

## **Conclusions concernant la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier <sup>1</sup>**

La Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur routier,

S'étant réunie à Genève du 12 au 16 octobre 2015,

Adopte, ce seizième jour d'octobre 2015, les conclusions ci-après.

### **Introduction**

1. Le secteur du transport routier, qui est stratégique pour le développement économique, permet le déplacement de voyageurs et de marchandises d'une juridiction et d'un pays à l'autre. Il contribue grandement à la croissance économique et à la création d'emplois. Les investissements dans les infrastructures routières et leur exploitation ont une forte incidence sur d'autres secteurs de l'économie.

### **Difficultés rencontrées par le secteur du transport routier dans la promotion du travail décent et de l'emploi productif, eu égard à l'évolution de la relation de travail**

2. Le secteur du transport routier a connu d'importants changements. On a constaté un accroissement de la demande et des possibilités d'emploi au cours des deux dernières décennies. Dans certains cas, la mondialisation, l'augmentation des échanges internationaux, la libéralisation et la généralisation du commerce électronique ont renforcé l'efficacité des mouvements de marchandises et de voyageurs, mais elles ont également eu, dans d'autres cas, des conséquences négatives sur les conditions de travail de nombreux travailleurs du transport. Par exemple, les niveaux élevés de segmentation et de fragmentation, notamment le recours accru à la sous-traitance, ont intensifié la concurrence.

<sup>1</sup> Les présentes conclusions ont été adoptées par la Réunion tripartite le 16 octobre 2015. Conformément aux procédures établies, elles seront soumises pour examen au Conseil d'administration du BIT.

- 
3. L'évolution des vingt dernières années a elle aussi eu un fort impact sur la structure du secteur. La fragmentation se traduit par une série de problèmes particuliers. Les opérateurs indépendants et les petites et moyennes entreprises constituent la majorité des acteurs de l'industrie du transport de marchandises. Les travailleurs de ce secteur, notamment les travailleurs juridiquement indépendants mais économiquement dépendants, sont vulnérables car ils doivent souvent supporter les coûts de possession, d'entretien et autres coûts d'exploitation des véhicules, alors qu'ils ne sont pas toujours en mesure de participer au dialogue social et qu'ils ne bénéficient pas toujours de la protection, notamment sociale, offerte aux autres travailleurs. Néanmoins, la présence de formes atypiques d'emploi bien conçues et soumises à une réglementation dans le secteur du transport routier ne se traduit pas nécessairement par de mauvaises conditions de travail ou n'entraînent pas des opérations illégales, sous réserve que les employeurs ne s'en servent pas à mauvais escient pour contourner leurs obligations légales et contractuelles ainsi que toutes autres responsabilités relatives à l'emploi.
  4. Les progrès techniques ont eu une incidence sur la relation de travail, aussi bien dans le secteur du transport de voyageurs que dans celui du transport de marchandises, contribuant ainsi au développement d'entreprises qui opèrent en marge, parfois même en dehors, de la réglementation publique.
  5. Les règles du jeu équitables sont actuellement ébranlées par divers facteurs. Dans certaines régions, des activités illégales et informelles exercent une pression supplémentaire sur les entreprises du transport qui appliquent ces règles. Les travailleurs du secteur du transport qui travaillent temporairement dans d'autres pays, y compris ceux qui proviennent de pays à faible revenu, peuvent être victimes d'exploitation qui non seulement leur sont préjudiciables, mais peuvent également entraîner une concurrence déloyale ainsi que des opérations internationales illégales. Les pressions du marché ont un impact sur le dialogue social, la négociation collective, les salaires et les conditions de travail du secteur. D'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement – en dehors de la chaîne de transport et des employeurs indirects – peuvent imposer au transport de voyageurs comme à celui de marchandises des prescriptions relatives à la logistique et à la gestion en «juste à temps» qui ont un fort impact sur l'industrie et peuvent conduire à des pratiques dangereuses et non viables.
  6. Un certain nombre de gouvernements encouragent activement, grâce à diverses mesures, la mise en place de règles du jeu équitables. Il s'agit notamment de la législation relative aux conditions de travail, y compris la liberté syndicale et la négociation collective, des dispositions concernant les salaires minima appliquées aux travailleurs du transport conduisant sur leur territoire, ou de la mise en place d'un tribunal chargé de superviser la sécurité routière, la rémunération et les conditions de travail des conducteurs. Malgré cela, il arrive que la mise en œuvre de certaines mesures d'application pose problème.
  7. La formation initiale et tout au long de la vie et les mesures relatives à la responsabilité sociale des entreprises peuvent constituer des outils qui répondent aux préoccupations concernant la relation de travail. La formation doit être considérée comme un investissement à long terme pour que la qualité des services et des activités de transport puisse être garantie. Cela étant, les travailleurs du transport routier ne reçoivent pas toujours la formation requise pour leur permettre d'accomplir leurs tâches dans des conditions de sécurité et de santé.

---

## **En matière de sécurité et de santé, questions les plus urgentes dans le secteur du transport routier et éléments de réponse que les mandats de l'OIT apportent à ces questions**

8. Les pressions exercées par les entités de la chaîne d'approvisionnement peuvent être une cause sous-jacente des pratiques de conduite à risque et peu sûres adoptées par les travailleurs du transport. Parfois, les lois et les mécanismes d'application existants touchent directement les conducteurs sans atteindre les entités à l'origine de telles pratiques. Les niveaux élevés de concurrence déloyale peuvent aussi entraîner des relations de travail ambiguës, marginales, informelles ou illégales, lorsque les niveaux de protection des travailleurs sont particulièrement variés et disproportionnés. Cette situation peut être la cause de mauvais résultats en matière de sécurité routière.
9. Le secteur du transport routier présente des risques plus élevés que d'autres secteurs en termes de sécurité et de santé au travail. Les accidents et les collisions se soldent par des coûts sociétaux et économiques élevés et risquent fort de ternir la réputation du secteur. Leur réduction passe par une réglementation des horaires de travail, la formation des conducteurs et la réglementation relative aux agréments, ainsi que par l'adoption de mesures destinées à gérer notamment le stress, la fatigue et la distraction. L'âge du parc automobile, l'entretien des véhicules ainsi que les problèmes d'ergonomie au travail ont également une incidence sur la sécurité routière. Si les innovations techniques et structurelles peuvent contribuer à réduire le nombre d'accidents et à fournir des informations sur les causes des accidents, il convient toutefois de prendre également en considération les préoccupations éthiques et liées à la vie privée.
10. Les installations de bien-être jouent un rôle essentiel pour garantir aux travailleurs du transport des conditions de bien-être et de travail décentes. Elles comprennent des installations sanitaires ainsi que des aires de stationnement et des zones de repos sécurisées. L'absence d'installations de ce type peut avoir des conséquences préjudiciables pour tous les travailleurs du transport, en particulier les femmes. La garantie d'un nombre suffisant d'installations devrait faire partie intégrante du développement et de la modernisation des réseaux routiers.
11. De nombreux travailleurs du transport font l'objet de violence physique et psychologique, qui peut prendre la forme d'actes de violence perpétrés par des voyageurs ou à leur rencontre, et de vols de véhicules et de cargaison. Ces actes de violence ont également des répercussions sur la qualité des services de transport et la perception qu'en a le public. Les longues files d'attente aux frontières, les postes de contrôles illégaux et la corruption sont autant d'éléments qui peuvent favoriser la violence.
12. Certains problèmes de santé sont plus fréquents parmi les travailleurs du transport routier: stress, fatigue, troubles musculo-squelettiques, obésité, apnée obstructive du sommeil, diabète, fausses couches, tension artérielle élevée, affections rénales et consommation de stupéfiants et de stimulants. Il convient de mener des recherches sur les maladies professionnelles de ces travailleurs pour informer les décideurs et autres acteurs chargés d'élaborer des outils de prévention ainsi que des réglementations.
13. Les examens médicaux initiaux et périodiques devraient être obligatoires pour tous les travailleurs du transport routier. Ces examens et des tests de consommation de stupéfiants devraient être effectués de manière équitable et en toute confidentialité, et être accompagnés de l'éducation, de la prévention et du traitement requis.
14. Les systèmes d'inspection sont essentiels, mais souvent insuffisants en raison du manque d'inspecteurs et de ressources. Un plus grand nombre d'inspecteurs devraient être recrutés et tous les inspecteurs devraient être convenablement formés, notamment aux questions de

---

sécurité et de santé au travail. Les Etats où s'exercent des activités de transport routier international devraient collaborer avec les Etats limitrophes et les informer des changements de législation en matière de transport routier.

**Solutions envisageables pour assurer un travail décent aux employés des entreprises de transport: a) de voyageurs; et b) de marchandises**

15. En adoptant des politiques et des mesures actives et directes, les gouvernements ont un rôle important à jouer dans la promotion du travail décent dans le secteur. Les entités et les intermédiaires de la chaîne d'approvisionnement ont une grande influence sur les conditions de travail du secteur du transport qui doivent, dans certains cas, être améliorées. Ils doivent en conséquence faire preuve de la diligence requise telle que stipulée dans les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme. De plus, les initiatives visant à lutter contre les classements erronés et autres activités illégales peuvent permettre de favoriser des règles du jeu équitables. Bon nombre de programmes et de mesures d'incitation permettent d'accélérer la transition du travail informel vers le travail formel. Des politiques de sécurité de la circulation, des programmes de renouvellement des flottes et des infrastructures routières appropriées peuvent également aider à garantir le travail décent dans le secteur. Les gouvernements devraient mobiliser les ressources nationales et internationales à ces fins, qui constituent la condition préalable à l'instauration de conditions de travail décent dans le secteur. Des systèmes de délivrance de visas plus efficaces peuvent contribuer à améliorer le travail décent pour les conducteurs qui effectuent des trajets internationaux.
16. Le dialogue social et le tripartisme constituent l'essence même du modèle de gouvernance préconisé par l'OIT pour promouvoir la justice sociale, des relations professionnelles équitables et harmonieuses et le travail décent. Le dialogue social prend diverses formes et la négociation collective en est un élément clé. Le dialogue social est fondé sur le respect de la liberté syndicale et la reconnaissance effective du droit de négociation collective. Ces droits s'appliquent à tous les travailleurs et travailleuses de tous les secteurs, au titre de toute forme de relation de travail, y compris le secteur du transport.
17. Les mesures et réglementations appliquées à ce secteur devraient être établies en fonction des liens et des répercussions qu'elles ont sur d'autres préoccupations politiques, telles que l'équité, la santé publique et la promotion de modes de transport écologiquement rationnels, sûrs, accessibles à tous et de qualité, ainsi que la durabilité des entreprises.
18. Il convient également de renforcer des systèmes de négociation collective, des mécanismes administratifs et des services d'inspection qui garantissent le travail décent et une concurrence équitable. Les processus de dialogue social devraient représenter une part importante de la réforme des services de transport.
19. La promotion du travail décent est une responsabilité que se partagent, en collaboration, les organisations de travailleurs et d'employeurs, ainsi que les gouvernements. Il peut arriver que chacun des acteurs tripartites ne parvienne pas à contrôler à lui seul tous les aspects que couvre le travail décent. Dans certains Etats, des initiatives de financement bipartites ou assurées uniquement par les employeurs ont été mises en place en vue de la formation des travailleurs. Dans d'autres, des pratiques ou des taux de rémunération ont été instaurés par le biais de la négociation collective.
20. L'institutionnalisation de l'égalité entre hommes et femmes est une approche qui vise à assurer des conditions de travail décent pour tous les travailleurs, y compris les femmes enceintes, dans le secteur du transport routier. D'autres mesures pourraient inclure

---

l'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale pour l'ensemble des travailleurs. Il convient également de lutter contre la discrimination, tout stéréotype lié au genre et le harcèlement au travail.

## **Bonnes pratiques à retenir en vue de promouvoir le dialogue social dans le secteur du transport routier**

21. Le dialogue social peut ouvrir la voie de l'harmonisation de la concurrence sur les marchés, de la sécurité et de la santé au travail des travailleurs du transport routier, et de la sécurité routière. Cela dit, les progrès récents accomplis dans certains pays dans le secteur du transport routier ont affaibli le dialogue social, le pouvoir de négociation des travailleurs ainsi que les droits fondamentaux au travail de certains travailleurs du secteur. Les normes et les outils internationaux peuvent avoir une influence positive sur l'instauration du dialogue social aux niveaux national et sectoriel. Le dialogue social peut aussi conduire à une compréhension mutuelle des besoins et des coûts liés aux activités de transport routier sûres et décentes.
22. Une volonté politique, des encouragements et un engagement fermes sont nécessaires pour assurer le succès, aux niveaux national et sectoriel, des conseils, commissions, tribunaux, fonds, programmes, observatoires, initiatives d'inspection et campagnes traitant de la sécurité et de la santé au travail et d'autres sujets relatifs au travail. Un suivi et une évaluation périodiques des progrès accomplis en matière de dialogue social peuvent avoir des résultats positifs sur le long terme. Des synergies à tous les niveaux peuvent permettre aux pays de reproduire et d'adapter dans d'autres régions les bonnes pratiques de dialogue social.
23. Dans certains pays, les cadres sectoriels et les conventions collectives ont été adaptés ou étoffés pour satisfaire les besoins des opérateurs indépendants et des microentreprises, de façon à les rendre moins vulnérables aux pressions du marché. Le dialogue a également donné lieu à des résultats positifs, notamment en ce qui concerne la formation et les prescriptions en matière d'agrément délivrés aux conducteurs transportant des matières dangereuses. La participation active des partenaires sociaux dans l'examen des domaines prioritaires, par exemple la violence dans les transports publics, a produit des résultats satisfaisants.
24. Les protocoles de sécurité et de santé au travail, les systèmes de gestion des risques professionnels dans le secteur du transport, les campagnes de sensibilisation, l'éducation et la transparence de la communication ont été favorisés par le dialogue et ont permis de renforcer la sécurité routière et de faire des lieux de travail des endroits sûrs et bien conçus.

## **Recommandations relatives à l'action future de l'Organisation internationale du Travail et de ses Membres**

25. Au vu des débats qui se sont tenus lors de la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier, les activités futures ci-après ont été recommandées.
26. Les mandants tripartites devraient:
  - a) engager activement un dialogue social afin de promouvoir le travail décent et d'assurer un traitement équitable à l'ensemble des travailleurs du transport routier, quelle que soit leur situation dans l'emploi, tout en facilitant la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle;

- 
- b) concevoir et mettre en œuvre des mesures en vue d'offrir des conditions égales pour tous et de respecter les cadres juridiques appropriés, ainsi que les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme;
  - c) renforcer la formation des travailleurs du transport et réglementer l'accès à la profession des travailleurs du transport; la formation devrait être considérée comme un investissement à long terme;
  - d) lutter, entre autres, contre la violence en approuvant et en mettant en œuvre les recommandations de l'ITF/UITP en matière de lutte contre la violence et l'insécurité dans les transports publics urbains;
  - e) encourager une plus grande participation et une meilleure protection des femmes dans le secteur du transport routier;
  - f) mobiliser des ressources pour le développement des infrastructures (routes, installations de bien-être) et pour le renouvellement et l'entretien des flottes, dans le but de contribuer à la mise en place de conditions de travail décentes pour tous;
  - g) prendre une part active aux activités de promotion de la santé sur le lieu de travail afin d'encourager un comportement sain sur le lieu de travail, de permettre un accès suffisant aux installations sanitaires, d'améliorer la santé et d'éviter des conditions de mauvaise santé professionnelle (maladies).

**27.** Les gouvernements devraient:

- a) concevoir et mettre en œuvre, en étroite consultation avec les partenaires sociaux, des politiques et des stratégies visant à améliorer les pratiques de rémunération, les conditions de travail et la sécurité et la santé au travail des travailleurs du transport routier, y compris ceux qui occupent des formes atypiques d'emploi;
- b) concevoir et appliquer des politiques et des stratégies aptes à favoriser la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle ainsi que la création et le développement d'entreprises durables qui soient conformes, entre autres, aux normes de sécurité et de santé;
- c) promouvoir, mettre au point et appliquer, selon les besoins, des programmes pour les inspections périodiques et l'entretien des véhicules;
- d) veiller à ce que des systèmes d'administration et d'inspection du travail solides, bénéficiant d'un financement et d'équipements suffisants ainsi que d'une formation appropriée, soient en place pour le respect des normes du travail, la promotion du dialogue social, la sécurité sociale, les services de l'emploi, les entreprises durables, et l'élaboration de politiques de l'emploi au profit des travailleurs du transport routier;
- e) encourager et promouvoir l'adoption des dispositions du Recueil de directives pratiques OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport et les intégrer dans leur législation nationale, afin de favoriser une industrie du transport qui soit plus sûre, plus saine et productive d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement;
- f) appliquer, le cas échéant, la législation relative aux sociétés-boîtes aux lettres.

---

**28.** Le Bureau devrait:

- a)* prendre des mesures concernant les résolutions adoptées par la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier;
- b)* continuer à encourager la ratification, l'application efficace et un meilleur usage de toutes les normes internationales du travail relatives au secteur du transport routier, notamment celles qui concernent la sécurité et la santé au travail, ainsi que les principes et droits fondamentaux au travail, et renforcer la capacité des mandants à aller dans ce sens;
- c)* développer la capacité des mandants tripartites du secteur afin qu'ils s'engagent réellement dans le dialogue social;
- d)* collaborer avec d'autres institutions du système des Nations Unies, des organisations internationales et régionales, gouvernementales et non gouvernementales, en vue de l'élaboration d'outils visant à promouvoir et à diffuser des informations sur la sécurité et la santé au travail et sur les Directives OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport;
- e)* collaborer avec les Etats Membres et d'autres organisations internationales en vue d'améliorer les systèmes de collecte et de diffusion des données courantes et ventilées sur les accidents de la route, les maladies et les lésions professionnelles, la composition de l'industrie, les indemnisations résultant de demandes en matière de santé et de sécurité, les différents types de contrat, les données démographiques et d'autres données pertinentes;
- f)* mener des recherches comparatives, recenser les bonnes pratiques et partager les connaissances disponibles sur les maladies et les lésions professionnelles et les troubles d'origine professionnelle, les problèmes propres à l'égalité entre hommes et femmes, les problèmes relatifs aux passages aux frontières et aux visas, les entreprises de transport en réseau, les systèmes de rémunération et les différents types de contrat dans le secteur du transport routier et leur incidence sur le travail décent.