. *Heures supplémentaires effectuées.*

Il y a lieu de remarquer que la journée de travail étant comprise pour ce voyage entre 18 heures et 18 heures, l'équipage sauf le second et le maître, n'a pas eu à effectuer d'heures supplémentaires en mer, comme il ressort d'ailleurs des renseignements suivants, extraits du registre des heures supplémentaires du bord :

Dates	Hommes d'équipage	Chefs de bordées
21 octobre	Néant	Second et maître, 4 heures chacun.
22 »	Néant	Second et maître, 4 heures chacun.
23 »	Néant	Néant
24 »	1 heure par matelot	Néant
25 »	1 heure par matelot	Maître : 2 heures
26 »	Néant	Néant
27 »	2 matelots : 2 heures chacun.	Maître : 1 heure

Il a donc été effectué par l'équipage 16 heures supplémentaires, au total, en 7 jours ; soit, pour 6 matelots, moins de 25 minutes de travail supplémentaire en moyenne par jour et par homme.

Les heures supplémentaires accomplies par le second et le maître sont plus nombreuses ; elles s'expliquent par le fait que le navire n'avait embarqué que deux officiers pendant le voyage considéré.

Le cuisinier et le maître d'hôtel n'ont pas eu à travailler plus de 8 heures par jour.

2. *Compensation du travail supplémentaire.*

Le repos hebdomadaire a été compensé en repos, sauf pour le cuisinier et le maître d'hôtel dont les dimanches ont été payés double.

Les heures supplémentaires effectuées par les matelots et les chefs de bordées ont été en général compensées sous forme d'allocations.

GRAND CABOTAGE.

Yang-Tsé (ancien bâtiment allemand, Messageries Maritimes).

Tonnage brut :	8019
Tonnage net :	5010
Portée en lourd :	10500
Dead weight :	12130

Les voyages récents du *Yang-Tsé* sont des voyages exceptionnels : transport de troupes pour Beyrouth. Normalement, ce navire circule avec de la cargaison sur la ligne Anvers-Shanghaï et retour. Ses voyages durent 7 mois environ.

I. Composition de l'équipage.

Au moment de la visite, l'équipage du *Yang-Tsé* était constitué comme suit :

4 officiers (pont) ;
4 mécaniciens ;
1 officier radio-télégraphiste ;
18 hommes de pont (y compris les maîtres) ;
31 chauffeurs, soutiers, graisseurs, etc. ;
12 agents du service général.
Total : 70

II. Horaires.

Le tableau de service affiché sur le pont est conforme au tableau établi par le syndicat des marins de Marseille. Il est reproduit ci-après :

Heures des Quarts	1er lundi 1er jeudi 1er dimanche 2me mercredi 2me samedi 3me mardi 3me vendredi	1er mardi 1er vendredi 2me lundi 2me jeudi 2me dimanche 3me mercredi 3me samedi	1er mercredi 1er samedi 2me mercredi 2me vendredi 3me lundi 3me jeudi 3me dimanche
8 h. à 11 h.	1re division	2me division	3me division
11 h. à 15 h.	2me division	3me division	1re division
15 h. à 18 h.	3me division	1re division	2me division
18 h. à 19 h.	1re division	2me division	3me division
19 h. à 23 h.	2me division	3me division	1re division
23 h. à 4 h.	3me division	1re division	2me division
4 h. à 8 h.	1re division	2me division	3me division

Heures de repas :

7 h. à 9 h. : Déjeuner
10 h. à 12 h. : Dîner.
17 h. à 19 h. : Souper

Ce tableau donne la répartition du travail pour les trois premiers jours du voyage. La partie supérieure de chaque colonne indique en outre, pour trois semaines consécutives, les jours où les heures de travail seront réparties de la façon qui est indiquée dans la partie inférieure de la colonne. Le tableau ci-après donne le roulement des bordées pour une période de trois semaines.

Tableau de roulement des bordées pour une période de trois semaines.

PREMIÈRE SEMAINE

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
8–11	1	2	3	1	2	3	1
11–15	2	3	1	2	3	1	2
15–18	3	1	2	3	1	2	3
18–19 «guidon»	1	2	3	1	2	3	1
19–23	2	3	1	2	3	1	2
23–4	3	1	2	3	1	2	3
4–4	1	2	3	1	2	3	1

DEUXIÈME SEMAINE

8–11	2	3	1	2	3	1	2
11–15	3	1	2	3	1	2	3
15–18	1	2	3	1	2	3	1
18–19 «guidon»	2	3	1	2	3	1	2
19–23	3	1	2	3	1	2	3
23–4	1	2	3	1	2	3	1
4–8	2	3	1	2	3	1	2

TROISIÈME SEMAINE

8–11	3	1	2	3	1	2	3
11–15	1	2	3	1	2	3	1
15–18	2	3	1	2	3	1	2
18–19 «guidon»	3	1	2	3	1	2	3
19–23	1	2	3	1	2	3	1
23-4	2	3	1	2	3	1	2
4–8	3	1	2	3	1	2	3

III. Travail supplémentaire.

En ce qui concerne le repos hebdomadaire, le capitaine du *Yang-Tsé* a déclaré que ce « repos ne constitue pas une occasion d'élever les salaires en y substituant un supplément de solde. Le repos hebdomadaire est accordé toutes les fois qu'il est possible : la Compagnie des Messageries Maritimes a donné des ordres dans ce sens ». Le capitaine a déclaré en outre que « les heures de travail supplémentaires sont extrêmement rares en mer ; 50 à 60 % de celles qui sont effectuées sont compensées sous forme de repos. Elles ne peuvent pas être toutes compensées sous cette forme, pour certains spécialistes comme les pointeurs, magasiniers, graisseurs, etc. »

Voyage du *Pomone :* Alger-Sfax-Alger-Bordeaux.
(18 octobre 1920 – 5 décembre 1920)

Les indications suivantes ne sont pas d'une rigueur absolue. Elles n'ont pas été extraites du journal de bord (le *Pomone* n'était pas au port de Marseille au moment de l'enquête). Elles expriment seulement les souvenirs du capitaine qui a commandé le *Pomone* pendant le voyage étudié, et qui commandait le *Baléares* (Société des Affrêteurs Réunis), au moment où il a fait les déclarations qui sont reproduites ci-après.

Le *Pomone* (Société des Affrêteurs Réunis).

Tonnage brut : 1675
Tonnage net : 1250
Portée en lourd : 3200

I. Composition de l'équipage :

1 capitaine ;
1 second ;
1 lieutenant ;
1 maître ;
9 matelots ;
1 cuisinier ;
1 novice ;
1 chef mécanicien ;
1 deuxième mécanicien ;
1 troisième mécanicien ;
1 premier chauffeur ;
6 chauffeurs ;
3 graisseurs ;
3 soutiers ;

Total : 31

II. Organisation du travail pour le personnel des machines.

En mer :

Le service à la mer commence le matin du départ.
Les équipes se relèvent régulièrement toutes les quatre heures.
Le décalage des équipes ne se produit pas au cours d'un même voyage, mais au départ de chaque nouveau voyage.

Au port :

Travail de 7 heures à 11 heures.
13 heures à 17 heures.

Repos hebdomadaire et heures supplémentaires :

a) Le repos hebdomadaire est accordé :
En mer : sous forme d'allocation supplémentaire.
Au port : sous forme de repos effectif.

b) Les heures supplémentaires sont extrêmement rares ; celles qui sont effectuées sont compensées par une allocation calculée au taux horaire du huitième de la solde journalière.

III. Organisation du travail pour le personnel du pont.

Pendant ce voyage, l'horaire établi par le syndicat des marins de Marseille, qui figure à la page 74 de cette brochure, n'a pas été appliqué. — Le décalage des bordées a été obtenu en faisant commencer le service par une bordée différente à chaque départ d'un port.

Départ d'Alger 18 octobre 1920, 17 heures. Le service à la mer commence à midi.

Roulement des bordées		Total des heures de travail par bordée		
Heures	Bordées	Bordée A	Bordée B	Bordée C
12 à 16 h.	A	4	—	—
16 à 18 h.	A, B, C (appareillage)	2	2	2
18 à 20 h.	B	—	2	—
20 à 24 h.	C	—	—	4
	TOTAL	6	4	6
	19, 20, 21 octobre			
0 à 4 h.	A	4	—	—
4 à 8 h.	B	—	4	—
8 à 12 h.	C	—	—	4
12 à 16 h.	A	4	—	—
12 à 20 h.	B	—	4	—
20 à 24 h.	C	—	—	4
	TOTAL	8	8	8
	22 octobre			
0 à 4 h.	A	4	—	—
4 à 8 h.	B	—	4	—
8 à 12 h.	C	—	—	4
12 à 16 h.	A	4	—	—
16 à 18 h.	A, B, C (mouillage)	2	2	2
	TOTAL	10	6	6

22 octobre à 17 heures, arrivée à Sfax.

Les hommes des bordées B et C(qui n'ont pas effectué huit heures de travail) sont portés sur une liste spéciale et prennent à tour de rôle, la garde de nuit à partir de 18 heures.

Du 23 au 25 octobre, minuit, séjour au port.

Travail au port :

Un homme à tour de rôle fait le service de *Watchman* de 21 heures à 5 heures. Il se repose complètement depuis 5 heures jusqu'à l'heure où commence le travail quotidien, le jour suivant.

Les cinq autres hommes travaillent :

de 7 heures à 11 heures ;
de 13 heures à 17 heures.

Sur une période de trois jours, chaque homme travaille vingt-quatre heures en tout, et jamais plus de onze heures en une seule journée ; mais il prend, une fois, le service de nuit après avoir accompli huit heures de travail dans la journée (ce qui paraît contraire à la disposition de l'article 1, dernier alinéa du règlement d'administration publique du 24 février 1920).

Exemple :	Travail au port	7 – 11, 13 – 17	1er jour : 11 h.
	Service de veille	21 – 24, 0 – 5	2me jour : 5 h.
	Repos : 5-7 (3me jour)		
	Travail au port	7 – 11, 13 – 17	3me jour : 8 h.

26 octobre, midi, départ de Sfax.

26 octobre. — Le service à la mer commence à 0 heure, la bordée B prend le service la première. Le travail se distribue comme au départ d'Alger, et comme pendant le trajet Alger-Sfax.

31 octobre, midi, arrivée à Alger.

Mêmes dispositions que pour le précédent mouillage, même organisation du travail au port (réparations à effectuer au navire)

23 novembre, 17 heures, départ d'Alger.

La bordée C prend le service la première.

7 décembre, 5 heures, arrivée à Bordeaux.

Travail au port, comme précédemment.

Compensation du travail supplémentaire.

1) — *Repos hebdomadaire.*

Il a été entièrement compensé dans les différents ports et, en particulier, à Alger.

2) — *Heures de travail commandé au delà des 8 heures normales journalières.*

Elles ont presque entièrement été compensées sous forme d'allocations supplémentaires. Leur nombre n'a pas pu être indiqué d'une façon précise. Toutefois l'ancien capitaine du *Pomone* se rappelle avoir versé de 1000 à 1500 francs de solde par mois, pour heures supplémentaires, à tout le personnel du pont (officiers et maître d'équipage compris).

IV. Service Général.

Le cuisinier a travaillé deux heures supplémentaires, en moyenne, par jour. Ces heures lui ont été compensées pour la plupart en solde.

Courrier d'Extrême Orient

Le Cordillère (Messageries Maritimes).

Tonnage brut : 6261,98
Tonnage net : 3470,84

Observations générales :

1) — La présente note ne donne de renseignements qu'au sujet du service du pont et du service des machines. La visite ayant eu lieu quelques heures avant le départ du navire, il n'a pas été possible d'obtenir d'indications précises concernant le service général.

2) — La période considérée s'étend sur 139 jours, du 11 août 1920 au 27 décembre 1920, entre la fin d'un voyage (Syrie) et la fin d'un autre voyage (Japon). Elle comprend donc une période de séjour au port : du 11 août, date du retour de Syrie, au 22 septembre, date d'appareillage du navire, soit 42 jours.

3) — Elle commence quatre mois à peine après le 13 mars, date de mise en vigueur de la nouvelle réglementation des heures de travail. Elle comporte donc encore, en ce qui concerne du moins le service du pont, les premiers efforts d'adaptation de la navigation au long cours à cette nouvelle réglementation.

I. Personnel des machines.

a) *Effectif :*

1 chef mécanicien ;
1 premier second mécanicien ;
1 deuxième second mécanicien
1 troisième second mécanicien ;
3 maîtres chauffeurs ;
3 maîtres graisseurs ;
3 premiers chauffeurs (Le *Cordillère* en a embarqué 6 pour le voyage commencé le 19 janvier 1921).
3 graisseurs ;
3 ouvriers ;
1 électricien.

b) *Travail supplémentaire et sa compensation.*

Repos hebdomadaires :

D'après le registre des heures supplémentaires du service des machines, 217 journées du dimanche ont été payées à 16 hommes, soit, en moyenne, par homme, un peu plus de 13 dimanches sur 20 que compte la période considérée. Par conséquent, un peu plus de 66 % des repos hebdomadaires ont été payés aux hommes ; le reste a été compensé en repos effectif.

Heures de travail au delà des 8 heures quotidiennes normales :

La récapitulation du registre indique, en outre, que 1133 heures supplémentaires ont été payées à 16 hommes, soit, en moyenne par homme, 70 heures pour un voyage de 139 jours. A supposer que tous les hommes aient effectué la même quantité de travail supplémentaire, cette quantité est un peu supérieure à une demi-heure en moyenne par jour et par homme.

* * *

Il a été constaté sur les mêmes documents que pour la période du 6 juillet 1920 au 11 août 1920 (séjour à Marseille et voyage de Syrie), la quantité de travail supplémentaire s'exprime par les mêmes moyennes :

Repos hebdomadaires :

50 dimanches payés pour 15 hommes, soit : 3 dimanches et un tiers en moyenne par homme, sur 5 dimanches que compte la période ; c'est-à-dire que 66 % des dimanches ont été payés.

Heures de travail au delà des 8 heures quotidiennes normales :

291 heures supplémentaires payées à 15 hommes : soit 19 heures supplémentaires payées en moyenne par homme, pour les 37 jours de la période, ou un peu plus d'une demi-heure en moyenne, par jour et par homme.

II. Personnel du Pont.

1.) — *Effectif.*

OFFICIERS	ÉQUIPAGE
1 capitaine ;	1 maître ;
1 second ;	1 capitaine d'armes ;
1 premier lieutenant ;	2 seconds maîtres ;
1 deuxième lieutenant ;	26 matelots ;
1 troisième lieutenant ;	1 charpentier ;
1 médecin.	8 novices ;
6	39

2) — *Horaire.*

L'horaire pour quatre bordées, affiché à bord, est exactement conforme au modèle établi par le syndicat des marins de Marseille, et qui figure à la page 76 de cette brochure.

3) — *Travail supplémentaire et sa compensation.*

Les chiffres donnés ci-après ont été extraits directement du registre des heures supplémentaires du service du pont du « Cordillère » et du carnet où sont récapitulées, à la fin du voyage, les heures supplémentaires qui ont été payées à chaque homme.

Pour bien les interpréter, il importe de ne pas perdre de vue qu'ils ont été établis non en vue d'une statistique, mais en vue du paiement des heures supplémentaires suivant les taux fixés par les contrats et les usages. Ils comprennent donc tout ou partie des heures de service effectuées le dimanche. Or, le voyage étudié comportait 20 dimanches, c'est-à-dire la possibilité de 160 heures de travail dominical par homme. En outre, toute heure supplémentaire commencée compte pour une heure pleine. Enfin, la manipulation des marchandises, même si elle a lieu pendant les huit heures normales journalières, donne droit à l'allocation correspondant au travail supplémentaire ; si elle correspond à un travail effectué au delà des huit heures normales journalières, elle est payée au tarif double. Pour la commodité des écritures, et comme un même homme peut avoir le même jour travaillé au tarif simple (service supplémentaire à la mer, pointage des marchandises au delà des huit heures normales journalières, manutention des marchandises pendant les

huit heures normales de travail), et au tarif double (manutention des marchandises effectuée au delà des huit heures normales de travail), c'est le tarif horaire simple qui figure dans la colonne réservée à cet effet dans le registre, et chaque heure payée au tarif double figure pour deux heures dans la colonne correspondante.

a) Renseignements extraits du carnet récapitulatif.

Nous donnons, ci-après, pour quelques cas caractéristiques, le nombre des heures supplémentaires effectuées pendant toute la période de 139 jours, comprise entre le 11 août 1920 et le 27 décembre 1920.

Ces nombres ont été choisis de manière à marquer les limites extrêmes, et pour cette raison, concernent aussi bien, d'une part, le personnel chargé, en plus du service ordinaire à la mer, de la surveillance des marchandises à bord, au débarquement et à l'embarquement, que, d'autre part, le personnel « disponible » qui n'effectue que le service ordinaire à la mer et au port.

C'est le maître d'équipage qui a effectué le plus d'heures supplémentaires : 331 heures. Ce chiffre s'explique par le fait qu'il a dû seconder les officiers du bord, notamment pour du travail de bureau et de comptabilité.

Le capitaine d'armes, pour les mêmes raisons et aussi parce qu'il dirige le service des pointeurs à l'embarquement et au débarquement des marchandises, a effectué 300 heures de travail supplémentaire.

Le second maître en a effectué 144.

Celui des timoniers-pointeurs qui a effectué le plus d'heures supplémentaires, en a fait 204.

Un calier en a effectué 237.

Parmi le personnel « disponible », le travail supplémentaire a été beaucoup moins abondant. De tout l'équipage, c'est le planton qui a effectué le moins d'heures supplémentaires (18), mais son cas est exceptionnel.

Le nombre des heures supplémentaires accomplies par les matelots non ordinairement occupés aux «opérations commerciales» varie le plus généralement entre 110 et 125 par homme.

Aucun de ces chiffres ne concerne, bien entendu, un homme ayant été exempt de service.

b) Renseignements extraits du registre d'heures supplémentaires du personnel du pont.

Les renseignements ci-après donnent, pour le voyage de Marseille à Yokohama et pour chaque journée où il en a été effectué, le nombre total des heures supplémentaires. Sauf pour un cas, qui a paru instructif, il n'est pas fait mention des heures de travail dominical n'excédant pas les huit heures normales.

Dates	Position du navire	Circonstances qui ont donné lieu au travail supplémentaire	Heures supplémentaires
du 11 août au 15 septembre inclus	au port de Marseille	Manœuvres diverses, gardes, etc.	94
16 sept. au 21 sept. inclus (veille du départ)	id.	Embarquement des marchandises et du charbon; fermeture des cales.	131
22 septembre	départ de Marseille	Propreté et manœuvres d'appareillage.	170
27 septembre	Port-Saïd et Suez	Manœuvres de mouillage et d'appareillage. Manipulation des bagages et des marchandises.	250
2 octobre	Djibouti	Manœuvres d'amarrage et d'appareillage ; Débarquement des marchandises.	135
10 octobre	Colombo	Débarquement des marchandises.	124
15 octobre	En mer	Sondes de nuit	11
16 octobre	Singapour	Manœuvres de mouillage	12
17 octobre	Singapour	Entrée dans le port. Débarquement des marchandises. Appareillage.	90
19 octobre	Saïgon	Débarquement des marchandises.	139
20 octobre	Saïgon	Embarquement et débarquement des marchandises.	196
21 octobre	Saïgon et mer	Manœuvres d'appareillage.	29
25 octobre	Hong-Kong	Arrivée au port. Débarquement des marchandises.	96
26 octobre	Hong-Kong et mer	Départ du port.	5
28 octobre	Woosung	Mouillage et appareillage.	12
29 octobre	Shanghaï	Entrée dans le port. Débarquement et embarquement des marchandises.	195
30 octobre	Shanghaï	Débarquement et embarquement des marchandises.	140
31 octobre	Shanghaï et mer	Appareillage.	67
2 novembre	Mer et rade de Kobé	Service du dimanche. Mouillage sur rade.	151

Dates	Position du navire	Circonstances qui ont donné lieu au travail supplémentaire	Heures supplémentaires
3 novembre	Kobé et mer	Appareillage, entrée dans le port. Débarquement des marchandises. Départ.	48
4 novembre	Yokohama	Mouillage et entrée dans le port.	8
5 novembre	Yokohama	Débarquement des marchandises.	9
6 novembre	Yokohama	Débarquement des marchandises.	7
17 novembre	Yokohama	Embarquement des marchandises.	5
18 novembre	Yokohama	Embarquement des marchandises.	5
19 novembre	Yokohama et mer	Départ de Yokohama.	48

Un examen du tableau ci-dessus appelle les observations suivantes :

1) Les heures supplémentaires effectuées en mer sont extrêmement rares (11 heures, par exemple, le 15 octobre).

2) De même, le travail au port et en dehors des « opérations commerciales » comporte peu d'heures supplémentaires : 94 heures pour 39 hommes d'équipage et 35 jours, du 11 août au 15 septembre inclus, à Marseille ; aucune heure supplémentaire du 5 au 16 novembre inclus, à Yokohama.

3) Même les manœuvres d'appareillage et de mouillage ne comportent en général qu'une heure de travail supplémentaire chaque fois, et seulement pour une certaine partie de l'équipage : 2 heures, le 16 octobre, à Singapour ; 29 heures, le 21 octobre, à Saïgon ; 5 heures, le 26 octobre, à Hong-Kong ; etc.

4) Ce sont surtout les opérations commerciales qui exigent la plus grande quantité de travail supplémentaire : 131 heures, par exemple, pour 39 hommes d'équipage et pour 6 jours, du 16 septembre au 21 septembre, à Marseille ; dans chaque port d'escale, le nombre des heures supplémentaires varie, en général, entre 130 et 250, dont il faut, bien entendu, en défalquer les heures employées à des manœuvres.

5) Le total de 151 heures d'heures supplémentaires effectuées en rade de Kobé, pour le service du dimanche, et qui est très inférieur à ce que serait le produit de 39 (effectif des hommes d'équipage) par 8 heures de travail, amène à penser que ce jour-là un certain nombre des hommes de l'équipage ont reçu le repos hebdomadaire partiel ou complet.

13

13 KPiP
1100013