

DIXIÈME RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TRIPARTITE DU MEN

(14 - 18 SEPTEMBRE 2026)

EXAMEN DES INSTRUMENTS CONCERNANT LE TEMPS DE TRAVAIL

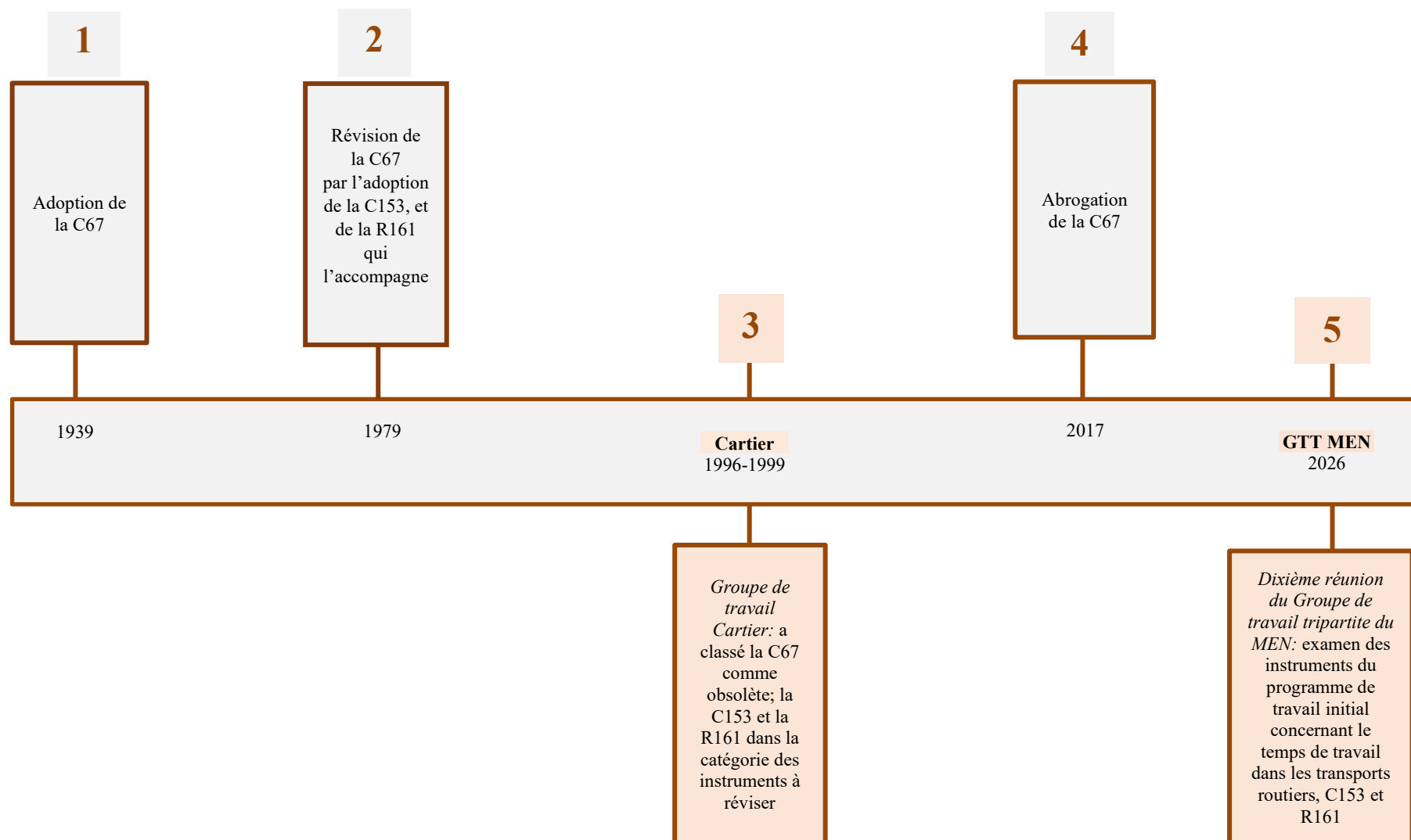
Note technique 1.6: Temps de travail dans les transports routiers

- Deux instruments du programme de travail initial concernent le temps de travail dans les transports routiers: la convention (n° 153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, et la recommandation (n° 161) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979.
- *Statut actuel des instruments:* ces instruments ont été examinés par le Groupe de travail Cartier, suite à quoi ils ont été classés dans la catégorie des 'instruments à réviser'.
- *Mesures possibles soumises pour examen:* classification de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161; recensement de toute lacune dans la couverture; et mesures de suivi connexes qu'il convient de prendre.

14 août 2026

Activité normative de l'OIT relative au temps de travail dans les transports routiers

Repères chronologiques



Approche normative de l'OIT du temps de travail dans les transports routiers

L'OIT reconnaît depuis longtemps la nécessité de réglementer la durée du travail et le repos hebdomadaire des personnes occupées dans des entreprises industrielles, y compris celles assurant le transport de personnes ou de marchandises par route¹. En 1939, la convention (n° 67) sur la durée du travail et les repos (transports par route), 1939, et quatre recommandations connexes ont été adoptées², et portent sur les «conducteurs» travaillant dans le secteur des transports par route, secteur en plein essor et très insuffisamment réglementé³.

Dans les années 1950, des propositions ont été faites pour introduire une plus grande flexibilité, en particulier concernant la détermination du champ d'application, la définition de la durée du travail et la fixation de la durée du travail et des périodes de repos⁴. La Commission des transports internes a recommandé la révision de la convention n° 67 car la ratification de celle-ci était entravée par le fait que les mandants tripartites considéraient son champ d'application «trop large» et ses dispositions «trop détaillées et trop rigides»⁵.

Lors de l'élaboration des nouvelles normes sur la durée du travail et les périodes de repos dans le secteur des transports routiers, des points de vue divergents ont été exprimés concernant les instruments à adopter et sur le contenu de leurs dispositions⁶. En 1979, **la convention (n° 153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979**, et **la recommandation (n° 161) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979**, ont été adoptées⁷, portant révision de la convention n° 67.

En 2019, le BIT a adopté les Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports, qui font référence à la convention n° 153 et à la recommandation n° 161⁸.

Évolution de la situation à l'OIT depuis l'adoption de ces instruments

1. 1939: la CIT adopte la convention n° 67

¹ Convention (n° 1) sur la durée du travail (industrie), 1919, qui sera examinée par le Groupe de travail tripartite du MEN à sa dixième réunion en 2026 (voir la Note technique 1.1); et convention (no 14) sur le repos hebdomadaire (industrie), 1921.

² Convention (n° 67) sur la durée du travail et les repos (transports par route), 1939, recommandation (n° 63) sur les livrets de contrôle (transports par route), 1939, recommandation (n° 64) sur le travail de nuit (transports par route), 1939, recommandation (n° 65) sur les méthodes de réglementation de la durée du travail (transports par route), 1939, et recommandation (n° 66) sur les repos (chauffeurs particuliers), 1939.

³ BIT: Réglementation de la durée du travail et des repos des conducteurs professionnels (et de leurs aides) de véhicules effectuant des transports par route, [Rapport IV](#), CIT, 24^e session, 1938, p. 23.

⁴ BIT: *La durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers*, [Rapport VII\(1\)](#), CIT, 64^e session, 1978, pages 1 et 2.

⁵ BIT: [Rapport VII\(1\)](#), 1978, p. 60.

⁶ BIT: *Rapport de la Commission des transports routiers: soumission, discussion et adoption*, [Compte rendu des travaux](#), CIT, 65^e session, 1979, p. 37/4-37/11 et 39/1-39/3.

⁷ Lors du vote final sur la C153 et la R161, les employeurs se sont opposés. BIT [Compte rendu des travaux](#), 1979, pp. 39/2 et 44/8-44/13.

⁸ BIT: [Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports](#), 2019.

La convention n° 67 fixe des normes réglementant la durée du travail et les périodes de repos obligatoires des personnes occupées, à titre professionnel, à conduire un véhicule utilisé aux transports par route, ainsi qu'aux aides et autres personnes occupées, à titre professionnel, à des travaux concernant le véhicule. Elle fixe la semaine normale de travail à 48 heures et une journée normale de travail à huit heures, ces limites pouvant être étendues dans certaines circonstances⁹. La convention n° 153 ayant porté révision de la convention n° 67, cette dernière a perdu son objet et a été abrogée par la CIT en 2017.

Voir: [Convention n° 67](#) et [Instrument d'abrogation](#) (CIT, 106e session, 2017)

2. 1979: adoption de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161, portant révision de la convention n° 67

La convention n° 153 et la recommandation n° 161 qui l'accompagne fixent des normes de référence relatives au temps de travail dans le secteur des transports routiers¹⁰. La convention n° 153 a porté révision de la convention n° 67 et l'a fermée à de nouvelles ratifications.

La convention n° 153 prévoit que la durée totale maximum de conduite, y compris les heures supplémentaires, ne doit dépasser neuf heures par jour et 48 heures par semaine. La recommandation n° 161 dispose que la durée normale du travail devrait être réduite progressivement et par étapes afin de ne pas dépasser quarante heures par semaine et huit heures par jour en moyenne.

Voir: [Convention n° 153](#) et [recommandation n° 161](#)

3. 1996 - 1999: le Conseil d'administration a classé la convention n° 153 et la recommandation n° 161 dans la catégorie des instruments à réviser

En 1996, sur la base des recommandations du Groupe de travail Cartier, le Conseil d'administration a invité les États Membres à envisager de ratifier la convention n° 153, et d'informer le Bureau de tout obstacle à la ratification, ainsi que des éventuels besoins de révision, à la suite de quoi son statut serait réexaminé¹¹. En 1998, le Conseil d'administration a approuvé la proposition du Groupe de travail d'inscrire la révision de la convention n° 153 en tant que question séparée dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour de la CIT, plutôt que de l'examiner dans le cadre de la question relative à l'aménagement du temps de travail¹². En 1999, le Conseil d'administration a décidé que la recommandation n° 161 devrait

⁹ BIT: [Rapport VII\(1\)](#), 1978, p. 41.

¹⁰ BIT: [Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports](#), 2019, p. 29.

¹¹ Le Conseil d'administration a décidé de mettre la C67 à l'écart, avec effet immédiat, et d'envisager son abrogation ultérieurement. Une fois révisée par la C153, la C67 a été considérée comme obsolète, et les trois États parties à cette convention ont été invités à la dénoncer et à envisager de ratifier la convention portant révision de la C67.

¹² Lors de la discussion sur la C153 au sein du Groupe de travail, les groupes des employeurs et des travailleurs sont convenus que les questions couvertes par la convention présentaient des caractéristiques spécifiques qui différaient de la notion générale de temps de travail. [GB.271/LILS/5\(Rev.1\)](#), paragr. 66-67.

être révisée en même temps que la convention n° 153, étant donné que ses dispositions sont parallèles à celles de la convention et les complètent.

La révision de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161 a fait partie des propositions examinées périodiquement par le Conseil d'administration pour l'ordre du jour de la CIT jusqu'en 2007, date à laquelle cette question a été retirée¹³.

Voir: [GB.265/LILS/WP/PRS/1](#), paragr. V.3 et IV.2 (document d'information préparé par le Bureau pour le Groupe de travail, mars 1996); [GB.265/LILS/5](#), paragr. 61 à 63 et 49 (discussion du Groupe de travail, mars 1996); [GB.265/8/2](#), paragr. 24 (discussion de la Commission LILS, mars 1996); [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#), paragr. 79-90 (document d'information préparé par le Bureau pour le Groupe de travail, mars 1998); [GB.271/LILS/5\(Rev.1\)](#), paragr. 65 à 74 (discussion du Groupe de travail, mars 1998); [GB.271/11/2](#), paragr. 15 (discussion de la Commission LILS, mars 1998); [GB.276/LILS/WP/PRS/4](#), paragr. II.7 (document d'information préparé par le Bureau pour le Groupe de travail, novembre 1999); [GB.276/LILS/5](#), paragr. 63-65 (discussion du Groupe de travail, novembre 1999); [GB.276/10/2](#), paragr. 10 (discussion de la Commission LILS, novembre 1999)

Analyse de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161

Le tableau ci-après présente une analyse disposition par disposition des dispositions de fond de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161, comparées aux normes internationales du travail pertinentes d'application générale et aux instruments sectoriels.

ANALYSE DES DISPOSITIONS DE FOND DE LA CONVENTION N° 153 ET DE LA RECOMMANDATION N° 161	
Articles 1-2 de la C153 Paragr. 1-3 de la R161	• <i>Objectif:</i> ○ <i>C153:</i> s'applique aux conducteurs salariés de véhicules automobiles effectuant à titre professionnel des transports intérieurs ou internationaux par route de marchandises ou de personnes, que ces conducteurs soient employés dans des entreprises de transports pour le compte d'autrui ou dans des entreprises effectuant des transports de marchandises ou de personnes pour compte propre. Sauf disposition contraire, s'applique aux conducteurs, aux propriétaires de véhicules automobiles effectuant à titre professionnel des transports routiers et aux membres non salariés de leur famille. Permet des exclusions. ○ <i>R161:</i> s'applique au personnel salarié occupé en qualité de conducteurs; aux autres personnes circulant à bord d'un véhicule utilisé pour les transports par route et occupés à des travaux concernant le véhicule, ses passagers ou sa charge. Certaines parties s'appliquent aux propriétaires de véhicules automobiles effectuant à titre professionnel des transports routiers et aux membres non salariés de leur famille, lorsqu'ils travaillent en qualité de conducteurs ou sont occupés à des fonctions connexes. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents:</i> aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle:</i> ces instruments permettent à l'autorité nationale compétente d'exclure les travailleurs conduisant certains types de véhicules, comme les

¹³ [GB.273/2](#), 1998, paragr. 145 à 152; [GB.276/2](#), 1999, paragr. 294 à 301; [GB.297/2](#), 2006, paragr. 13 et 83; [GB.300/2/2](#), 2007, paragr. 81.

	ambulances ou les taxis, à condition que des normes adéquates soient fixées sur la durée de conduite et les repos ¹⁴ . Le champ d'application de ces instruments n'est pas conforme à la pratique, puisque ceux-ci s'appliquent essentiellement aux conducteurs salariés, alors que le secteur du transport routier se compose en grande partie de conducteurs non salariés ¹⁵ .
Article 3 de la C153 Paragr. 4 de la R161	• <i>Objectif</i>: exige la tenue de consultations tripartites avant la prise de décision. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: beaucoup d'autres normes internationales contiennent des dispositions similaires concernant les consultations tripartites. • <i>Pertinence actuelle</i>: conforme à la pratique actuelle.
Article 4 de la C153 Paragr. 5-6 de la R161	• <i>Objectif</i>: définit la 'durée du travail' comme le temps consacré par les conducteurs salariés à la conduite et à d'autres travaux pendant la période de circulation du véhicule; aux travaux auxiliaires concernant le véhicule, ses passagers ou sa charge. Les périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité, passées sur le véhicule ou au lieu de travail et pendant lesquelles les conducteurs ne disposent pas librement de leur temps, peuvent être considérées comme faisant partie de la durée du travail. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. La Règle 2.3 – A2.3 de la convention du travail maritime, 2006, définit la durée du travail comme le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire et les heures de repos comme le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; n'inclut pas les interruptions de courte durée. La C30 sur la durée du travail (commerce et bureaux) dispose que la 'durée du travail' ne comprend pas les repos pendant lesquels le personnel n'est pas à la disposition de l'employeur. • <i>Pertinence actuelle</i>: définit la «durée du travail» en fonction des spécificités du secteur des transports routiers. Le calcul de la durée du travail tient compte des activités non liées à la conduite, comme les activités annexes, y compris le ravitaillement en carburant et l'attente de marchandises chez un expéditeur, ou de passagers. En ce qui concerne la pertinence continue du type d'unité utilisé par la convention, selon une étude menée conjointement par l'OIT et l'OMS, 79 pays sur les 82 ayant indiqué avoir adopté une législation nationale sur le temps de conduite maximum, ont défini des limites en heures plutôt qu'en distance¹⁶.
Paragr. 7 à 11 de la R161	• <i>Objectif</i>: la durée normale du travail (hors heures supplémentaires) ne devrait pas dépasser quarante heures par semaine et pourra être réalisée progressivement et par étape. Dans les transports à longue distance et dans d'autres activités de transport auxquelles la norme se révèle impraticable dans le seul cadre de la semaine, cette norme pourra être calculée en moyenne sur une période de quatre semaines au maximum. La durée normale du travail ne devrait pas dépasser huit heures par jour en moyenne, sauf lorsque la durée hebdomadaire normale du travail est répartie inégalement sur les différents jours de la semaine (10 heures maximum) ou comporte d'importantes périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité ou encore des interruptions de travail, ou lorsqu'il est nécessaire de permettre à l'équipage du véhicule de gagner un lieu approprié de repos (12 heures maximum). • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: l'article 1 de la C47 adopte le principe de la semaine de quarante heures; le paragr. 4 de la R116 recommande que

¹⁴ L'inclusion des conducteurs indépendants et l'absence d'exceptions pour certains types de transport ne sont pas conformes à la législation européenne. [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#), paragr. 85.

¹⁵ BIT: [Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports](#), paragr. 24.

¹⁶ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), publication à paraître, disponible uniquement en anglais.

	la durée normale du travail devrait être progressivement réduite en vue d'atteindre quarante heures par semaine sans aucune diminution du salaire des travailleurs. • <i>Pertinence actuelle</i>: vise à limiter ou à réduire progressivement la durée normale du travail dans le secteur des transports routiers. Selon l'étude OIT-OMS, 42 des 82 pays ayant adopté une législation sur le temps de conduite et les périodes de repos ont adopté des dispositions prévoyant une durée maximale de conduite par semaine ou de deux semaines. La durée maximale de conduite est fixée à 42 heures par semaine dans un pays, à 48 heures par semaine dans deux pays et à 68 heures par période de sept jours dans un autre pays. Dans 38 pays, la durée maximale de conduite est de 56 heures par semaine et de 90 heures sur deux semaines¹⁷.
Article 5 de la C153 Paragr. 14 de la R161	• <i>Objectif</i>: dispose qu'aucun conducteur ne doit être autorisé à conduire au-delà d'une période continue de quatre heures au plus sans bénéficier d'une pause, et réglemente l'application pratique et les dérogations possibles à cette limite. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. • <i>Pertinence actuelle</i>: les pauses à intervalles réguliers des conducteurs, qu'ils soient salariés ou non, durant la journée de travail sont essentielles pour réduire l'accumulation de la fatigue et peuvent contribuer à réduire le stress lié au travail¹⁸. La norme de quatre heures fixée par la C153 et la R161 est appliquée par 18 pour cent des pays qui réglementent le temps de pause, tandis que la durée de conduite la plus courante avant une pause est de quatre heures et 30 minutes¹⁹. Cette norme n'est pas conforme à la norme de quatre heures et 30 minutes fixée par d'autres normes internationales de référence spécifiques à ce secteur²⁰. La plupart des pays reconnaissent l'importance des pauses pendant la journée de travail et exigent qu'au moins une pause soit accordée après une période maximum de travail continu, ou qu'un temps de repos total soit accordé, pouvant être divisé en plusieurs pauses²¹.
Article 6 de la C153 Paragr. 15-17 de la R161	• <i>Objectif</i>: la durée totale maximum de conduite, y compris les heures supplémentaires, ne doit dépasser ni neuf heures par jour, ni 48 heures par semaine. Les totaux des heures de conduite doivent être réduits dans les transports s'effectuant dans des conditions particulièrement difficiles. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays déterminera les transports s'effectuant dans de telles conditions. ○ <i>C153</i>: les durées totales de conduite peuvent être calculées en moyenne sur un nombre de jours ou de semaines à déterminer par l'autorité ou l'organisme compétent. ○ <i>R161</i>: les durées totales de conduite pourront être calculées en moyenne sur une période maximum de quatre semaines. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. • <i>Pertinence actuelle</i>: définit la durée totale maximum de conduite concernant spécifiquement ce secteur. Selon l'étude OIT-OMS, 64 pour cent des pays qui

¹⁷ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), publication à paraître, disponible uniquement en anglais.

¹⁸ BIT: Étude d'ensemble: [Garantir un temps de travail décent pour l'avenir](#), Rapport III (Partie B), CIT, 107e session, Genève 2018, paragr. 166.

¹⁹ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), publication à paraître, disponible uniquement en anglais.

²⁰ Nations Unies: *Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)*, 1970, entré en vigueur en 1976; et UE: [Règlement \(CE\) N° 561/2006](#). Voir aussi: *Espagne, demande directe*, adoptée en 2014.

²¹ BIT: [Étude d'ensemble 2018](#), paragr. 167 à 175; [Regulation of working times, driving times and rest periods for commercial vehicle drivers: a comparative study](#), 2023, p. 18-19.

	règlementent la durée maximale de conduite fixent cette durée à neuf heures²². Toute prolongation de la durée maximale de conduite totale au-delà de neuf heures par jour est interdite, contrairement à d'autres normes internationales spécifiques à certains secteurs, qui autorisent jusqu'à 10 heures par jour²³.
Article 7 de la C153 Paragr. 12 de la R161	• <i>Objectif</i>: tout conducteur salarié a droit à une pause après une durée du travail de cinq heures continues. La R161 étend cette disposition aux personnes circulant à bord d'un véhicule utilisé pour les transports par route et occupées à des travaux concernant le véhicule, ses passagers ou sa charge. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant le temps de travail continu ou les pauses dans les transports routiers. • <i>Pertinence actuelle</i>: la durée maximale du temps de travail et les pauses des conducteurs salariés peuvent contribuer à préserver leur santé et leur efficacité et contribuent ainsi à la sécurité routière²⁴.
Paragr. 13 de la R161	• <i>Objectif</i>: l'autorité ou l'organisme compétent devrait prescrire le nombre maximum d'heures qui peuvent s'écouler entre deux périodes successives de repos journalier. L'amplitude ne devrait pas être telle qu'elle réduirait la période de repos journalier à laquelle les travailleurs ont droit. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: complète la C153.
Article 8 de la C153 Paragr. 18-22 de la R161	• <i>Objectif</i>: le repos journalier des conducteurs doit être d'au moins dix heures consécutives au cours de toute période de vingt-quatre heures à compter du commencement de la journée de travail (C153) ou de onze heures consécutives (R161), qui pourra être calculé en moyenne, étant entendu qu'il ne devrait en aucun cas être inférieur à huit heures; différentes durées et modalités de repos en fonction des circonstances spécifiques; et dérogations. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. • <i>Pertinence actuelle</i>: les pauses à intervalles réguliers durant la journée de travail des conducteurs sont essentielles pour réduire l'accumulation de la fatigue et peuvent contribuer à réduire le stress lié au travail²⁵. Selon l'étude OIT-OMS, 57 pays sur les 82 ayant adopté une législation sur le temps de conduite et les périodes de repos, celle-ci prévoit un temps de repos quotidien minimum. La plupart des pays prévoient au moins 10 heures consécutives²⁶.
Paragr. 23 à 25 de la R161	• <i>Objectif</i>: la durée minimum du repos hebdomadaire devrait être fixée à vingt-quatre heures consécutives, précédées ou suivies du repos journalier. Le repos hebdomadaire devrait, autant que possible, coïncider avec un dimanche ou avec les jours de repos consacrés par la tradition et les usages et pouvoir, au cours d'une période donnée, être pris au lieu de résidence un certain nombre de fois. Dans les transports à longue distance, les repos hebdomadaires pourront être cumulés sur deux semaines consécutives; le cumul de ces repos sur des périodes plus longues pourra être autorisé.

²² OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), publication à paraître, disponible uniquement en anglais.

²³ Les États Membres également assujettis au [Règlement \(CE\) N° 561/2006](#) et/ou à l'[AETR](#) ont signalé des problèmes de conformité avec la C153. Voir: *Espagne*, [demande directe](#), adoptée en 2014.

²⁴ BIT: [Étude d'ensemble 2018](#), paragr. 166; [Regulation of working times - commercial vehicle drivers](#), 2023, p. 15.

²⁵ BIT: [Étude d'ensemble 2018](#), paragr. 166.

²⁶ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), publication à paraître, disponible uniquement en anglais.

	• <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: l'article 2 de la C14 sur le repos hebdomadaire est l'instrument le plus à jour qui régit le repos hebdomadaire, et prévoit une période de repos d'au moins 24 heures consécutives par période de sept jours; et coïncidera, autant que possible, avec les jours consacrés par la tradition ou les usages du pays ou de la région. • <i>Pertinence actuelle</i>: conforme à la pratique actuelle.
Article 9 de la C153 Paragr. 26 à 28 de la R161	• <i>Objectif</i>: permet, à titre de dérogations temporaires mais uniquement dans la mesure nécessaire pour effectuer les travaux indispensables, des prolongations de la durée de conduite, des prolongations de la durée du travail continu ainsi que des réductions de la durée du repos, en cas d'accident, de dépannage, de retard imprévu, de perturbation de service ou d'interruption du trafic, de force majeure, ou de nécessité urgente et exceptionnelle d'assurer le fonctionnement de services d'intérêt public. ○ <i>Article 9(2), C153</i>: lorsque le strict respect de la durée du travail continu n'est pas possible, les autorités peuvent autoriser des prolongations ou des réductions de cette durée. Les pays doivent déclarer ces conditions lors de la ratification, rendre compte des progrès accomplis vers une application plus stricte et peuvent ensuite annuler les dérogations. ○ <i>R161</i>: les prolongations sont autorisées pour permettre à l'équipage d'atteindre un lieu approprié pour s'arrêter ou de terminer son voyage, à condition que la sécurité routière n'en soit pas compromise. Des dérogations temporaires peuvent également être accordées en cas de surcroît extraordinaire de travail. Les heures supplémentaires doivent être rémunérées à un taux majoré ou donner lieu à une autre forme de compensation. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. La C1 et la C30 sur la durée du travail autorisent des dérogations temporaires à la durée normale du travail en cas d'accident, en cas de travaux d'urgence à effectuer aux machines ou à l'outillage, ou en cas de force majeure, mais uniquement dans la mesure nécessaire pour éviter qu'une gêne sérieuse ne soit apportée à la marche normale du lieu de travail. • <i>Pertinence actuelle</i>: ces dispositions, en particulier l'article 9(2), ont pour objet de permettre une application plus souple de la C153 et de faire face aux difficultés pratiques liées à la réglementation des transports routiers, compte tenu de la grande diversité des opérations de transport et des contextes nationaux²⁷.
Article 10 de la C153 Paragr. 29-31 de la R161	• <i>Objectif</i>: exige des conducteurs de tenir un livret individuel de contrôle, et des employeurs de tenir un relevé indiquant les heures de travail et de repos de tout conducteur qu'il emploie. Prévoit que les moyens de contrôle traditionnels peuvent être remplacés ou complétés par le recours aux moyens modernes tels que les tachygraphes. ○ <i>R161</i>: prévoit une procédure visant à autoriser une dérogation temporaire à la durée normale du travail en cas de surcroît extraordinaire de travail. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. Le paragr. 21 de la R116 sur la réduction de la durée du travail détaille les mesures visant à garantir le respect des dispositions, notamment via la tenue de registres. • <i>Pertinence actuelle</i>: conforme à la pratique actuelle relative au contrôle via la tenue de registres et conserve sa pertinence. Des modalités de contrôle peuvent évoluer pour répondre aux besoins de ce secteur. D'autres réglementations internationales et nationales ont intégré les avancées technologiques telles que le tachygraphe

²⁷ BIT: [Compte rendu des travaux](#), 1979, p. 37/4-37/11 et 39/1-39/3.

	(manuel), le tachygraphe numérique (avec la carte de conducteur) ou les dispositifs d'enregistrement électroniques.
Article 11 de la C153 Paragr. 32 de la R161	• <i>Objectif</i>: prévoit un système d'inspection adéquat, comportant des contrôles dans les entreprises et sur les routes, et des sanctions appropriées en cas d'infraction. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. Le paragr. 21 de la R116 sur la réduction de la durée du travail détaille les mesures visant à garantir le respect des dispositions, notamment via des inspections et des sanctions appropriées. La C81 sur l'inspection du travail prévoit que les entreprises de transport peuvent être exemptées de l'application de cette convention. La R82 régit l'inspection du travail dans le secteur des mines et des transports en tenant compte des spécificités sectorielles²⁸. • <i>Pertinence actuelle</i>: la mise en place de systèmes d'inspection adéquats est difficile en raison de la part des travailleurs non salariés qui échappent aux mécanismes d'inspection du travail. Dans ce secteur où la main-d'œuvre est particulièrement mobile et fragmentée, les «lieux de travail» peuvent être un camion, une cabine ou un bus circulant sur le réseau autoroutier et routier.
Articles 12-13 de la C153 Paragr. 33 de la R161	• <i>Objectif</i>: les dispositions, y compris celles relatives à la sécurité routière, doivent être appliquées par voie législative ou réglementaire, sauf si elles sont appliquées par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale. ○ <i>R161</i>: application selon la méthode qui paraîtra la mieux appropriée aux conditions nationales et aux besoins de chaque catégorie de transports. ○ <i>C153</i>: porte révision de la C67. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire concernant les transports routiers. La disposition relative à l'application de cet instrument est similaire à celle d'autres instruments sectoriels, notamment l'article 7 de la convention (n° 137) sur le travail dans les ports, 1973. • <i>Pertinence actuelle</i>: conforme à la pratique actuelle consistant en la mise en œuvre via la législation, ou, le cas échéant, de conventions collectives, de sentences arbitrales ou d'autres moyens compatibles avec la législation et la pratique nationales, en tenant compte des conditions et des besoins du secteur

Les instruments en 2026

A Contexte général

Le transport routier est un secteur stratégique pour le développement social et économique car il garantit la mobilité des personnes et des marchandises à travers les territoires et les pays. Sa contribution à la croissance économique et à la création d'emplois est importante²⁹. Pourtant, chaque année, près de 1,19 million de personnes se font tuer et quelque 50 millions d'autres sont blessées dans des accidents sur les routes du monde entier³⁰. Dans 10 à 22 pour cent des

²⁸ BIT: [Resolution \(no. 67\) concerning labour inspection in road transport](#), 1957, pp. 50-54.

²⁹ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 2.

³⁰ OMS: [Traumatismes dus aux accidents de la circulation](#), 13 décembre 2023.

cas, les accidents impliquent des véhicules utilitaires³¹, les accidents impliquant des véhicules lourds étant généralement plus meurtriers.

Un certain nombre de pays doivent faire face à des pénuries de conducteurs de véhicules utilitaires et à des taux de rotation élevés de la main-d'œuvre dans le transport routier³². L'évolution des vingt dernières années a eu un fort impact sur la structure du secteur. L'externalisation est une tendance dominante du secteur³³. Le secteur du transport de marchandises se compose majoritairement de conducteurs de véhicules utilitaires non salariés et de petites et moyennes entreprises³⁴. Le travail informel suscite des préoccupations en matière de sécurité et de santé au travail et de sécurité publique³⁵. En outre, les pressions exercées par les acteurs de la chaîne d'approvisionnement peuvent être une cause sous-jacente des pratiques de conduite à risque adoptées par certains travailleurs du transport, ce qui peut avoir des effets négatifs sur la sécurité routière³⁶.

En ce qui concerne la détermination de la durée du travail des conducteurs de véhicules utilitaires³⁷, son application aux non-salariés et ses incidences sur la concurrence et la sécurité routière³⁸, il existe un certain nombre d'intérêts divergents. Les Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports récemment adoptés par l'OIT disposent que les gouvernements devraient «réglementer le temps de conduite et le temps de pause des conducteurs de véhicules utilitaires», englobant les conducteurs de véhicules utilitaires, y compris ceux qui ne sont pas salariés; et «examiner la question de la réglementation de la durée du travail des conducteurs de véhicules utilitaires non salariés»³⁹. Ces principes directeurs précisent que la rémunération des conducteurs salariés et non salariés doit couvrir à la fois le temps de conduite et le temps consacré à des activités annexes non liées à la conduite⁴⁰.

Au niveau mondial, en 2019, le secteur des transports et des communications enregistrait l'une des durées hebdomadaires moyennes de travail les plus longues d'un point de vue sectoriel: soit plus de 48 heures et, lorsqu'on ventile ces données par genre, plus de 49 heures pour les hommes et 40 heures pour les femmes⁴¹. Pour plus de 40 pour cent des travailleurs occupés dans ce secteur, la durée hebdomadaire du travail était supérieure à 48 heures⁴², plus de 10 pour

³¹ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 1.

³² BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 49.

³³ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 137.

³⁴ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 24.

³⁵ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 26.

³⁶ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 29, et [Conclusions concernant la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier](#), 2015, paragr. 8.

³⁷ Un «conducteur de véhicule utilitaire» est une personne – salariée ou non – qui conduit un véhicule utilitaire, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du véhicule pour pouvoir le conduire, si nécessaire. BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 10.

³⁸ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 87.

³⁹ Ces lignes directrices concernent la première Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 proclamée par les Nations Unies. La deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) est en cours. Voir: BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 5, 83 et 87.

⁴⁰ BIT: [Principes directeurs - secteur des transports](#), 2019, paragr. 76, 80 et 81.

⁴¹ BIT: [Working Time and Work-Life Balance Around the World](#), 2022, p. 12.

⁴² BIT: [Working Time and Work-Life Balance Around the World](#), 2022, p. 18.

cent d'entre eux travaillaient moins de 35 heures par semaine et environ 3 pour cent travaillaient moins de 20 heures par semaine⁴³.

B Situation au regard des normes internationales du travail

(1) Informations relatives à la ratification de la convention n° 153

La convention n° 153 est en vigueur dans 9 États Membres.

En 1998, le Groupe de travail Cartier a noté que plusieurs États Membres avaient signalé des difficultés empêchant la ratification de la convention n° 153⁴⁴. Les États Membres assujettis à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route («AETR») et/ou au règlement de l'UE sur les transports par route ont fait part d'obstacles du fait de divergences entre la législation en vigueur dans leurs pays et certaines dispositions de la convention⁴⁵.

Convention	Ratifications effectives :	Autres informations
Convention n° 153	9 ratifications effectives (0 dénonciation)	• <u>Dernière ratification</u>: 2008 (<i>Ukraine</i>) • <u>Ratification par dates</u>: années 1980: 7;⁴⁶ années 2000: 2⁴⁷. • <u>Ratification par région</u>: Europe et Asie centrale: 4 ratifications;⁴⁸ Amériques: 4 ratifications;⁴⁹ États arabes: 1 ratification;⁵⁰ Afrique: 0 ratification; Asie et le Pacifique: 0 ratification. • Aucune déclaration d'application à des territoires non-métropolitains.

(2) Informations concernant l'application de la convention n° 153

La commission d'experts continue de contrôler la convention n° 153. Il y a actuellement six commentaires en cours concernant:

- Mesures prises pour donner effet aux dispositions relatives au temps de conduite continu et aux pauses, à la réduction du temps total de conduite lorsque les conditions sont difficiles, et aux dérogations⁵¹; champ d'application et réglementation des

⁴³ BIT: [Working Time and Work-Life Balance Around the World](#), 2022, p. 33.

⁴⁴ [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#), partie II.5.

⁴⁵ Nations Unies: [AETR](#), 1970; et UE: [Règlement \(CE\) N° 561/2006](#). Voir aussi: *Espagne*, [demande directe](#), adoptée en 2014.

⁴⁶ *Suisse, Mexique, Venezuela (République bolivarienne du), Espagne, Iraq, Équateur et Uruguay*.

⁴⁷ *Türkiye et Ukraine*.

⁴⁸ *Suisse, Espagne, Türkiye et Ukraine*.

⁴⁹ *Mexique, Venezuela (République bolivarienne du), Équateur, Uruguay*.

⁵⁰ *Iraq*.

⁵¹ *Équateur*, [demande directe](#), adoptée en 2022; *Espagne*, [observation](#), adoptée en 2024.

catégories de conducteurs exclues⁵²; réduction des périodes de repos journalier⁵³; et contrôle via la tenue de registres⁵⁴.

- Non-conformité de la législation nationale avec les normes relatives à la durée totale maximum de conduite et au repos journalier⁵⁵. Données statistiques recueillies lors des activités d'inspection concernant le temps de travail, y compris les heures supplémentaires, dans le secteur des transports routiers⁵⁶.
- Préoccupations des partenaires sociaux sur l'application pratique de la convention, en ce qui concerne le dépassement de la durée totale maximum de conduite⁵⁷; journées de travail difficiles pour les conducteurs en raison de l'insuffisance de la formation, de problèmes de santé, de problèmes liés aux véhicules et d'autres facteurs⁵⁸.
- Fourniture d'une assistance technique aux États Membres qui indiquent ne pas très bien connaître certains concepts de la convention⁵⁹.

Principaux éléments d'appréciation à retenir

Dans le cadre de l'examen de la convention n°153 et de la recommandation n°161 en vue d'en déterminer le statut, les éléments suivants sont particulièrement pertinents:

- La convention n° 153 et la recommandation n° 161 sont des instruments sectoriels relatifs au temps de travail. Elles réglementent le temps de travail dans le secteur des transports routiers, compte tenu des difficultés pratiques liées à la grande diversité des opérations de transport et des contextes nationaux.
- La convention n° 153 est en vigueur dans 9 États Membres et elle est pleinement contrôlée par la commission d'experts.
- Le Groupe de travail Cartier a classé la convention n° 153 et la recommandation n° 161 dans la catégorie des instruments à réviser, mais à ce jour, aucune question à cet égard n'a été inscrite à l'ordre du jour de la Conférence.
- Bien que d'autres normes relatives au temps de travail d'application générale s'appliquent aux travailleurs occupés dans le secteur des transports routiers, il s'agit des seuls instruments qui traitent des spécificités de ce secteur, notamment en ce qui concerne le temps de conduite continu et maximum et les périodes de repos journalier correspondantes.
- La convention n° 153 et la recommandation n° 161 s'appliquent essentiellement aux conducteurs salariés, alors que ce secteur se compose aujourd'hui en grande partie de conducteurs non salariés et de petites et moyennes entreprises.

⁵² Mexique, [demande directe](#), adoptée en 2021; Espagne, [observation](#), adoptée en 2024.

⁵³ Ukraine, [demande directe](#), adoptée en 2020.

⁵⁴ Iraq, [demande directe](#), adoptée en 2025..

⁵⁵ Mexique, [demande directe](#), adoptée en 2021.

⁵⁶ Espagne, [observation](#), adoptée en 2024.

⁵⁷ Uruguay, [demande directe](#), adoptée en 2020.

⁵⁸ Mexique, [demande directe](#), adoptée en 2021.

⁵⁹ Iraq, [demande directe](#), adoptée en 2025.

Mesures possibles soumises pour examen concernant la convention n° 153 et la recommandation n° 161

La convention n° 153 et la recommandation n° 161 sont les seuls instruments qui réglementent spécifiquement la durée du travail et les périodes de repos dans le secteur des transports routiers. L'objectif d'appliquer des normes relatives au temps de travail à ce secteur reste pertinent. Cependant, ces instruments couvrent principalement les conducteurs salariés, et leur champ d'application limité ne correspond pas à la composition actuelle de ce secteur. Cela pose la question de savoir si ces instruments demeurent pleinement adaptés à leur finalité.

Suite à l'examen de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161, le Groupe de travail tripartite du MEN modulera les enseignements tirés dans le cadre des activités du Groupe de travail tripartite du MEN propres à cet examen.

Si le Groupe de travail tripartite du MEN décide de recommander l'adoption d'un instrument complet concernant le temps de travail, il voudra sans doute indiquer que cet instrument inclurait les instruments sectoriels relatifs à la durée du travail et aux périodes de repos dans les transports routiers, et formuler des recommandations appropriées à cet égard. Il pourrait notamment recommander d'envisager l'abrogation ou le retrait de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161 après l'adoption d'un nouvel instrument complet, s'il est adopté, garantissant ainsi une meilleure protection des droits des travailleurs dans le secteur des transports routiers.

Le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait également envisager d'examiner ces instruments séparément, comme indiqué ci-dessous.

Sur la base des informations qui précèdent, et afin d'assurer la cohérence avec les précédentes recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN, le **Bureau recommande d'envisager:**

- la classification de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161 dans la catégorie des instruments *appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future*;
- s'il existe une *lacune dans la couverture* en ce qui concerne le champ d'application de la réglementation internationale relative à la durée du travail et aux périodes de repos dans les transports routiers; et
- les *mesures de suivi concrètes et assorties de délais* de mise en œuvre, composées des mesures non normatives énoncées ci-dessous.

À cet égard, le Bureau a particulièrement tenu compte de la pertinence continue des normes relatives au temps de travail qui réglementent les spécificités du secteur des transports routiers, et du fait qu'actuellement, les seules normes internationales du travail relatives à la durée du travail et aux périodes de repos dans ce secteur ont un champ d'application limité, étant donné que la plupart des dispositions ne couvrent pas les conducteurs non salariés.

Le Groupe de travail tripartite du MEN prendra des décisions au sujet des trois éléments qui relèvent de son mandat et formulera les recommandations correspondantes au Conseil d'administration concernant la convention n° 153 et la recommandation n° 161.

1. STATUT DES INSTRUMENTS À L'EXAMEN:

Le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait examiner si, dans le cadre de leur statut juridique actuel d'instruments actifs, la convention n° 153 et la recommandation n° 161 devraient être classées dans la catégorie des instruments *à jour*, ou *appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future*, ou *dépassés*. Lorsqu'il décidera du statut de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161, le Groupe de travail tripartite du MEN examinera si celles-ci sont conformes à leur finalité.

2. RECENSEMENT DES LACUNES DANS LA COUVERTURE:

Lorsqu'il déterminera s'il existe ou non des lacunes dans la couverture concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers, le Groupe de travail tripartite du MEN devrait tenir compte de tous les éléments pertinents, notamment:

- i. le fait que ce thème est réglementé par deux instruments sectoriels relatifs au temps de travail dans les transports routiers qui ne sont peut-être pas considérés comme étant tout à fait à jour; et
- ii. s'il existe une lacune dans la réglementation internationale relative au temps de travail dans les transports routiers, étant donné que le champ d'application limité de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161 ne reflète pas les nouvelles réalités du secteur des transports routiers, en particulier en ce qui concerne les conducteurs non salariés de ce secteur.

3. SUITE À DONNER, SELON QU'IL CONVIENT:

Compte tenu de la pratique du Groupe de travail tripartite du MEN et des particularités des instruments à l'examen, le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait examiner les mesures de suivi qu'il convient de prendre:

- i. **Si le Groupe de travail tripartite du MEN considère que la convention n° 153 et la recommandation n° 161 ont le statut d'instruments appelant d'autres actions pour assurer leur pertinence continue et future**, il pourrait recommander que le Bureau prenne les mesures nécessaires, notamment les suivantes:
 - (a) si le Groupe de travail tripartite du MEN considère qu'il existe une lacune réglementaire dans la couverture relative à la durée du travail et aux périodes de repos dans les transports routiers, il pourrait recommander au Conseil d'administration d'envisager de la combler, notamment en inscrivant une question normative à l'ordre du jour de la Conférence et/ou par des moyens non normatifs; ou
 - (b) si le Groupe de travail tripartite du MEN considère qu'il n'y a pas de lacune réglementaire dans la couverture relative à la durée du travail et aux périodes de repos dans les transports routiers mais que des mesures supplémentaires sont nécessaires, il pourrait recommander au Conseil

d'administration d'envisager de demander que des mesures non normatives soient prises, par exemple, la conduite de recherches pour identifier les principaux défis et opportunités liés à l'application des instruments par les États Membres de l'OIT, en vue de faciliter une discussion tripartite sur les différentes mesures de suivi qu'il conviendrait de prendre.

- ii. **Si le Groupe de travail tripartite du MEN considère, en revanche, que la convention n° 153 et la recommandation n° 161 sont des instruments à jour**, il pourrait constater que leur pleine application nécessite de *promouvoir la ratification de la convention n° 153, et que cela passe par la concertation et l'engagement des gouvernements et des partenaires sociaux, avec l'appui du Bureau*. Le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait recommander que les mandants tripartites collaborent pour prendre des mesures actives en vue de la ratification et de l'application effective de la convention n° 153 et de la recommandation n° 161.
- iii. **Si le Groupe de travail tripartite du MEN considère que la convention n° 153 et la recommandation n° 161 ont le statut d'instruments dépassés**, il pourrait décider de recommander:
 - (a) leur révision via l'inscription d'une question normative à l'ordre du jour de la Conférence; et
 - (b) après l'adoption de nouveaux instruments portant révision de ces instruments, que leur abrogation ou leur retrait, selon qu'il convient, soit envisagé par la Conférence:
 - i) dès que possible ou lors d'une session particulière de la Conférence, selon ce qu'il décide; ou
 - ii) à un stade ultérieur, afin de lui permettre de tenir compte de tout fait nouveau, y compris la ratification de tout nouvel instrument ou des instruments relatifs à la durée du travail et aux périodes de repos dans les transports routiers.