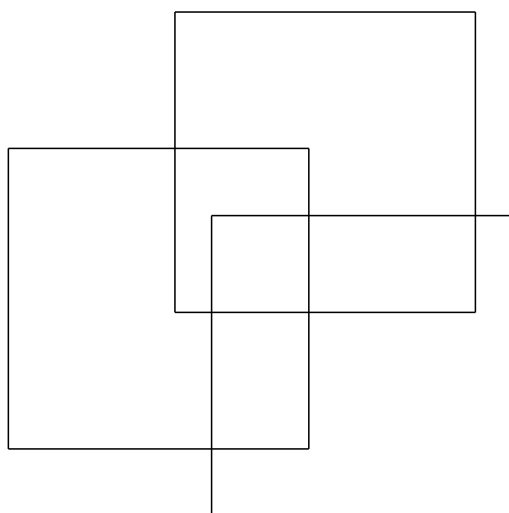




Rapport final

**Réunion d'experts chargée d'adopter des principes directeurs
sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière
dans le secteur des transports**
(Genève, 23-27 septembre 2019)



MERTS/2019/11

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des politiques sectorielles

Rapport final

**Réunion d'experts chargée d'adopter des principes directeurs
sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière
dans le secteur des transports**
(Genève, 23-27 septembre 2019)

Genève, 2019

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2019

Première édition 2019

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Rapport final, Réunion d'experts chargée d'adopter des principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports (Genève, 23-27 septembre 2019), Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2019.

ISBN 978-92-2-031937-6 (imprimé)

ISBN 978-92-2-031938-3 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Final report*, Meeting of Experts to adopt Guidelines on the Promotion of Decent Work and Road Safety in the Transport Sector (Geneva, 23–27 September 2019), ISBN 978-92-2-031935-2 (imprimé), ISBN 978-92-2-031936-9 (pdf Web), Genève, 2019; et en espagnol: *Informe final*, Reunión de expertos para adoptar directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte (Ginebra, 23-27 de septiembre de 2019), ISBN 978-92-2-031939-0 (imprimé), ISBN 978-92-2-031940-6 (pdf Web), Genève, 2019.

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

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail, consultez notre site Web www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	Page
Introduction	1
Examen du projet de principes directeurs	6
Partie 1. Introduction	6
Mandat de la réunion	7
I. Définitions	7
II. Champ d'application et objectifs	14
III. Considérations sectorielles	19
A. Hausse de la demande	19
B. Structure du secteur, fragmentation et informalité	21
C. Liens entre sécurité routière et travail décent	24
D. Essor du numérique	25
E. Automatisation	27
F. Démographie et genre	27
G. Environnement et changement climatique	28
Partie 2. Promotion du travail décent et de la sécurité routière	28
IV. Principes et droits fondamentaux au travail	28
A. Coercition et travail forcé	33
B. Travail forcé et travail des enfants	34
C. Autres principes fondamentaux et aspects relatifs aux droits du travail pour les activités de transport routier	34
V. Emploi	34
A. Statistiques et données sur les caractéristiques des conducteurs de véhicules utilitaires	34
B. Pénuries et taux de rotation	35
C. Diversité et image du secteur	37
D. Modalités d'emploi	38
VI. Conditions de travail	40
A. Rémunération et tarifs	41
B. Temps de travail et temps de conduite	44
VII. Sécurité et santé au travail	46
A. Dispositions générales	46
B. Systèmes de gestion de la sécurité	48
C. Sécurité des conducteurs	48
D. Sécurité des véhicules	53
E. Sécurité des installations de service	53
F. Sécurité des corridors routiers et des points de passage aux frontières internationales	54

VIII. Sécurité sociale et protection en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles	54
A. Dispositions de sécurité sociale	54
B. Sécurité routière, violence et rôle des organismes sociaux.....	55
C. Protection contre les accidents du travail et les maladies professionnelles	55
Partie 3. Moyens d'action	56
IX. Dialogue social et tripartisme	56
X. Recrutement équitable et pratiques d'achat et d'externalisation durables.....	58
XI. Formation et professionnalisation du secteur	59
A. Dispositions générales et importance de la formation et de la professionnalisation	59
B. Conditions d'obtention des permis de conduire.....	59
C. Améliorer le niveau de qualifications	60
XII. Suivi et évaluation	61
A. Mesures de contrôle et inspections	61
B. Méthodes d'inspection.....	62
C. Responsabilités, sanctions et mécanismes de réparation	65
D. Conduite responsable des entreprises	67
Section supplémentaire	68
XIII. Autres politiques orientées vers l'action.....	68
A. Hausse de la demande	68
B. Nouvelles technologies	68
C. Environnement et changement climatique	69
Dernière session	70
Titre	70
Annexes	70
Adoption des principes directeurs	70
Déclarations finales	70

Introduction

1. La Réunion d'experts chargée d'adopter des principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports s'est tenue à Genève du 23 au 27 septembre 2019.
2. La réunion a rassemblé 7 experts gouvernementaux, 8 experts nommés par le groupe des employeurs du Conseil d'administration, 8 experts nommés par le groupe des travailleurs du Conseil d'administration ainsi que 30 observateurs gouvernementaux. Ont également participé à la réunion 7 observateurs d'organisations internationales et non gouvernementales. Les femmes représentaient 39 pour cent de l'ensemble des participants et 30 pour cent des experts.
3. L'objet de la réunion était d'examiner et d'adopter un ensemble de principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports en s'appuyant sur un projet préparé par le Bureau.
4. Le bureau de la réunion était composé comme suit:

Président: M. Mapuranga (gouvernement, Zimbabwe)

Vice-présidents: M. Kleniewski (gouvernement, Pologne)
M. Pereira García (employeur, Espagne)
M. Kaine (travailleur, Australie)

Porte-parole des travailleurs: M^{me} Wol-san Liem (République de Corée)

5. Le président a fait observer que l'objectif de la réunion est d'élaborer et d'adopter un ensemble de principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports en vue de fournir un outil aux employeurs, aux travailleurs et aux gouvernements ainsi qu'à toutes les parties de la chaîne du transport routier cherchant à instaurer le travail décent dans le secteur du transport routier et à améliorer les résultats en matière de sécurité routière. En l'absence de principes directeurs de l'Organisation internationale du Travail (OIT) ou d'autre texte semblable ou récent sur la question, le Bureau a examiné toutes les activités antérieures de l'Organisation portant sur le transport routier afin de préparer le projet soumis à la réunion.
6. La secrétaire générale de la réunion, M^{me} van Leur (directrice du Département des politiques sectorielles du Bureau international du Travail (BIT)), est revenue sur l'adoption, à l'occasion du 100^e anniversaire de l'OIT, de la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail. L'approche de cette déclaration, centrée sur l'humain, montre la voie que doit suivre l'OIT dans les décennies à venir. La Conférence internationale du Travail du centenaire a également adopté deux normes particulièrement pertinentes pour le secteur du transport routier: la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, et la recommandation correspondante, en vue de façonner l'avenir du travail en se fondant sur la dignité et le respect, sans violence ni harcèlement. Les questions de sécurité routière et de sécurité et de santé des travailleurs des transports ont fait l'objet d'une attention accrue au niveau international ces dernières années et sont une préoccupation de l'OIT depuis l'adoption des premières normes mondiales concernant le secteur du transport routier il y a quatre-vingt ans.

-
7. En 2015, la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier a adopté une résolution demandant au Bureau de convoquer une réunion tripartite d'experts en vue d'adopter des directives sur les meilleures pratiques en matière de sécurité du transport routier. Cette requête a été reprise sous la forme d'une recommandation des organes consultatifs sectoriels en 2017 puis approuvée par le Conseil d'administration en mars de l'année en cours.
 8. L'intervenante a exprimé l'espoir que les principes directeurs donneront des orientations utiles aux utilisateurs cibles. Les participants sont appelés à partager leur expertise et leurs points de vue et à œuvrer en faveur d'un consensus afin de fournir des informations pratiques, des modèles et des orientations aux personnes travaillant dans les transports routiers. Les principes directeurs de l'OIT ne sont pas juridiquement contraignants et ne sont pas soumis à ratification ni visés par les mécanismes de contrôle établis en vertu des normes internationales du travail de l'OIT. Néanmoins, ils incarnent l'ensemble des principes, droits et obligations énoncés dans ces normes, et rien dans ces principes directeurs ne devrait être interprété comme un abaissement de ces normes.
 9. Le secrétaire général adjoint a présenté les procédures applicables à la réunion sur la base du nouveau Règlement des réunions d'experts, adopté par le Conseil d'administration du BIT en novembre 2018.
 10. La secrétaire exécutive a exposé le contexte, le travail préparatoire et la teneur du projet de principes directeurs. En termes de structure, de sujets et de style rédactionnel, ce projet reprend les *Directives sur le travail décent dans les services publics d'urgence* adoptées en 2018. Lors du travail préparatoire, le Bureau s'est efforcé de ne pas réinventer la roue et d'inclure dans toute la mesure possible un texte convenu au niveau tripartite, en l'adaptant un peu selon les besoins. Le projet de principes directeurs s'appuie sur les directives figurant dans des instruments internationaux, des conventions des Nations Unies, d'anciens travaux menés par le BIT sur le secteur du transport routier et d'autres documents.
 11. Le projet de principes directeurs comporte trois grands volets: l'introduction porte sur le champ d'application et un certain nombre de considérations sectorielles; la deuxième partie inclut des mesures visant à garantir le travail décent et la troisième partie est consacrée aux moyens d'action.
 12. Le projet de principes directeurs couvre les grands thèmes ci-après:
 1. Définitions, couverture des travailleurs et considérations sectorielles récentes.
 2. Principes et droits fondamentaux au travail.
 3. Emploi, diversité, statistiques et modalités d'emploi.
 4. Conditions de travail, y compris rémunération, tarifs, temps de travail et temps de conduite.
 5. Sécurité et santé au travail (SST).
 6. Mesures de sécurité sociale et protection contre les accidents du travail.
 7. Dialogue social.
 8. Recrutement équitable et pratique de passation de marchés.
 9. Formation et professionnalisation du secteur.
 10. Suivi et évaluation.

-
13. L'oratrice a souligné que la partie 3 portant sur les moyens d'action complète la partie 2 (promotion du travail décent) en fournissant un ensemble cohérent d'outils. Les parties 2 et 3 se renforcent donc mutuellement et il n'y a pas d'incompatibilité entre elles.
 14. Le vice-président employeur a fait observer que le secteur du transport routier est et demeurera un secteur stratégique pour le développement économique comme pour l'exercice et la promotion des droits des citoyens; en outre, il est un élément essentiel pour la création de richesses, le tourisme et le développement social. Le secteur contribue de manière significative à la fois au produit intérieur brut (PIB) et au taux d'emploi global.
 15. La structure, les caractéristiques, l'importance, le niveau de développement et l'infrastructure du secteur du transport routier, qu'il s'agisse des marchandises ou des passagers, varient considérablement d'un État à l'autre. Néanmoins, des caractéristiques communes existent pour la grande majorité des États Membres. Le secteur du transport routier a connu d'importants changements au cours des dernières décennies en raison de la mondialisation, de la libéralisation de la profession et des pratiques de gestion dans les chaînes d'approvisionnement, ce qui a pu exercer une pression considérable sur le secteur. Outre la création d'emplois, cette évolution a pu avoir, indirectement, un impact négatif sur les conditions de travail des travailleurs du secteur et sur la sécurité routière.
 16. Les statistiques parlent d'elles-mêmes: tous les ans, 1,3 million de personnes meurent et 50 millions de personnes sont blessées dans des accidents de la route qui, pour 10 à 22 pour cent d'entre eux, impliquent des véhicules utilitaires. Ces données montrent que, malgré les travaux déjà menés par l'OIT sur les questions de sécurité routière, il reste beaucoup à faire. Ces chiffres élevés sont la preuve d'une pandémie. La sécurité routière est un enjeu de politique publique et une responsabilité partagée des gouvernements, des employeurs et des travailleurs. Un forum tripartite est donc une instance idéale pour adopter des principes directeurs visant à promouvoir le travail décent et la sécurité routière.
 17. Il faut examiner toutes les questions qui ont un impact direct ou indirect sur la fréquence des accidents de la route ou de nature à améliorer les conditions de travail dans le secteur et la sécurité routière en général. Il conviendrait de se pencher plus particulièrement sur les points suivants: i) services de transport informels fournis en dehors du cadre réglementaire entraînant aussi une concurrence déloyale; ii) importance de la formation et du développement des compétences pour les conducteurs, travailleurs et personnel d'encadrement des entreprises de transport; et iii) opportunités et risques en lien avec la révolution technologique en cours, comme la numérisation et la future automatisation des véhicules commerciaux.
 18. Le vice-président travailleur a attiré l'attention sur les graves conséquences des accidents de la route; il est revenu sur un accident tragique survenu peu de temps auparavant en Australie et dans lequel deux conducteurs automobiles ont été tués en raison de l'état de fatigue du conducteur d'un camion. En effet, ce dernier s'est endormi au volant, après que son employeur l'a obligé à conduire deux périodes consécutives de douze heures en le menaçant de licenciement s'il ne s'exécutait pas. Un tel phénomène est lié à la pression accrue que le renforcement de la concurrence commerciale fait peser sur les employeurs. Chaque année, quelque 500 000 décès dans le secteur du transport routier (40 pour cent du nombre total) impliquent des véhicules utilitaires, notamment des camions, des autobus, des taxis, des coursiers et des travailleurs du transport utilisant des plateformes en ligne. Il faut reconnaître la responsabilité des gouvernements envers leurs citoyens, des employeurs envers leurs travailleurs et des syndicats envers leurs membres pour aider à mettre fin à ces décès évitables.
 19. Nonobstant des coûts humains considérables, un rapport de la Banque mondiale de 2018 montre que la réduction de moitié du nombre de tués et de blessés dus à la circulation routière ferait progresser le PIB par habitant de 14 pour cent en Inde et de 15 pour cent en Chine au

cours de la période 2014-2038. Une étude réalisée en 2015 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que les incidents de la circulation routière représentent 2,1 pour cent du PIB en Australie. Ces coûts sont assumés par les entreprises de transport, les gouvernements, les travailleurs et leurs communautés mais, malheureusement, ils ne sont pas répartis de manière équitable.

20. Dans le secteur des transports, le problème central ne se limite pas à l'entretien régulier des véhicules, à la qualité des régimes de réglementation routière, aux problèmes liés à la surcharge ou à des facteurs liés au conducteur tels que la fatigue et la vitesse. La question clé est la pression exercée sur le secteur par des acteurs normalement positionnés au sommet de la chaîne d'approvisionnement mondiale et ayant le pouvoir d'établir des normes pour ce secteur. Ces puissantes entités décident des exploitants de services de transport qui bénéficient de contrats de fourniture, de la valeur à laquelle les services de transport sont facturés et des conditions dans lesquelles les conducteurs de véhicules utilitaires travaillent. Les entreprises et les travailleurs du secteur des transports sont obligés d'accepter les prix fixés. Du fait de cette pression, les marges bénéficiaires dans les chaînes logistiques des transports ont atteint des niveaux tellement bas qu'ils ne sont pas soutenables. Les entreprises de transport souffrent et sont obligées de réduire leurs coûts, ce que certaines font en renonçant à la modernisation nécessaire de leur flotte ou en réduisant l'entretien, ce qui introduit une concurrence déloyale. Les travailleurs des transports souffrent eux aussi de la situation, car les conducteurs sont de plus en plus fréquemment soumis à des exigences élevées, des conditions de travail précaires et de bas salaires, si bien qu'il y a une plus grande probabilité qu'ils adoptent un comportement à risque en conduisant en état de fatigue, en faisant des excès de vitesse, en négligeant l'entretien des véhicules et en les surchargeant, lesquels sont les principaux facteurs d'accident. Cette situation entraîne une érosion de l'assise budgétaire des gouvernements qui doivent compenser des conditions et des cadences de travail qui ne respectent pas les normes par des programmes de sécurité sociale déjà mis à rude épreuve et prendre en charge le coût des accidents de la route mortels et des dégâts de biens publics.
21. Ces pressions concurrentielles mondiales vont aller en s'aggravant au cours des prochaines années. Les mutations économiques induites par la mondialisation ont également conduit à l'exploitation impitoyable des travailleurs migrants des transports transfrontaliers: en Europe, la Fédération internationale des ouvriers du transport a mis au jour des pratiques d'emploi qui sont à l'origine d'abus, d'exploitation et même de trafic des transporteurs routiers. En outre, les perturbateurs numériques ciblent désormais le secteur du transport routier, ce qui ne fait qu'accroître la pression.
22. L'approche des «taux de rémunération garants de la sécurité» (*safe rates*) constitue une bonne pratique face aux pressions croissantes de la chaîne d'approvisionnement, car elle reconnaît l'existence d'un lien entre la valeur des services de transport et les résultats en matière de sécurité routière, et elle garantit la responsabilité de la chaîne d'approvisionnement. De nombreux efforts sont déjà déployés en ce sens dans le monde entier, et la réunion doit veiller à ce que cette question soit traitée comme il convient. En outre, pour que le secteur soit durable et sûr, il faut examiner des questions comme les obstacles à la liberté d'association et à la négociation collective, en particulier dans les formes atypiques d'emploi; les droits des travailleurs migrants, notamment dans les grands axes routiers; les mauvaises conditions sanitaires; la faible proportion de femmes travaillant dans ce secteur; et les carences des systèmes de formation.
23. Le vice-président gouvernemental a souligné l'importance d'élaborer des principes directeurs, car la plupart des types d'activité impliquent un transport. Les résultats de la réunion seront utiles non seulement pour les pays du monde entier, mais aussi pour l'ensemble du système des Nations Unies.

-
24. L'experte gouvernementale de la Finlande a souligné la nécessité de ces principes directeurs au niveau mondial. Le projet préparé par le Bureau va dans le sens des travaux de l'Union européenne (UE) en matière de transport routier, qui visent à assurer une protection sociale adéquate, à garantir une concurrence loyale et à améliorer la sécurité routière en réduisant la fatigue au volant. La Commission européenne s'emploie aussi à améliorer les conditions de travail des conducteurs, à renforcer l'attractivité du secteur des transports et à garantir l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée et un salaire égal pour un travail égal. La réunion devrait d'abord discuter du champ d'application des principes directeurs avant de passer à leur contenu véritable.
25. L'expert gouvernemental du Chili a déclaré que son pays a accompli des progrès dans l'amélioration des conditions de travail, la promotion du travail décent pour les travailleurs du secteur et la prévention de risques occupationnels dans le secteur du transport. Le Chili a mis en place un Plan national de sécurité et de santé au travail, une Politique de sécurité routière et un Accord national pour la sécurité routière. Ces outils ont pour but de réduire le nombre d'accidents de la route et de protéger la sécurité et la santé des travailleurs. Les principes directeurs seront utiles tant dans le cadre d'une politique publique qu'au niveau des entreprises.
26. L'expert gouvernemental du Brésil a expliqué que les questions en rapport avec le transport routier revêtent une grande importance dans son pays. Tous les aspects couverts par les principes directeurs sont importants, mais il fait remarquer que l'inspection du travail est capitale s'agissant d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et de faire appliquer la législation du travail afin d'améliorer les résultats en matière de sécurité routière.
27. L'envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, M. Todt, s'adressant à la réunion dans un message vidéo, a fait remarquer qu'une personne meurt toutes les vingt-quatre secondes dans un accident de la route et que 80 pour cent des accidents sont dus à une erreur humaine. Les déficits de travail décent sont la cause première de nombreux accidents. Au sein du système des Nations Unies, l'expertise du BIT et son pouvoir fédérateur pour débattre des questions de travail décent en rapport avec les ouvriers du transport n'ont pas d'équivalent. L'orateur forme le vœu que l'examen par des experts des spécificités nationales et régionales ainsi que des défis et des opportunités liés au secteur du transport routier débouche sur l'adoption de principes directeurs rigoureux.
28. L'observatrice représentant la Banque mondiale s'est félicitée de l'organisation de cette réunion qui a une valeur particulière du fait de son caractère tripartite. En 2020 se tiendra la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, dont le but est de parvenir à un consensus de haut niveau sur des cibles mondiales et à une collaboration en matière de sécurité routière jusqu'en 2030. Les objectifs de la Décennie d'action n'ont pas été atteints, et il apparaît évident que le réseau des acteurs impliqués doit être élargi. Les principes directeurs apporteront donc une contribution intéressante à la Décennie d'action. Les gouvernements, les employeurs et les travailleurs ont un rôle et une responsabilité partagés pour soutenir les victimes d'accidents. La Banque mondiale aide les gouvernements à évaluer leurs infrastructures afin de renforcer les politiques en matière de sécurité et politiques connexes, et le dialogue tripartite contribue à faire naître les idées nécessaires. Les nouvelles politiques de sauvegarde de la Banque mondiale fournissent un ensemble d'outils techniques pour aider les travailleurs, les employeurs et les citoyens à relever le défi de la sécurité routière dans le cadre d'activités liées à des infrastructures. Dans l'optique de l'instauration du travail décent, il faut insister sur la diversité. L'enquête sur l'emploi menée par le BIT en 2017 montre que, parmi les obstacles auxquels se heurtent les femmes qui souhaitent accéder au marché du travail, la question de l'accès à des transports sûrs et abordables est très importante. Le transport routier est un secteur à prédominance masculine, mais les choses changent, et les principes directeurs de l'OIT faciliteront ce processus. L'intervenante dit attendre avec impatience les résultats de la réunion.

Examen du projet de principes directeurs ¹

29. Le compte rendu de la discussion ci-après suit la structure du projet de principes directeurs et non la chronologie de l'examen des différentes sections.

Partie 1. Introduction

Paragraphe 1

30. Les trois vice-présidents appuient le texte tel que rédigé. Le vice-président travailleur propose d'ajouter des statistiques supplémentaires à un stade ultérieur. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 2

31. Le vice-président employeur propose d'ajouter «social et» avant «économique» à la première ligne. Cette proposition est adoptée et le paragraphe est adopté, tel qu'amendé.

Paragraphe 3

32. La secrétaire exécutive annonce que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) a demandé un certain nombre de corrections et de changements: à la deuxième ligne, il faut remplacer le nombre 70 par le nombre 59; la dernière phrase devrait faire l'objet d'un nouveau paragraphe; et, à la fin du paragraphe, il faudrait ajouter la nouvelle phrase suivante: «En outre, elle abrite le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière». Le paragraphe est adopté avec ces changements.

Paragraphe 4

33. Le vice-président employeur demande quel est l'intérêt de faire référence au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 de l'OMS. Cette décennie prendra fin au cours de l'année à venir. De même, la référence à l'«activité 6 du volet 4» à la sixième ligne est redondante. Le document devrait être davantage tourné vers l'avenir.
34. Le vice-président travailleur préfère conserver la référence; en effet, la réunion de l'OIT de 2015 et les références de la résolution à la Décennie et au Plan d'action assurent la cohérence des politiques au niveau international. Il demande à l'observateur représentant l'OMS s'il peut fournir des informations actualisées sur la Décennie d'action.
35. L'observateur représentant l'OMS indique que l'activité 6 du volet 4 du Plan mondial d'action est la suivante:

Établir et faire respecter une législation ainsi que des normes et des règles relatives au transport, à la santé au travail et à la sécurité pour l'exploitation sûre des véhicules utilisés pour le fret commercial et le transport, des véhicules de transport public de passagers et d'autres véhicules publics et privés, afin de faire baisser le nombre de traumatismes dus à des collisions.

¹ N. B.: toutes les références et tous les numéros de section et de paragraphe portent sur le projet original soumis à la réunion. Lorsque le résultat d'une discussion concernant un point particulier n'est pas clair, le texte des principes directeurs reproduit en annexe doit être considéré comme le texte adopté faisant foi.

À des fins de cohérence, ce texte doit être conservé. Lorsqu'elle sera terminée, la Décennie d'action débouchera sur un produit qui donnera des orientations pour l'avenir, comme les précédentes décennies des Nations Unies. Une réunion tenue en novembre 2017 a fixé 12 cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière, dont la onzième concerne la législation dont doivent se doter tous les États membres: «D'ici à 2030, faire en sorte que tous les pays approuvent une réglementation sur les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels et/ou adoptent la réglementation internationale/régionale en vigueur». En outre, une conférence ministérielle prévue en février 2020 doit décider de nouvelles orientations en matière de sécurité routière résultant de la Décennie d'action.

36. Le vice-président employeur accepte les points de vue du vice-président travailleur et de l'OMS. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 5

37. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Mandat de la réunion

38. Les paragraphes 6 et 7 sont adoptés tels que rédigés.

I. Définitions

Paragraphe 8

39. La porte-parole des travailleurs propose de supprimer la dernière phrase puisque les formes informelles de transport incluent les véhicules à deux et à trois roues.
40. Le vice-président employeur observe que, si les principes directeurs doivent s'appliquer au transport routier de marchandises sur longue distance et sur courte distance, il est essentiel de disposer d'une définition claire. Dans le cadre d'une proposition globale impliquant les paragraphes 8, 9, 12 et 19, il est suggéré d'ajouter entre «sur la voie publique» et «de propriété publique ou privée», les termes «qui est légalement autorisé à fournir des services de transport commerciaux tels que définis aux paragraphes 13 et 14». Les employeurs proposent de conserver la phrase: «Sont exclus de cette définition les véhicules à deux roues et à trois roues.» qu'il a été suggéré de supprimer précédemment.
41. Le vice-président travailleur rejette fermement le groupe de propositions des employeurs pour les raisons données au paragraphe 9.
42. Suite aux délibérations d'un petit groupe d'experts, le vice-président employeur retire sa proposition précédente sous réserve que le texte original du projet soit conservé, ce qui suppose de maintenir la deuxième phrase.
43. Le vice-président gouvernemental accepte la proposition de compromis.
44. Tout en appréciant la proposition de compromis, le vice-président travailleur regrette qu'il soit proposé d'exclure les véhicules à deux roues et à trois roues. Il insiste pour que la deuxième phrase ne soit pas supprimée, car l'absence de réglementation concernant ces véhicules est devenue un grave sujet de préoccupation dans de nombreuses parties du monde. L'intervenant demande que le groupe gouvernemental et le groupe des employeurs en tiennent compte en examinant ce point.

-
45. Le vice-président employeur convient que les véhicules à deux et à trois roues sont un secteur en expansion et que le Bureau a été sage de les exclure du champ d'application du projet: le texte porte essentiellement sur les véhicules utilitaires à moteur. Si les véhicules à deux roues et à trois roues sont pris en considération, il conviendra d'apporter de nombreux changements au texte. Il insiste pour maintenir la suppression.
 46. Le vice-président gouvernemental propose un compromis consistant à laisser le paragraphe sous sa forme actuelle et à ajouter la note de bas de page suivante: «Les gouvernements peuvent choisir d'appliquer ces principes directeurs à ces véhicules partiellement ou en totalité pour le transport routier de marchandises.»
 47. Le vice-président travailleur appuie la proposition du groupe gouvernemental, car elle permet aux gouvernements de décider d'inclure ou non les véhicules à deux roues et à trois roues dans l'application des principes directeurs.
 48. Le vice-président employeur s'oppose à la note de bas de page proposée, car elle créerait un précédent en permettant aux gouvernements de décider du type de véhicule auquel s'appliqueront les principes directeurs.
 49. Le vice-président gouvernemental indique que, dans les pays densément peuplés d'Asie et d'Amérique latine, les problèmes liés aux véhicules à deux roues et à trois roues sont importants et doivent être pris en compte dans tout document visant à promouvoir la sécurité dans le transport routier.
 50. Le vice-président gouvernemental, s'exprimant au nom du gouvernement des Philippines, souligne qu'il s'agit d'une question délicate dans de nombreux pays et que le texte devrait le refléter. Les conducteurs de véhicules utilitaires à moteur ne seront pas pénalisés s'ils doivent suivre les mêmes règles que les véhicules à deux roues et à trois roues. Il demande que les employeurs revoient leur position et tiennent compte des problèmes d'autres continents.
 51. La secrétaire générale fait remarquer que les Conclusions concernant la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier de 2015 (ci-après «Conclusions de 2015») ne comportent aucune référence aux véhicules à deux roues et à trois roues. Il n'est pas certain que le projet de principes directeurs soit pertinent pour répondre à tous les problèmes liés aux véhicules à deux roues et à trois roues. Tout gouvernement, employeur ou travailleur peut appliquer ces projets de principe comme il le souhaite. Il n'y a pas de restriction. La réunion technique sur le secteur du transport urbain qui aura lieu en 2020 donnera une bonne occasion d'aborder ces questions. Le texte peut être conservé en l'état.
 52. Le vice-président travailleur appuie la proposition du vice-président gouvernemental. Un expert travailleur de l'Ouganda dit avoir passé une semaine à tenter d'inclure des références pour faire face aux carnages liés aux véhicules à deux roues et à trois roues. La réunion technique de 2020 n'adoptera que des conclusions mais pas de directives. Les travailleurs seront très déçus si le résultat exclut ces véhicules. L'histoire montrera qu'il s'agit d'une mauvaise décision.
 53. L'expert gouvernemental du Brésil déclare que les motos de transport sont largement utilisées dans son pays pour livrer des biens de tout type et que des principes directeurs seront utiles si les gouvernements décident de les appliquer aux véhicules à deux roues et à trois roues. Le gouvernement du Brésil examinera les besoins des travailleurs qui gagnent leur vie avec des véhicules à deux roues et à trois roues.
 54. La dernière phrase est conservée et le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 9

55. Le vice-président employeur observe que, si les principes directeurs doivent s'appliquer au transport routier de marchandises sur des courtes et longues distances, il est essentiel de définir clairement ce qu'est un conducteur professionnel de transport de marchandises. Dans le cadre de la proposition globale portant sur les paragraphes 8, 9, 12 et 19, il propose d'ajouter entre «personne» et «salariée ou non» les mots «détenteur d'un permis commercial et apte à conduire un véhicule utilitaire à moteur conformément à la législation applicable». Les employeurs proposent aussi de supprimer la deuxième phrase.
56. Le vice-président travailleur rejette la proposition globale des employeurs, car elle aurait pour effet de limiter l'application et la protection des principes directeurs aux bons exploitants qui n'engagent que des conducteurs titulaires d'un permis et formés. La proposition ignore l'objectif des principes directeurs en négligeant totalement les opérateurs malhonnêtes. L'un des objectifs de la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail, 2019, est de promouvoir le passage de l'économie informelle à l'économie formelle, mais la proposition des employeurs semble rechercher le contraire et sape ainsi l'un des fondements de la réunion en laissant de côté les travailleurs les plus vulnérables.
57. Le vice-président employeur réaffirme l'objectif commun de la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle. Il faut lutter contre la concurrence déloyale entre les entreprises opérant dans l'économie informelle et celles menant des activités légitimes, mais il convient de tenir compte de la situation réelle qui prévaut pour définir un «conducteur de véhicule utilitaire à moteur», car un conducteur qui exploite un véhicule utilitaire sans permis reconnu par la loi ne mène pas une activité formelle.
58. Le vice-président travailleur réitère que cette définition modifierait la portée des principes directeurs, exclurait les travailleurs les plus vulnérables qu'ils cherchent à protéger et pourrait avoir pour effet de saper l'objectif d'amélioration de l'application des normes du travail. Pour les travailleurs, un «conducteur professionnel» est un conducteur qui accomplit un travail contre rémunération et cette définition inclut les travailleurs informels. Un paragraphe supplémentaire pourrait être inclus ailleurs dans les principes directeurs pour répondre au souci de formalité des employeurs en conformité avec la recommandation (n° 204) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015.
59. La secrétaire générale de la réunion confirme qu'en restreignant la définition des conducteurs de véhicule utilitaire à moteur aux seuls conducteurs détenteurs d'un permis on limiterait sérieusement la portée des principes directeurs, ce qui n'est pas l'objet des employeurs qui ont appuyé la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail. Les dispositions relatives aux ambitions et aux recommandations doivent figurer plus loin dans une section des principes directeurs. Comme il est évident que la réunion ne vise pas à abaisser les normes internationales existantes, l'oratrice suggère de revenir à la formulation initiale de la définition et d'examiner cette question dans le cadre du paragraphe 16 sur les conducteurs informels de véhicules utilitaires à moteur qui s'appuie sur des instruments internationaux existants.
60. Suite aux délibérations d'un petit groupe d'experts, le vice-président employeur retire sa proposition précédente concernant la première phrase et se dit d'accord pour conserver le libellé initial. Toutefois, la deuxième phrase du texte original devrait être supprimée.
61. Le vice-président gouvernemental accepte la proposition de compromis.
62. Tout en se félicitant qu'une solution de compromis ait été trouvée, le vice-président travailleur regrette la suppression de la deuxième phrase portant sur les membres de l'équipage.

-
63. Le paragraphe est adopté avec la suppression de la deuxième phrase.

Paragraphe 10

64. Le vice-président gouvernemental propose de réunir les concepts figurant dans les alinéas a) et b) du paragraphe afin que la définition de l'employeur se lise comme suit: «toute personne ou entité qui emploie des conducteurs de véhicules utilitaires salariés».
65. Le vice-président employeur et la porte-parole des travailleurs indiquent qu'ils ne soutiennent pas le changement et préfèrent conserver le texte original. Le vice-président gouvernemental retire sa proposition.
66. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 11

67. La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter, à la fin de la première phrase concernant la définition des «parties de la chaîne du transport routier», les mots suivants: «que ce soit directement ou indirectement via des instructions données à une autre partie de la chaîne du transport routier, ou dans le cadre de contrats de services de transport (par exemple, instructions fournies par le contrôleur des opérations d'une plateforme numérique en ligne)».
68. Le vice-président gouvernemental accepte la proposition. Le vice-président employeur fait part de ses doutes et demande des éclaircissements.
69. La porte-parole des travailleurs soumet une proposition de compromis consistant à supprimer une partie de la phrase «que ce soit directement ou indirectement via des instructions données à une autre partie de la chaîne du transport routier, ou dans le cadre de contrats de services de transport» en conservant la suite mais en remplaçant «par exemple» par «y compris», si bien que le texte se lirait comme suit: «y compris instructions fournies par le contrôleur des opérations d'une plateforme numérique en ligne». Le vice-président gouvernemental est d'accord avec la proposition révisée des travailleurs.
70. Le vice-président employeur fait part de son objection à cette proposition. La Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier de 2015 a utilisé l'expression «entreprises de transport en réseau» dans sa Résolution sur les entreprises de transport en réseau – «Le transport de demain», et il s'agit de la seule expression de compromis que les employeurs peuvent envisager.
71. À la suite de consultations informelles sur les définitions, il est convenu de conserver le paragraphe tel que rédigé.

Paragraphe 12

72. Le vice-président gouvernemental estime que le paragraphe doit laisser les gouvernements libres de définir les lois et règlements nationaux qui leur semblent les plus appropriés. Le vice-président employeur appuie ce point de vue.
73. Le vice-président travailleur note que la référence à la «longue distance» pour un voyage de retour pose un problème dans le cas de transport de voyageurs. Les travailleurs proposent d'insérer entre «route» et «pour laquelle» le terme «interurbain» afin de refléter le fait que le transport sur longue distance est mieux décrit comme opérations interurbaines, ce qui correspond à un concept précédemment utilisé dans des instruments et documents d'orientation de l'OIT et qui pourrait donner plus de clarté et une meilleure délimitation des opérations. En ce qui concerne la référence proposée aux lois et règlements nationaux,

l'orateur suggère de l'ajouter à la fin du paragraphe comme suit: «conformément aux normes internationales du travail».

74. Le vice-président employeur fait part de ses doutes quant à l'association des normes internationales du travail et des lois nationales, car les premières ne concernent pas nécessairement les voyages sur longue distance. Le terme «interurbain» n'est pas approprié, car beaucoup des transports interurbains correspondent à de courtes distances inférieures à 10 kilomètres. Dans le cadre d'une proposition globale portant sur les paragraphes 8, 9, 12 et 19, les employeurs suggèrent que, si les principes directeurs s'appliquent au transport de marchandises sur courte et longue distances et au transport de voyageurs sur longue distance seulement, la première partie du paragraphe 12 se lise comme suit: «L'expression transport routier de voyageurs sur longue distance désigne toute opération de transport définie par la législation nationale», afin de répondre aux préoccupations des gouvernements.
75. Le vice-président travailleur rejette vivement la proposition globale des employeurs.
76. Le vice-président employeur souligne une nouvelle fois que cette question doit être déterminée par les autorités nationales du fait de la diversité de la situation des pays.
77. Suite aux délibérations d'un petit groupe d'experts, le vice-président employeur suggère que cette définition ne concerne que le transport de voyageurs sur longue distance et se lise comme suit: «L'expression transport de voyageurs sur longue distance désigne toute opération de transport pour laquelle le voyage suppose plus de neuf heures de conduite (ou la durée journalière maximale de conduite applicable aux conducteurs de véhicules utilitaires) ou représente une distance de plus de 450 kilomètres comme l'énonce la législation nationale».
78. Le vice-président gouvernemental appuie la proposition de compromis.
79. Tout en appréciant la proposition de compromis, le vice-président travailleur regrette qu'il soit suggéré de faire référence à la législation nationale et demande quelle est la couverture des conducteurs concernés. L'amendement laisserait un vide dans la protection des travailleurs entre la portée actuelle du transport de voyageurs sur longue distance et la future réunion sur le transport urbain. Rappelant que les gouvernements ont la responsabilité de protéger les travailleurs contre la fatigue et d'autres dangers, il propose d'ajouter après «législation nationale» la phrase «, conformément aux normes internationales du travail».
80. Le vice-président employeur et le vice-président gouvernemental acceptent l'amendement, le second soulignant les différences entre pays en ce qui concerne les distances parcourues et le temps passé sur la route.
81. La proposition est adoptée telle que sous-amendée par le vice-président travailleur, et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 13

82. Suite aux délibérations d'un petit groupe d'experts, le vice-président employeur propose de remplacer les termes «charges lourdes» par «marchandises commerciales», afin que la définition se lise comme suit: «L'expression “service de transport routier de marchandises” désigne un service qui utilise des véhicules utilitaires pour acheminer des marchandises commerciales».
83. Le vice-président travailleur propose, dans un souci de cohérence avec le paragraphe 8, de placer le mot «commercial» devant le mot «transport» et pas «marchandises» dans la version anglaise (pour une meilleure lisibilité dans la version française, le mot «commercial» a été placé après le mot «service»). La proposition est adoptée.

84. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 14

85. Dans la définition des «services de transport routier de voyageurs», la porte-parole des travailleurs propose de supprimer «préalablement fixés» après «arrêts» afin de mieux refléter la réalité du transport de voyageurs.

86. Le vice-président gouvernemental propose, afin que l'interprétation de la définition soit la plus large possible, de remplacer «selon une fréquence et un trajet déterminés» par «selon un trajet déterminé» et de supprimer «les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés» à la fin de la définition. Le vice-président employeur et la porte-parole des travailleurs appuient la proposition qui est adoptée.

87. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 15

88. Dans un souci de cohérence avec le champ d'application convenu des principes directeurs, la porte-parole des travailleurs suggère l'élimination du terme «sur longue distance» après «de marchandises», et le vice-président gouvernemental propose de l'insérer après «services de transport de voyageurs». Ces amendements sont acceptés.

89. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Nouveau paragraphe

90. La porte-parole des travailleurs propose d'insérer un nouveau paragraphe après le paragraphe 15, avec une définition des «taux de rémunération garants de la sécurité». Le modèle des taux de rémunération garants de la sécurité a montré son efficacité pour faire appliquer le salaire et les taux de rémunération minima ainsi que d'autres normes en matière de sécurité et de santé, et il est référencé comme une bonne pratique dans la Résolution concernant les meilleures pratiques sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier de 2015, qui a été à la base de l'organisation de la présente réunion. La définition proposée serait la suivante: «L'expression "taux de rémunération garants de la sécurité" désigne une rémunération équitable et sûre des conducteurs des véhicules utilitaires, calculée dans le but de protéger les travailleurs de la communauté et du transport routier contre tous risques pour la sécurité et la santé, et de prévenir les accidents». L'oratrice termine en donnant plusieurs exemples provenant du monde entier d'application réussie du modèle des taux de rémunération garants de la sécurité.

91. Le vice-président employeur dit une nouvelle fois que la sécurité routière est liée à plusieurs facteurs et n'a pas de relation directe avec la rémunération. Il est montré que les personnes qui gagnent davantage d'argent, du fait de leurs années d'expérience par exemple, ne réduisent pas leur charge de travail. Les employeurs ne voient aucun lien causal scientifique entre la rémunération et la sécurité dans les études fournies par les travailleurs. D'autres mesures comme le renforcement des capacités, la formation, les politiques de prévention des risques, la formalisation, l'amélioration des infrastructures et de l'entretien, les technologies, l'inspection du travail afin d'éviter les conduites à risque et les campagnes de sensibilisation des citoyens sont autant de facteurs qui contribuent à l'amélioration de la sécurité routière.

92. Le vice-président gouvernemental remarque qu'il existe des secteurs et des pays avec moins d'accidents et des rémunérations égales, où l'amélioration de la formation et la sensibilisation accrue ont fait la différence, mais il ne peut appuyer le nouveau paragraphe proposé.

-
93. Le vice-président travailleur rejette vivement ces arguments, car de nombreuses sources universitaires et judiciaires confirment que les taux de rémunération sont liés aux décisions que prennent les conducteurs en matière de réduction de la vitesse et des distances parcourues, décisions qui ont un impact sur les taux d'accident. Néanmoins, compte tenu des objections soulevées et dans un esprit de compromis, il retire la proposition.

Paragraphe 16

94. Dans la définition concernant «les conducteurs de véhicules utilitaires non salariés», le vice-président employeur propose de: i) remplacer les mots «un employeur» par «l'entrepreneur principal»; et ii) supprimer la référence aux «conducteurs informels et les conducteurs travaillant pour des petites et très petites entreprises», en ajoutant «et» avant «les propriétaires exploitants». On supprimerait ainsi la référence aux conducteurs informels et aux conducteurs travaillant pour des petites et moyennes entreprises (PME), qui figure déjà dans la définition précédente.
95. La porte-parole des travailleurs suggère d'utiliser «entrepreneur» au lieu de «entrepreneur principal». S'ils acceptent la suppression de la référence aux conducteurs travaillant pour des petites et très petites entreprises, les travailleurs s'opposent par contre à la suppression de la référence aux conducteurs informels proposée par les employeurs. La Résolution concernant les statistiques sur les relations de travail adoptée par la vingtième Conférence internationale des statisticiens du travail en 2018² comporte une catégorie «Non-salariés dépendants», et la référence devrait correspondre à cette catégorie. L'intervenante propose d'ajouter, après «conducteurs indépendants», les mots «entrepreneurs dépendants, les conducteurs se trouvant dans une situation de travail déguisée et». Cette référence garantirait que les principes directeurs englobent toutes les formes spécifiques de relation de travail qui encouragent la formalisation et de bons modèles économiques d'employeurs et assurent des améliorations dans les formes actuelles de travail qui ne respectent pas les normes.
96. Le vice-président gouvernemental suggère, dans un esprit de compromis, de conserver le texte initial en supprimant la référence aux «conducteurs travaillant pour des petites et très petites entreprises».
97. Le vice-président employeur s'oppose à l'ajout proposé par les travailleurs. Toutes les parties ont un objectif commun, mais la section relative aux définitions n'est pas l'endroit où il convient d'aborder ces questions. Il se dit d'accord avec la proposition de compromis avancée par le vice-président gouvernemental.
98. Le vice-président travailleur dit que la proposition de son groupe garantirait que les principes directeurs recouvrent les formes de relation de travail existantes, y compris celles qui ont trait à la formalisation. Elle montrerait de bons modèles d'employeurs et permettrait d'améliorer les formes actuelles de travail qui ne respectent pas les normes.
99. Le vice-président employeur convient que toutes les parties partagent l'objectif de la proposition des travailleurs, mais la section relative aux définitions n'est pas appropriée pour souligner ces questions. Les employeurs appuient la proposition des gouvernements.
100. Le vice-président employeur fait part de son accord pour: i) utiliser le terme «entrepreneur»; ii) conserver les références aux «conducteurs informels»; et iii) insérer une référence aux «entrepreneurs dépendants». Il s'oppose toutefois à la référence aux «conducteurs se trouvant dans une situation de travail déguisée». Ces propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

² [Résolution concernant les statistiques sur les relations de travail.](#)

Paragraphe 17

- 101.** Dans la définition concernant les «partenaires sociaux», le vice-président employeur propose de remplacer «les employeurs et les travailleurs représentés par leurs organisations» par «les représentants des employeurs et des travailleurs et leurs organisations». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

II. Champ d'application et objectifs

Paragraphe 18

- 102.** Le vice-président employeur n'est pas d'accord avec la notion selon laquelle la protection «incombe» aux gouvernements, partenaires sociaux et parties prenantes de la chaîne du transport routier, par opposition à la notion de responsabilité. Au niveau international, conformément aux *Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme* des Nations Unies, la protection du public incombe avant tout aux gouvernements. En outre, les déficits de travail décent ne sont pas la seule cause des accidents de la route. Il propose donc de modifier le paragraphe pour qu'il se lise comme suit: «Il incombe aux gouvernements et il relève de la responsabilité partagée des partenaires sociaux et des parties prenantes de la chaîne du transport routier de promouvoir des mesures pour protéger le public, les voyageurs et les autres usagers de la route contre les accidents et dangers évitables et autres facteurs pouvant avoir un impact sur la sécurité routière. Les risques que font courir aux autres usagers de la route les conducteurs de véhicules utilitaires et d'autres facteurs pouvant avoir un impact sur la sécurité routière sont devenus un sujet de préoccupation pour les pouvoirs publics.»
- 103.** Le vice-président travailleur accepte la première proposition, pour autant qu'il s'agisse de «prendre» des mesures et non de les «promouvoir». Il propose aussi que les termes «résultant des déficits de travail décent» soient insérés après «du fait de leurs conditions de travail». Il propose également de remplacer «peuvent faire courir» par «font courir», car le fait que les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires ont un impact sur la sécurité routière n'est pas contesté.
- 104.** Le vice-président gouvernemental fait observer que l'obligation de protéger le public est une préoccupation des gouvernements et n'est pas seulement de nature politique. Les déficits de travail décent dans un pays donné dépendent dans une certaine mesure des gouvernements, mais plus encore des relations de travail. La responsabilité finale en matière d'accidents relève de l'éducation à la sécurité routière, à commencer par celle qui est dispensée dans les écoles.
- 105.** L'expert gouvernemental du Brésil préfère la version originale de la première phrase. S'agissant de la deuxième, nul ne met en doute le fait que les déficits de travail décent sont à l'origine d'accidents. Améliorer les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires est donc une responsabilité partagée.
- 106.** Le vice-président employeur accepte la nuance introduite par le vice-président travailleur en remplaçant «promouvoir» par «prendre». Il faudrait cependant parler des conditions de travail «déficiences» des conducteurs de véhicules utilitaires.
- 107.** Le vice-président travailleur estime qu'il serait plus approprié de parler des «déficits de travail décent dont sont victimes les conducteurs». La proposition est adoptée.

-
108. Le vice-président gouvernemental propose de supprimer toute la deuxième phrase. La première phrase devrait faire référence à un devoir «partagé». En cas d'accident, les gouvernements ont une marge de manœuvre limitée: ils ne sont pas responsables des accidents; ceux-ci relèvent de la responsabilité partagée des parties directement impliquées.
109. L'experte gouvernementale de l'Australie propose de supprimer cette référence et de conserver la notion de responsabilité partagée. La première phrase commencerait donc ainsi: «Il relève de la responsabilité partagée des gouvernements, des partenaires sociaux et des parties prenantes de la chaîne du transport routier [de protéger le public...].» Le vice-président gouvernemental appuie la proposition.
110. Le vice-président travailleur préfère conserver la formule mentionnant distinctement les gouvernements d'un côté et la responsabilité des partenaires sociaux de l'autre.
111. La secrétaire générale de la réunion indique que, conformément aux *Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme* des Nations Unies, les gouvernements ont un devoir alors que les partenaires sociaux ont des responsabilités.
112. Le vice-président employeur s'oppose vivement à la proposition gouvernementale. L'état des routes joue souvent un rôle important dans les accidents et l'entretien de celles-ci relève uniquement des gouvernements. Il est évident qu'il ne faut pas négliger le facteur humain, mais il ne s'agit pas du seul facteur.
113. La secrétaire générale de la réunion indique que, pour le Bureau, la formule «il incombe aux gouvernements» est appropriée, et les préoccupations soulevées par le vice-président gouvernemental sont traitées dans les amendements proposés. L'inclusion des termes «responsabilité partagée» implique que les gouvernements ne sont pas les seuls responsables des accidents de la route.
114. Le vice-président travailleur et le vice-président employeur indiquent à nouveau qu'ils estiment tous les deux que les gouvernements ont le devoir de protéger alors que les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier ont une responsabilité partagée en la matière. Le vice-président travailleur ajoute que la dernière phrase du paragraphe est importante et que les propositions doivent être examinées plus à fond. Le texte aide à informer le lecteur des motivations qui sous-tendent les principes directeurs et de la nécessité d'une intervention en faveur de la sécurité du public.
115. Le vice-président gouvernemental fait part de son désaccord: il ne s'agit pas seulement d'un devoir du gouvernement mais plutôt d'une responsabilité partagée de toutes les parties impliquées et de la société dans son ensemble, comme indiqué à juste titre au paragraphe 27 qui parle d'une «responsabilité qui incombe collectivement aux gouvernements, aux partenaires sociaux et à toutes les parties prenantes de la chaîne du transport routier». Chacun a, à la fois, la responsabilité d'assurer la sécurité routière et de prévenir les accidents et le devoir de le faire en vertu du droit pénal national pertinent.
116. Le vice-président travailleur et le vice-président employeur rappellent une nouvelle fois leur point de vue commun, à savoir que les gouvernements ont le devoir de protéger alors que les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier ont une responsabilité partagée en la matière.
117. Le vice-président gouvernemental réaffirme sa position. Le paragraphe 27 du projet fait état d'une «responsabilité qui incombe collectivement aux gouvernements, aux partenaires sociaux et à toutes les parties prenantes de la chaîne du transport routier». Chacun a, à la fois, la responsabilité de promouvoir la sécurité routière et de prévenir les accidents et le devoir de le faire en vertu du droit pénal national pertinent.

-
118. La secrétaire générale de la réunion réaffirme que l'idée selon laquelle le gouvernement a un devoir alors que les partenaires sociaux ont des responsabilités est conforme aux *Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme* des Nations Unies. Les principes directeurs ne sont pas juridiquement contraignants et ne peuvent être interprétés comme un abaissement des normes.
119. Le vice-président gouvernemental déclare qu'il ne pourra accepter les mots «il incombe» que si la phrase «résultant des déficits de travail décent» est supprimée et n'est pas sujette à interprétation.
120. La secrétaire générale de la réunion explique que cette phrase traite du devoir des gouvernements en matière de protection du public face à des accidents évitables (y compris résultant de déficits de travail décent) mais pas de protection du public face à des déficits de travail décent.
121. Le vice-président travailleur s'oppose à la suppression des mots «résultant des déficits de travail décent», mais il indique que, pour faire progresser les travaux, il accepte de supprimer «il incombe aux gouvernements» et d'utiliser les termes «responsabilité partagée» pour toutes les parties. Le vice-président employeur accepte cette proposition.
122. Il est convenu de conserver le verbe «protéger» dans la première phrase et d'ajouter les termes «et d'autres facteurs pouvant avoir un impact sur la sécurité routière» après «déficits de travail décent dont ils sont victimes» dans la deuxième phrase. La proposition est adoptée.
123. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 19

124. Le vice-président travailleur fait remarquer que le mandat de la réunion, tel que défini par le Conseil d'administration en 2015, fait état de la nécessité de protéger la communauté et les travailleurs des transports routiers sans limiter nécessairement le champ d'application: il fait référence au secteur au sens large. Les gouvernements et les partenaires sociaux ont eu toute liberté depuis pour faire des propositions concernant la teneur des principes directeurs. L'intervenant remarque que les principes aujourd'hui soumis à la réunion semblent cependant ignorer les préoccupations fondamentales qu'il a décrites dans son discours d'ouverture. Il propose donc de supprimer la restriction «sur longue distance», même si certaines des violations les plus flagrantes des règles de sécurité routière sont constatées dans ce secteur. En outre, la suppression de cette restriction du champ d'application permettrait d'aligner les principes directeurs sur le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 de l'OMS. Restreindre le champ d'application au transport routier de marchandises «sur longue distance» – un concept conventionnel – reviendrait à ne pas s'attaquer aux pratiques perturbatrices plus graves des opérateurs de l'économie numérique, qui s'introduisent rapidement dans le secteur et fragmentent ses structures pour éviter les réglementations, ce qui n'est pas dans l'intérêt des employeurs traditionnels. L'orateur mentionne à titre d'exemple la tactique évasive consistant à établir des «ports secs», qui existe en Afrique.
125. Le vice-président employeur apprécie les préoccupations exprimées par le vice-président travailleur à propos des employeurs conventionnels du secteur, mais il ne serait pas pratique d'essayer de couvrir le transport urbain. Le texte de 2015 ne mentionne le transport urbain que dans un seul contexte, et il faudrait revoir le projet de texte de manière approfondie pour inclure ce concept.

-
126. Le vice-président gouvernemental indique que les gouvernements ont débattu de cette question de manière approfondie, et il appuie le point de vue du vice-président travailleur.
127. Le vice-président employeur préfère le texte sous sa forme actuelle, mais il indique qu'il proposera un amendement au paragraphe 12 afin de donner aux gouvernements la liberté de définir leurs limites en matière de temps de conduite et de distance.
128. Le vice-président gouvernemental souligne que les experts gouvernementaux sont relativement souples sur cette question délicate et considère que le paragraphe devrait laisser les gouvernements libres de définir les lois et règlements qui leur semblent les plus appropriés. Les principes directeurs ne devraient pas limiter les processus de prise de décisions au niveau local.
129. Le vice-président employeur appuie ce point de vue.
130. Le vice-président travailleur déclare que le point de vue définitif de son groupe dépendra du libellé final du paragraphe 12. Les statistiques montrent que les types de problèmes que les parties pratiques des principes directeurs cherchent à traiter sont plus graves en dehors du secteur «longue distance»: les accidents sont plus nombreux et impliquent davantage de véhicules légers. L'expression «sur longue distance» restreint le champ d'application des principes directeurs et devrait être supprimée. L'orateur mentionne une étude menée aux États-Unis qui montre que les véhicules légers sont impliqués dans quatre fois plus d'accidents que les véhicules lourds de transport sur longue distance; une autre étude menée en Australie par le New South Wales Injury and Risk Management Centre a révélé que la question de la fatigue est tout aussi importante chez les conducteurs de courte distance que chez les conducteurs de longue distance. Cela s'explique par le nombre élevé de déplacements de courte distance effectués en une seule période de travail, qui peut régulièrement durer entre onze et quatorze heures. La protection offerte par les principes directeurs ne doit donc pas être arbitrairement limitée. Le texte tel que rédigé est une anomalie par rapport aux normes historiques de l'OIT concernant le secteur. L'intervenant demande ensuite à deux experts travailleurs de raconter des situations concrètes auxquelles ils ont été confrontés.
131. Un expert travailleur des Pays-Bas décrit les livraisons effectuées localement dans un rayon de 200 kilomètres autour du port de Rotterdam. Une des entreprises impliquées est basée en Pologne et a engagé un chauffeur philippin. Ce dernier a dû payer lui-même son billet d'avion pour aller en tant que touriste en Malaisie où il s'est rendu à l'ambassade de Pologne pour obtenir un visa de travail pour ce pays et un contrat de travail en polonais, langue qu'il ne comprend pas. Le camion immatriculé en Pologne qui lui a été fourni à son arrivée en Europe devait lui faire également office de résidence pendant qu'il était employé par l'entreprise, et il y a vécu pendant plus de douze mois. Il a en outre reçu de faux papiers à montrer aux autorités. Cette situation n'est légale ni en Europe ni nulle part ailleurs. L'orateur ajoute qu'il ne s'agit pas d'un incident isolé mais d'un exemple d'une situation courante dans le secteur. Ces chauffeurs sont très qualifiés, maîtrisent l'anglais et ont l'expérience du travail à l'étranger. Leur bien-être est gravement compromis et nombre d'entre eux sont déprimés voire parfois suicidaires.
132. Cette situation a un impact négatif non seulement sur les conducteurs, mais sur la sécurité routière en général. Aucun des travailleurs interrogés dans le cadre de l'étude ne se trouvait dans une situation respectant les normes du travail décent. Lorsque les chauffeurs ont appris que l'OIT organiserait la présente réunion sur ce secteur, ils avaient bon espoir. Pour cette raison, le champ d'application des principes directeurs devrait inclure tous les conducteurs, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus.

-
133. Un expert travailleur de l'Ouganda fournit un exemple des nouveaux «ports secs» en Afrique. Il s'agit de centres de distribution situés à l'intérieur des terres par rapport aux ports maritimes et reliés par train, ce qui fragmente la logistique de transport routier. Ce nouveau phénomène montre que les principes directeurs doivent être ambitieux et reconnaître que la définition actuelle de «longue distance» ne sera pas toujours pertinente. Plusieurs ports secs seront construits au cours des prochaines années et des travailleurs y seront affectés. Ces travailleurs ne conduiront pas sur des longues distances, selon la définition actuelle. Ils sont rémunérés à la distance parcourue, ce qui contribue à la fatigue et aux accidents de la route.
134. Le vice-président travailleur fait remarquer que la restriction aux transports sur longue distance au paragraphe 19 doit aussi être considérée à la lumière de la définition telle que proposée au paragraphe 12. Plusieurs normes sectorielles existantes utilisent cette expression dans le seul but de souligner le fait que les conducteurs sur longue distance constituent un groupe particulièrement vulnérable et non pour limiter le champ d'application des textes concernés. Pour cette raison, les principes directeurs sont inhabituels, mais il est très probable que les conséquences du langage utilisé sont involontaires.
135. La secrétaire générale de la réunion assure le groupe des travailleurs qu'elle comprend son point de vue. Elle convient que le langage utilisé a des conséquences involontaires. Dans la perspective de la réunion technique distincte sur les transports urbains qui se tiendra en 2020, les présents principes directeurs devraient logiquement couvrir tout le reste. La formulation correcte devrait donc être la suivante: «services de transport routier de marchandises et services de transport de voyageurs sur longue distance».
136. Le vice-président gouvernemental appuie les déclarations faites par le vice-président travailleur et par la secrétaire générale de la réunion.
137. Le vice-président employeur dit qu'il partage les préoccupations des travailleurs concernant les conducteurs sur courte distance et indique qu'il ne néglige pas cette réalité. Les négociations doivent s'appuyer sur le langage utilisé dans le projet de document. À ses yeux, il n'y a rien d'anormal dans le texte: l'accent mis par la réunion sur un groupe particulièrement vulnérable du secteur des transports est intentionnel et cette orientation est corroborée par le fait qu'une prochaine réunion traitera séparément des transports urbains. L'orateur indique qu'il n'est pas d'accord avec la proposition de la secrétaire générale de la réunion de modifier le libellé. La précédente réunion sectorielle sur les transports a couvert l'ensemble du secteur, mais peu d'attention a été accordée aux conducteurs sur courte distance. Il met en garde contre un élargissement du champ d'application du document qui compliquerait inutilement la discussion et rendrait beaucoup plus difficile l'adoption de principes directeurs. Certains problèmes sont propres aux conducteurs sur courte distance et sont difficiles à concilier avec les autres questions dans le temps disponible. Les employeurs se montrent flexibles quant à la signification du terme «longue distance» dans la pratique par rapport aux conditions ou à la législation d'un pays particulier, comme les petits pays insulaires où les voyages longue distance ne pourront jamais satisfaire aux exigences de distance ou de temps de la définition existante mais où les principes directeurs pourront néanmoins être applicables.
138. Le vice-président travailleur remercie la secrétaire générale de la réunion de l'explication fournie concernant l'erreur. Pour les travailleurs, tous les aspects des principes directeurs pouvaient être examinés, y compris le champ d'application. Il est difficile de croire que les employeurs ignoraient que le paragraphe concernant le champ d'application pouvait être examiné. Les transports urbains seront traités en 2020 lors d'une réunion technique qui adoptera vraisemblablement des conclusions. Il y aura néanmoins un certain chevauchement.
139. La secrétaire générale de la réunion observe que la Résolution de 2015 ne fait pas référence au transport sur longue ou sur courte distance. Le Bureau estime que les principes directeurs

sont valables pour le transport routier de marchandises sur longue comme sur courte distance mais pas pour le transport urbain de voyageurs, car il existe des différences importantes: des employeurs différents, publics et privés, sont impliqués. La réunion technique sur le transport urbain de voyageurs adoptera des conclusions en vue de l'adoption ultérieure de principes directeurs.

140. L'expert gouvernemental de la Pologne, revenant sur le cas présenté par l'expert travailleur des Pays-Bas, attire l'attention sur la grave pénurie de conducteurs et de personnel bien formé dans ce secteur en Europe. La Pologne s'efforce d'assurer un travail décent pour tous, y compris les conducteurs et d'autres groupes professionnels. Les travailleurs n'ont pas à connaître les détails des accords intergouvernementaux: le cas présenté relève d'accords bilatéraux entre les gouvernements de la Pologne et des Philippines. L'entreprise concernée est financée de l'étranger. L'affaire fait l'objet d'une enquête et l'orateur espère qu'elle sera résolue.
141. L'expert gouvernemental du Brésil souligne que les gouvernements ne sont pas indifférents à la discussion sur le champ d'application. Avant l'intervention de la secrétaire générale de la réunion, ils sont parvenus à la conclusion que les principes directeurs doivent s'appliquer aux «services de transport routier de marchandises ou services de transport de voyageurs sur longue distance».
142. Après une interruption des travaux, le vice-président travailleur note que les employeurs sont convenus que les principes directeurs s'appliquent aux «services de transport routier de marchandises ou services de transport de voyageurs sur longue distance», sous réserve qu'il soit fait référence à la législation nationale dans la définition de «longue distance» au paragraphe 12. La proposition est adoptée. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 20

143. Le vice-président employeur propose de remplacer «la crise» par «les enjeux» à la fin de la première phrase. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

III. Considérations sectorielles

A. Hausse de la demande

Paragraphe 21

144. Le vice-président employeur propose de remplacer «de nombreux» par «certains» à la dernière ligne du paragraphe.
145. La porte-parole des travailleurs observe qu'il s'agit d'un aspect important des problèmes actuels du secteur. La mondialisation des chaînes d'approvisionnement et les révolutions de la logistique ont entraîné une forte demande en services souples et bon marché, avec pour conséquence des emplois précaires et l'absence de toute garantie de travail régulier et de nombreux droits fondamentaux. L'augmentation de la demande s'est accompagnée d'une concurrence déloyale, en particulier du fait de l'arrivée de plateformes numériques à la demande alimentées par le capital-risque qui nuisent aux normes du secteur chères aux travailleurs, aux employeurs et aux gouvernements. Cette situation est le résultat de pratiques concurrentielles en matière de travail qui ne sont ni durables ni équitables. La dévaluation généralisée des services de transport s'est accentuée à l'ère de la mondialisation et de la libéralisation des échanges, offrant ainsi des possibilités à de nouveaux arrivants dans le secteur. L'intervenante propose donc d'ajouter à la fin de la phrase: «le mouvement en faveur de services à la demande posant de graves défis pour le maintien de normes légales

minimales concernant les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires, notamment dans le cadre de ce qu'on appelle l'économie des plateformes numériques».

146. Le vice-président employeur fait remarquer que l'expression «économie des plateformes numériques» est mal définie et traduite de diverses manières. Il faut en préciser la signification exacte.
147. La porte-parole des travailleurs indique que, dans d'autres documents de l'OIT, l'économie des plateformes numériques recouvre le travail sur les plateformes numériques et le travail participatif. L'expression fait également référence à l'économie partagée et couvre donc toute une gamme de nouvelles formes d'activité économique assurées par l'intermédiaire de plateformes en ligne.
148. Le vice-président employeur n'aime pas l'ajout proposé: les problèmes liés aux nouvelles formes d'entreprises peuvent être abordés au paragraphe 28, pendant la discussion sur la numérisation.
149. Le vice-président gouvernemental estime que les principes directeurs doivent avoir un caractère pratique et non descriptif, et il propose donc de supprimer les paragraphes 21 à 25.
150. La porte-parole des travailleurs estime que la discussion concernant les nouveaux arrivants sur le marché s'inscrit dans le cadre de la hausse de la demande. Le Bureau pourrait fournir un texte déjà convenu sur les nouvelles formes de travail provenant d'autres instruments de l'OIT. Au lieu de remplacer «de nombreux» par «certains», comme l'ont proposé les employeurs, on pourrait remplacer «conditions de travail de nombreux travailleurs» par «conditions des».
151. Le vice-président employeur s'oppose à cette proposition.
152. La secrétaire générale de la réunion, répondant à une demande de changement de libellé du paragraphe, propose le texte suivant: «La progression des services à la demande peut poser des défis en matière de travail décent pour les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires, notamment dans le contexte du travail sur plateformes dans le secteur du transport.»
153. La porte-parole des travailleurs accepte la proposition du Bureau.
154. Le secrétaire du groupe des employeurs suggère d'ajouter «et des opportunités» après «défis» pour équilibrer la proposition. La porte-parole des travailleurs objecte que la question des possibilités est déjà traitée au paragraphe 22 et que l'objet du paragraphe 21 est de mettre en lumière les problèmes qui se posent dans le contexte du travail sur plateforme dans le secteur du transport, et notamment la défense des normes juridiques pour les conducteurs de véhicules utilitaires. Le secrétaire du groupe des employeurs maintient que le paragraphe 22 ne fait pas référence au travail sur plateforme.
155. Le vice-président gouvernemental estime que le paragraphe tel que modifié est acceptable mais pas nécessaire.
156. La porte-parole des travailleurs affirme que son groupe préfère le texte tel que rédigé et n'accepte pas l'ajout du mot «opportunités» proposé par les employeurs. En réponse, le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer la dernière phrase.
157. Le vice-président gouvernemental propose de revenir à la proposition initiale et de remplacer les termes «de nombreux travailleurs des transports» par «certains travailleurs des transports» à la fin du paragraphe. Cette proposition n'est pas adoptée.

158. Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 22

159. Le vice-président employeur considère que les paragraphes de cette section ne devraient contenir ni suggestion ni recommandation, et il propose de remplacer «devraient» par «doivent» à la première phrase du paragraphe.

160. La porte-parole des travailleurs note que cette section fournit d'importantes orientations qui pourraient être déplacées ailleurs dans le texte.

161. Le vice-président employeur est d'accord avec cette proposition et suggère d'ajouter le texte dans la partie 3.

162. Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter «, entre autres,» après «qu'il s'agisse» et de supprimer la dernière phrase du paragraphe.

163. L'expert gouvernemental du Brésil explique que cette phrase semble contredire le reste du texte. La manière dont «le commerce électronique, par son ampleur et ses perspectives de croissance» amortira les modifications de la demande n'est pas claire.

164. Le vice-président gouvernemental estime qu'il n'appartient pas à la réunion de débattre des scénarios possibles dans la composition, la fragmentation du secteur et l'informalité.

165. La porte-parole des travailleurs convient qu'il est difficile de traiter la question de l'impact du commerce électronique en une seule phrase: il serait peut-être possible de reprendre le texte d'instruments de l'OIT existants.

166. Le vice-président employeur accepte la suppression de la dernière phrase, même si le commerce électronique a eu des conséquences pour le secteur.

167. La secrétaire générale de la réunion ajoute que la section porte sur le contexte plutôt que sur des orientations et qu'un texte plus spécifique pourrait être proposé ailleurs.

168. Après une interruption des travaux, la secrétaire générale propose le texte suivant:

Parmi les évolutions possibles de la demande, on peut citer, entre autres, le transfert modal entraîné par des facteurs politiques (au profit du rail par exemple) ou les transformations touchant le secteur manufacturier (impression en trois dimensions, relocalisations) qui pourraient avoir une incidence sur la planification et la formation des effectifs au niveau sectoriel.

169. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

B. Structure du secteur, fragmentation et informalité

Paragraphe 23

170. Le vice-président employeur appuie le texte tel que rédigé.

171. La porte-parole des travailleurs estime que cette section devrait refléter l'impact de la fragmentation accrue sur les travailleurs du secteur. De nombreux conducteurs professionnels ont dû effectivement travailler comme indépendants, ce qui permet à leurs véritables employeurs d'échapper aux charges sociales. De ce fait, ils ne bénéficient ni des droits fondamentaux ni de la sécurité sociale. L'oratrice propose donc de modifier la troisième phrase après «sous-traitance»; le texte se lirait comme suit «[sous-traitance] et ont

accentué les incitations commerciales encourageant la classification erronée des travailleurs pour éviter les obligations légales».

- 172.** Le vice-président gouvernemental suggère de remplacer «exploitants indépendants» par «conducteurs de véhicules utilitaires non salariés» dans la dernière phrase.
- 173.** Le vice-président employeur appuie la proposition du vice-président gouvernemental mais pas celle des travailleurs. Répondant à la porte-parole des travailleurs, il indique qu'à sa connaissance l'intensification de la concurrence ou le renforcement des incitations commerciales n'ont eu ni pour objet ni pour conséquence une classification erronée des travailleurs. Le fait que certains travailleurs pâtissent de lacunes dans la législation du travail n'est pas une conséquence directe de la fragmentation ou de la segmentation.
- 174.** La porte-parole des travailleurs indique que l'une des formes les plus courantes de fragmentation est la classification erronée des travailleurs comme «travailleurs indépendants» alors qu'ils ont de facto un employeur régulier. Du fait des stratégies menées par le secteur à la suite de la crise financière asiatique à la fin des années quatre-vingt-dix et au début des années deux mille, environ 97 pour cent des conducteurs de poids lourds en République de Corée sont maintenant des entrepreneurs indépendants ou sont classés de manière erronée. Ce problème est mondial: l'État de Californie a récemment adopté un texte de loi pour lutter contre la classification erronée des conducteurs.
- 175.** Le vice-président employeur ne pense pas que les effets ainsi décrits soient dus seulement à la fragmentation et à la segmentation du secteur.
- 176.** La porte-parole des travailleurs propose le texte suivant: «ont augmenté la concurrence et la classification erronée des travailleurs afin d'éviter les obligations légales».
- 177.** Le vice-président employeur suggère plutôt d'ajouter, à la fin du paragraphe, le texte suivant: «Dans certains cas, la classification erronée des travailleurs pose problème.» La proposition est adoptée.
- 178.** À la suite de discussions informelles, il est convenu d'adopter la proposition faite par le vice-président gouvernemental visant à remplacer «exploitants indépendants» par «conducteurs de véhicules utilitaires non salariés» à la dernière phrase.
- 179.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 24

- 180.** Le secrétaire du groupe des employeurs propose: i) de remplacer au début du paragraphe «Les travailleurs de ce secteur, notamment les travailleurs juridiquement indépendants mais économiquement dépendants» par «Les travailleurs indépendants»; ii) de remplacer «sont en situation de vulnérabilité» par «peuvent être en situation de vulnérabilité»; iii) de supprimer la deuxième phrase; et iv) d'ajouter les nouvelles phrases suivantes: «L'exploitation d'une petite entreprise de camions, y compris en tant que travailleur indépendant ou propriétaire exploitant, peut ouvrir la voie à des opportunités et à l'indépendance financière ainsi que permettre une certaine souplesse. Un cadre solide de réglementation du commerce et de la sécurité peut encourager, voire obliger, les petites entreprises à se conformer à la législation nationale.»
- 181.** La porte-parole des travailleurs s'oppose aux amendements au texte initial qui émane des Conclusions de la Réunion sectorielle tripartite de 2015 sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier. Le secrétaire du groupe des employeurs accepte de conserver le texte adopté en 2015 mais estime qu'il doit être affiné grâce aux deux phrases proposées. La porte-parole des travailleurs indique qu'elle accepte le texte supplémentaire

si sa portée est élargie en remplaçant «camions» par «transport routier». Le secrétaire du groupe des employeurs est d'accord avec ce sous-amendement. Le vice-président gouvernemental, tout en estimant que les paragraphes 24, 25 et 26 pourraient être supprimés pour éviter un texte répétitif et descriptif, accepte le libellé proposé.

182. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 25

183. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de remplacer «peut susciter» par «suscite» dans la dernière phrase, car il est évident que le travail informel suscite des préoccupations en matière de SST et de sécurité publique. La porte-parole des travailleurs est d'accord avec la proposition.

184. La porte-parole des travailleurs souhaite également indiquer qu'elle avait initialement l'intention de suggérer une référence aux principes et droits fondamentaux au travail dans la phrase traitant de la vulnérabilité des travailleurs informels, mais que ceci dépend maintenant de la manière dont la question de l'informalité sera traitée.

185. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé par le secrétaire du groupe des employeurs.

Nouveau paragraphe

186. Le vice-président travailleur propose de déplacer le paragraphe 38 après le paragraphe 25.

187. Le vice-président employeur suggère de supprimer ce paragraphe qui ne s'intègre pas logiquement dans la section où il se trouvait initialement. Le secrétaire du groupe des employeurs observe que ce texte est extrait de la Résolution de 2015. S'il doit être repris, il faut le reprendre dans sa totalité.

188. La secrétaire exécutive indique que le texte reprend à la fois le cinquième paragraphe de la Résolution concernant les meilleures pratiques en matière de sécurité dans le secteur du transport routier de 2015 et le texte intégral du paragraphe 21 des Conclusions de 2015.

189. Le secrétaire du groupe des employeurs déclare que son groupe accepte les deux phrases du texte initial mais que le reste devrait être supprimé.

190. Le vice-président travailleur fait part de son accord et retire sa proposition de nouvelle deuxième phrase et son autre proposition visant à inclure «y compris les faibles niveaux de rémunération» dans la première phrase.

191. Le vice-président gouvernemental rappelle les objections des gouvernements à des dispositions descriptives.

192. À la suite de discussions, il est convenu de remplacer tout le paragraphe par une association (adaptée à des fins grammaticales) de tout le texte du cinquième paragraphe de la Résolution concernant les meilleures pratiques en matière de sécurité dans le secteur du transport routier de 2015 et du texte intégral du paragraphe 21 des Conclusions de 2015. Le paragraphe se lirait comme suit:

L'industrie du transport routier se caractérise par des chaînes d'approvisionnement multiples et des chaînes de sous-traitance dont elle est tributaire, ce qui conduit souvent à des pressions sur les marges qui peuvent empêcher les travailleurs du transport d'exercer leurs principes et droits fondamentaux au travail. 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.

193. Le paragraphe est adopté tel que convenu.

C. Liens entre sécurité routière et travail décent

Paragraphe 26

194. La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter la phrase suivante après la première phrase: «Des pressions commerciales peuvent entraîner une réduction du salaire des conducteurs de véhicules utilitaires qui encourage des pratiques de conduite à risque.» Le but est de mettre en avant le lien entre salaire ou rémunération des conducteurs et risque d'accidents, lien qui est montré dans la littérature scientifique.

195. Le secrétaire du groupe des employeurs s'oppose à la nouvelle phrase et, faisant référence à d'autres études qui parviennent à des conclusions opposées, indique qu'il préfère conserver le libellé initial adopté en 2015. Le vice-président gouvernemental ne soutient pas ce type de formulation mais préfère le libellé initial adopté en 2015 sans l'ajout proposé.

196. La porte-parole des travailleurs retire la phrase proposée du fait du manque de soutien dont elle bénéficie et suggère d'insérer dans la première phrase après «Les pressions exercées par les acteurs de la chaîne d'approvisionnement» les mots «, y compris les faibles niveaux de rémunération».

197. Le vice-président employeur estime qu'il n'existe pas suffisamment de données factuelles pour établir un lien entre faible niveau de rémunération et comportement de conduite à risque. Le secrétaire du groupe des employeurs déclare que le texte initial doit être conservé, car il reflète les Conclusions de 2015 adoptées lors de la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier.

198. Le vice-président gouvernemental appuie le texte tel qu'initialement rédigé.

199. Le secrétaire du groupe des employeurs propose, pour les mêmes raisons, de supprimer les deux dernières phrases.

200. Le vice-président travailleur indique qu'il préférerait conserver le texte original mais que, compte tenu des contraintes de temps, il accepte la proposition qui est adoptée.

201. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 27

202. La réunion appuie le texte tel que rédigé et accepte une proposition des employeurs consistant à déplacer le paragraphe 27 avant le paragraphe 26 afin que la section commence avec la notion de responsabilité collective.

203. Le paragraphe est adopté tel que rédigé et déplacé comme convenu.

D. Essor du numérique

Paragraphe 28

- 204.** Le secrétaire du groupe des employeurs propose de: i) supprimer le terme «devrait» dans la première phrase; ii) terminer la première phrase à «technologies»; iii) commencer la deuxième phrase avec les mots «Par exemple, [... les systèmes de ...]» afin que les mots «telles que» soient supprimés; et iv) fusionner les deuxième et troisième phrases en supprimant les mots «Toutes ces techniques». Ces amendements sont adoptés.
- 205.** Le vice-président gouvernemental suggère de supprimer les termes «routier de marchandises» à la fin de la dernière phrase. L'amendement est accepté, car la restriction au transport routier de marchandises n'était pas intentionnelle.
- 206.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter les deux phrases suivantes à la fin du paragraphe: «L'introduction de nouvelles technologies doit être précédée d'un dialogue social et de consultations démocratiques avec les partenaires sociaux et les parties prenantes. Il convient de protéger les données des conducteurs de véhicules utilitaires conformément aux dispositions du Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Protection des données personnelles des travailleurs*».
- 207.** Le secrétaire du groupe des employeurs s'oppose à l'amendement proposé, car les nouvelles technologies sont parfois imposées par les gouvernements et souvent introduites dans le but d'augmenter la sécurité, comme les systèmes de balayage oculaire qui permettent de détecter la fatigue. Il est souhaitable que des discussions et des activités de formation aient lieu avant l'introduction de ces nouvelles technologies, mais instaurer un dialogue social et des consultations préalables pourrait ralentir le processus. Parfois, les besoins du marché exigent l'introduction de nouvelles technologies, et ni le dialogue social ni les consultations préalables ne devraient être obligatoires.
- 208.** Le vice-président gouvernemental partage le point de vue des employeurs et déclare que les gouvernements ne sont pas toujours impliqués dans les progrès technologiques: la proposition n'est pas logique et elle est contraire aux expériences de la vie réelle, car l'évolution des nouvelles technologies est tellement rapide qu'il est théoriquement important mais pratiquement difficile de mener un dialogue social avant leur introduction.
- 209.** La secrétaire générale de la réunion observe que le texte fait seulement partie de l'introduction; la partie 3 porte spécifiquement sur le rôle du dialogue social.
- 210.** La porte-parole des travailleurs rejette fermement l'idée que la technologie avance d'elle-même et qu'il n'y a pas de temps pour mettre en place un dialogue social au niveau des sociétés et des partenaires sociaux. Elle retire la première phrase de l'amendement proposé par les travailleurs mais demande que, dans ce contexte, le compte rendu reprenne l'extrait suivant de la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail: «l'OIT doit consacrer ses efforts à: i) garantir une transition juste vers un avenir du travail qui contribue au développement durable dans ses dimensions économique, sociale et environnementale; et ii) exploiter tout le potentiel du progrès technologique et de l'augmentation de la productivité, notamment grâce au dialogue social, pour parvenir au travail décent et à un développement durable visant à garantir à tous la dignité, l'épanouissement personnel et le partage équitable de leurs avantages».
- 211.** À propos de la deuxième partie de l'amendement portant sur la protection des données, la porte-parole des travailleurs indique que le recueil de directives pratiques mentionné, même vieux de vingt-deux ans, est toujours adapté à la protection des données personnelles des travailleurs. Toutefois, cette référence pourrait être supprimée si cela permet de résoudre le problème, tout en conservant le texte «il convient de protéger les données des conducteurs

de véhicules utilitaires». Le secrétaire du groupe des employeurs et le vice-président gouvernemental ne voient pas d'objection de principe à la protection des données des conducteurs. Le secrétaire du groupe des employeurs accepte le principe de l'introduction d'une phrase sur cette question, sous réserve que le libellé fasse l'objet d'un consensus et que «conviendrait» remplace «convient». La proposition est adoptée.

212. Suite à la création d'une nouvelle section XIII, il est décidé de déplacer ce paragraphe, tel qu'amendé, dans la nouvelle section (voir ci-après, au paragraphe 185).

Paragraphe 29

213. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de: i) remplacer dans la version anglaise le mot «*crashes*» par le mot «*accidents*»; ii) remplacer dans la version anglaise «*should also be considered*» par «*are also to be considered*»; iii) terminer la première phrase avec les mots «en considération» et commencer la deuxième phrase comme suit: «Certaines nouvelles technologies»; iv) remplacer «peuvent» par «pourraient»; v) supprimer «de surveillance électronique mises en œuvre par les employeurs, les gestionnaires et d'autres parties prenantes de la chaîne du transport routier»; et vi) rendre la phrase plus équilibrée en ajoutant les mots suivants à la fin: «alors que, dans d'autres cas, elles peuvent contribuer à une amélioration de l'équilibre vie professionnelle-vie privée et du bien-être mental.»
214. La porte-parole des travailleurs accepte les changements dans la première phrase mais propose de conserver le texte original de ce qui est maintenant devenu la deuxième phrase. Le vice-président gouvernemental est d'accord avec les propositions concernant la première phrase mais propose de supprimer la deuxième phrase, car l'utilisation de nouvelles technologies peut toujours contribuer à augmenter le stress au travail. Le secrétaire du groupe des employeurs propose soit de trouver un libellé équilibré, soit de supprimer la phrase. Dans un esprit de compromis, la porte-parole des travailleurs accepte de supprimer la deuxième phrase.
215. La première phrase est adoptée telle qu'amendée par les employeurs et la deuxième phrase est supprimée. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 30

216. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer la deuxième phrase, car les mandants n'ont pas à faire de recommandations sur des questions comme la logistique, la mobilité ou l'interopérabilité qui ne relèvent pas du mandat de l'Organisation.
217. L'expert gouvernemental de la Finlande, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, propose d'ajouter les mots «dans le respect de la protection des données personnelles et commerciales» à la fin de la deuxième phrase. La proposition est acceptée.
218. En outre, le secrétaire du groupe des employeurs suggère de supprimer la première partie de la deuxième phrase «Les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier devraient encourager» et de commencer la deuxième phrase avec «L'élaboration de».
219. Ces propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 31

220. La porte-parole des travailleurs fait part de sa préoccupation devant le fait que le paragraphe ne traite que de bourses de fret et pas du transport de voyageurs.

-
221. Le secrétaire du groupe des employeurs n'est pas certain que le paragraphe entre dans le mandat de l'Organisation. Le vice-président gouvernemental demande si le paragraphe est véritablement nécessaire du fait qu'il ne fait que proposer une option et traite d'évolutions imprévisibles. Le secrétaire du groupe des employeurs est d'accord pour que le paragraphe soit supprimé.
222. La porte-parole des travailleurs n'accepte pas la suppression du paragraphe, car celui-ci porte sur des évolutions importantes. Elle propose un compromis consistant à conserver la première phrase du texte initial et à supprimer la deuxième phrase.
223. Le secrétaire du groupe des employeurs et le vice-président gouvernemental préfèrent que tout le paragraphe soit supprimé. La porte-parole des travailleurs se range au point de vue de la majorité.
224. Le paragraphe est supprimé.

E. Automatisation

Paragraphe 32

225. Le vice-président employeur propose de supprimer le membre de phrase «les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier devraient garder à l'esprit que».
226. Le vice-président gouvernemental propose de supprimer la dernière phrase qui semble une conclusion évidente.
227. Ces propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 33

228. La porte-parole des travailleurs propose que le paragraphe traite plus particulièrement des obstacles auxquels sont confrontés les femmes, et elle propose d'ajouter après «promouvoir» les mots «les possibilités de formation et de recyclage nécessaires pour aider les femmes de tout âge à avoir accès à un travail mieux rémunéré, dans les fonctions créées par les nouvelles technologies».
229. Le vice-président employeur estime que les questions de genre seraient plus à leur place dans la section suivante du texte. Une fois encore, il estime que le mot «devraient» n'est pas approprié, et il propose de supprimer «les gouvernements devraient promouvoir», de remplacer «et revoir leur» par «une révision des», et de remplacer «afin de» par «peuvent aider à». Le paragraphe se lirait comme suit: «Selon le degré d'autonomie des véhicules et les compétences requises, un dialogue social effectif et une révision des politiques de formation peuvent aider à faciliter la transition et les transferts de compétences dans le secteur du transport routier.»
230. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

F. Démographie et genre

Paragraphe 34

231. Le vice-président gouvernemental fait remarquer que la sécurité routière est une question qui devrait figurer dans les systèmes d'éducation à tous les niveaux.
232. Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 35

233. La porte-parole des travailleurs déclare que les femmes sont confrontées à des problèmes spécifiques dans le milieu du transport routier. Elle propose d'ajouter, après la deuxième phrase, une nouvelle phrase qui se lit comme suit: «L'absence d'accès à des installations de service, notamment sanitaires, est un obstacle auquel elles se heurtent en particulier» et de remplacer «profondément inégalitaire» par «Les hommes restent surreprésentés dans le secteur».
234. Le vice-président gouvernemental préfère que le libellé soit plus positif et appelle à recruter davantage de femmes.
235. Le vice-président employeur est d'accord avec le vice-président gouvernemental, mais suggère que cette question soit abordée à un autre endroit du texte.
236. La secrétaire générale de la réunion fait remarquer que, conformément à la terminologie plus habituellement utilisée dans les textes du BIT, la phrase devrait être rédigée comme suit: «Le transport routier reste à forte prédominance masculine». Cette proposition est acceptée et, avec ce changement et la nouvelle troisième phrase, le paragraphe est adopté. Le vice-président travailleur propose d'adopter ce libellé et d'ajouter à la fin «et marqué par les préjugés sexistes». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

G. Environnement et changement climatique

Paragraphe 36

237. Le vice-président employeur propose que la deuxième phrase soit déplacée dans une section ultérieure du texte plus adaptée à sa teneur. La proposition est adoptée.
238. Le vice-président gouvernemental fait remarquer que, dans la deuxième phrase, il faudrait supprimer la référence aux gouvernements, car il s'agit de transport commercial. Le vice-président employeur n'est pas d'accord: l'atténuation du changement climatique et une transition juste requièrent une coopération tripartite.
239. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé, étant entendu que la deuxième phrase sera insérée plus avant dans le texte.

Partie 2. Promotion du travail décent et de la sécurité routière

IV. Principes et droits fondamentaux au travail

240. Le secrétaire du groupe des employeurs propose d'insérer le terme «fondamentales» entre «conventions» et «pertinentes de l'OIT ratifiées» compte tenu du titre de la section. La porte-parole travailleur rejette la proposition.
241. La secrétaire générale de la réunion souligne le fait que les conventions fondamentales de l'OIT n'ont pas besoin d'être ratifiées pour être pleinement applicables à tous les États Membres en vertu de leur adhésion et que le texte original est utilisé au paragraphe 15 des Conclusions concernant le travail décent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales adoptées à la Conférence internationale du Travail en 2016. Elle propose de modifier le titre de la section IV et d'ajouter le membre de phrase «et normes internationales du travail pertinentes». La proposition est adoptée. Le secrétaire du groupe des employeurs retire sa proposition.

Paragraphe 37

242. Le secrétaire du groupe des employeurs suggère d'ajouter en fin de paragraphe le membre de phrase «, selon les termes énoncés dans chaque convention», afin de respecter les modalités de mise en œuvre et les champs d'application des différentes conventions existantes. La porte-parole des travailleurs estime que l'ajout est redondant. Le secrétaire du groupe des employeurs explique que le texte proposé est nécessaire, car le paragraphe peut éventuellement renvoyer à de nombreuses conventions de l'OIT. Le texte proposé est également utilisé dans d'autres documents de l'OIT, tels que les *Directives sur le travail décent dans les services publics d'urgence*. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 38

243. Le vice-président employeur propose de supprimer ce paragraphe, car il est purement descriptif et le texte est déjà long. La porte-parole des travailleurs préfère le conserver, car il permet d'établir le contexte. Le vice-président gouvernemental ne voit aucune raison de le supprimer.
244. Le président propose de le déplacer dans une autre section.
245. Le vice-président travailleur propose de déplacer ce paragraphe à la suite du paragraphe 25. La proposition est adoptée et le paragraphe est déplacé.

Paragraphe 39

246. La porte-parole des travailleurs propose de compléter le texte de l'alinéa d) et d'y ajouter, après «services de transport routier,», à la deuxième ligne, «à protéger les victimes et à leur fournir un accès aux mécanismes de recours et de réparation,».
247. Le vice-président employeur estime qu'il est préférable de conserver la forme simple de la référence, qui est celle couramment utilisée.
248. Le secrétaire du groupe des travailleurs explique que l'intention est d'inclure les principes énoncés dans le protocole de 2014 relatif à la convention sur le travail forcé, 1930, et demande que la partie pertinente de ce protocole soit présentée à la réunion.
249. Le chef de l'Unité de transport et des questions maritimes cite le passage concerné du protocole.
250. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Nouveau paragraphe

251. La porte-parole des travailleurs estime que d'autres libertés civiles, d'autres droits humains et d'autres principes et droits fondamentaux au travail devraient être traités plus spécifiquement et propose donc d'ajouter, après le paragraphe 39, un nouveau sous-titre intitulé «Liberté d'association et droit de négociation collective», et d'ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit: «Les conducteurs de véhicules utilitaires engagés dans des formes atypiques d'emploi et dans l'économie informelle sont souvent privés de liberté d'association et n'ont pas accès aux droits de liberté d'association et de négociation collective. Les gouvernements doivent veiller à ce que tous les conducteurs de véhicules utilitaires, quels que soient leur statut professionnel et leur secteur, formel ou informel, aient pleinement accès à ces droits fondamentaux; ces droits ne peuvent être exercés que dans le cadre d'un système garantissant le respect des autres droits humains fondamentaux.»

-
252. Le vice-président employeur estime que le sens de la proposition est déjà plus simplement couvert par l'alinéa 39 a). Il est important de ne pas surcharger le texte.
253. Le vice-président gouvernemental déclare que, si aucun gouvernement présent ne s'oppose au principe de liberté d'association, de nombreux gouvernements ont des difficultés à répondre spécifiquement à ce besoin dans le secteur.
254. Le secrétaire du groupe des travailleurs fait observer que, si d'autres sections traitent des principes et droits fondamentaux au travail, la liberté d'association mérite une mention spéciale, compte tenu de la gravité des litiges concernant son exercice, allant parfois jusqu'à l'homicide. La Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de 1998 charge les gouvernements de veiller au respect du droit et à son libre exercice.
255. Le vice-président gouvernemental s'interroge sur l'utilité de citer des fondements juridiques étendus dans les principes directeurs. Faudrait-il aussi inclure d'autres textes internationaux? Le vice-président employeur appuie cette déclaration.
256. Après des consultations informelles, le vice-président travailleur déclare que les parties se sont déjà entendues sur le libellé des droits fondamentaux en matière de négociation collective. Il retire donc sa proposition.

Paragraphe 40

257. Le vice-président employeur fait observer que les divers alinéas ne s'appliquent pas aux employeurs et aux parties prenantes de la chaîne du transport routier de façon équitable. Il propose donc d'ajouter «dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable:» à la fin de la phrase d'introduction. L'alinéa b) devrait se terminer par le membre de phrase «dans la mesure requise par la législation nationale». À l'alinéa f), il propose de supprimer «indépendamment de l'origine ethnique ou nationale», car il ne s'agit là que d'un des motifs possibles de discrimination. L'alinéa g) devrait être formulé comme suit: «promouvoir et exercer une diligence raisonnable, conformément au cadre de référence des Nations Unies en matière de réparation des principes directeurs, afin de garantir le respect des principes et droits fondamentaux au travail applicables aux conducteurs de véhicules utilitaires». L'alinéa h) devrait commencer ainsi: «veiller à ce que, le cas échéant,» et le membre de phrase «le cas échéant» devrait être supprimé à la fin.
258. La porte-parole des travailleurs s'oppose à cette insertion dans la phrase d'introduction. À l'alinéa b), la question en jeu n'est pas le droit national, et elle propose plutôt que le paragraphe se termine par «documents relatifs à la SST». À l'alinéa c), elle propose de procéder à une modification grammaticale et de remplacer «ou» par «et». Elle accepte la suppression proposée à l'alinéa f). À l'alinéa g), elle s'oppose à la suppression effective du segment «une classification, une obligation d'entreprise, une diligence raisonnable et des cadres de référence en matière de réparation adéquats, afin de garantir le respect des». En ce qui concerne l'alinéa h), le principe «à travail égal, salaire égal» est inscrit dans les conventions fondamentales, mais elle accepte la suppression proposée des trois derniers mots.
259. Le vice-président employeur fait observer que, si l'alinéa b) doit s'appliquer aux parties prenantes de la chaîne du transport routier, une explication du principe est nécessaire.
260. Le vice-président gouvernemental accepte la suppression proposée à l'alinéa f).
261. La secrétaire générale fait observer qu'il n'est pas acceptable dans un texte de l'OIT de restreindre l'application du principe fondamental «à travail égal, salaire égal», qui est inscrit dans de nombreux textes, dont une convention fondamentale. Il est donc inacceptable que l'expression «le cas échéant» s'applique au salaire égal à l'alinéa h), sauf dans la mesure où

elle peut être utilisée pour faire référence à un salaire minimum établi. Des qualificatifs tels que «dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable» ne sont pas nécessaires puisqu'il ne s'agit que d'une pratique recommandée et doivent être supprimés du texte. Une douzaine de dispositions seraient affectées si cette phrase devait être supprimée dans l'ensemble des principes directeurs. Comprenant la volonté des employeurs d'expliquer la nuance selon laquelle certaines responsabilités ne sont pas partagées entre les parties, mais relèvent plutôt de la seule responsabilité de l'une d'elles, elle suggère de remplacer «et» par «ou».

- 262.** Compte tenu des nombreux échanges concernant l'emploi de «devrait» ou «devraient» et des demandes de définition de la répartition des responsabilités parmi celles citées dans ces phrases, la secrétaire générale est du même avis que le Conseiller juridique: l'emploi du mot «devrait» ou «devraient» correspond à une pratique rédactionnelle généralisée dans les instruments non juridiquement contraignants comme les recommandations. Il n'est pas nécessaire de faire référence à la législation ou aux pratiques nationales puisque les codes de pratique et les principes directeurs n'ont aucune incidence sur la législation nationale. En outre, des qualifications telles que «le cas échéant» ne sont pas nécessaires, car les principes directeurs ne proposent que des pratiques recommandées. Une fois adoptés et publiés, les principes directeurs commencent par une note explicative concernant leur impact, leur objectif, leur effet et leur caractère non juridiquement contraignant.
- 263.** Le vice-président employeur accepte donc que «le cas échéant» ne s'applique qu'aux préoccupations relatives au salaire minimum et de faire plutôt référence aux «conducteurs de véhicules utilitaires salariés».
- 264.** La porte-parole des travailleurs fait observer que, dans certains cas, les conducteurs sont réduits à un statut non salarial à des fins de dissimulation de leur situation professionnelle réelle. Ils devraient bénéficier d'un taux de rémunération égal à celui de leurs homologues salariés. Elle s'oppose donc à cet ajout. Le vice-président travailleur explique en outre que l'intention de la clause est d'éliminer une lacune juridique selon laquelle, si une partie remplit ses obligations, les autres ne sont plus tenues d'agir. La réalité du secteur du transport routier est telle que, dans la plupart des situations, chaque partie doit s'acquitter de ses obligations. Il propose donc de conserver «et» et de remplacer l'ajout proposé, soit «dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable» par «dans la mesure de leur influence».
- 265.** Le vice-président employeur s'inquiète du fait que les parties prenantes de la chaîne du transport routier, qui ne sont pas représentées à la réunion, assument plus de responsabilités que nécessaire; pour cela, il suggère de convoquer un forum distinct sur l'impact des chaînes d'approvisionnement. La proposition des travailleurs est donc rejetée.
- 266.** Le vice-président travailleur accepte l'ajout initialement proposé et conserve «et» de manière à ce que le chapeau se présente comme suit: «Les employeurs, leurs organisations et les parties prenantes de la chaîne du transport routier devraient, dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable:». La proposition est adoptée.
- 267.** Concernant l'alinéa *b)*, la porte-parole des travailleurs suggère de supprimer le membre de phrase après «documents relatifs à la SST» et ainsi tout segment commençant par «dans la mesure où», puis d'ajouter la seconde phrase suivante: «La convention (n° 135) concernant les représentants des travailleurs, 1971, contient des directives à ce sujet.»
- 268.** La secrétaire générale de la réunion fait observer que la partie pertinente de la convention se trouve dans l'article 2. Le libellé du projet de principes directeurs est tout à fait conforme à celui de la convention.

-
269. Le secrétaire du groupe des employeurs souligne l'importance d'inclure le texte tel qu'il figure à l'article 2, paragraphe 3, de la convention n° 135. La porte-parole des travailleurs déclare que le fait de reprendre le libellé exact de la convention est acceptable et appuie la proposition. La proposition est adoptée.
270. Concernant l'alinéa c), le vice-président employeur déclare que la phrase doit être formulée comme suit: «au permis et à la profession» et non pas «au permis ou à la profession». La proposition est adoptée.
271. Concernant l'alinéa f), la porte-parole des travailleurs accepte la suppression du membre de phrase «indépendamment de l'origine ethnique ou nationale». La proposition est adoptée.
272. Concernant l'alinéa g), les participants à la réunion approuvent la suppression proposée par le vice-président employeur du membre de phrase «une classification, une obligation d'entreprise, une diligence raisonnable et des cadres de référence en matière de réparation adéquats, afin de garantir le respect des».
273. Dans l'alinéa h), la porte-parole des travailleurs rappelle que les termes «bénéficient du principe» ne sont pas conformes à la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951, et suggère de conserver le texte original «se voient appliquer le principe “à travail égal, salaire égal”». Le vice-président employeur fait part de son accord à condition que soit accepté l'ajout de l'adjectif «salariés» après «conducteurs de véhicules utilitaires».
274. Le secrétaire du groupe des travailleurs donne son accord de principe à l'inclusion de «salariés»: il s'applique à la fois à la convention n° 100 et à la convention (n° 131) sur la fixation des salaires minima, 1970. Ainsi, le principe «à travail égal, salaire égal» est appliqué à tous les travailleurs. Cela pourrait être exprimé plus clairement dans le texte.
275. Un nouvel alinéa i) est inséré ici compte tenu de la modification au paragraphe 141, avec le libellé suivant: «se conformer aux dispositions relatives à la SST, en vertu de l'article 10 de la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981.»
276. Ces propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 41

277. Le vice-président travailleur fait observer que la SST n'est pas couverte par la section IV; or la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail reconnaît que la SST est fondamentale pour la réalisation du travail décent et que des travaux sont en cours pour intégrer son examen dans les procédures connexes.
278. Le vice-président employeur propose d'ajouter à la fin du paragraphe le nouvel alinéa suivant: «e) se conformer aux instructions données en vue d'assurer leur propre sécurité et leur santé et celles d'autres personnes ainsi qu'aux procédures de sécurité et d'hygiène.»
279. Le secrétaire du groupe des travailleurs exprime son désaccord avec la proposition du nouvel alinéa e). Le texte est tiré de la Partie III de la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et de la recommandation n° 164. La Partie III de la convention n° 155 contient des obligations spécifiques tant pour les employeurs que pour les travailleurs ou les organisations de travailleurs, mais pas exclusivement pour les travailleurs et les organisations de travailleurs. Il convient d'atteindre un équilibre en tenant compte également des obligations des employeurs dans le domaine de la SST. Il est possible de se référer au texte des parties concernées de la convention et de la recommandation. La porte-parole des travailleurs ajoute que les sections pertinentes de la convention et de la recommandation ne sont actuellement pas mentionnées dans le texte sur les obligations des employeurs et des

gouvernements, mais seulement sur celles des conducteurs de véhicules utilitaires et des organisations de travailleurs.

- 280.** Le vice-président employeur déclare que les obligations énoncées dans ce paragraphe incombent aux conducteurs de véhicules utilitaires et aux organisations de travailleurs et que l'alinéa e) semble bien placé. Les obligations des employeurs et des gouvernements sont énumérées dans les paragraphes précédents. Il serait acceptable d'inclure du texte dans le paragraphe sur l'obligation des employeurs pour montrer, en termes simples, que les employeurs ont l'obligation de respecter les normes de SST conformément aux normes internationales du travail.
- 281.** La porte-parole des travailleurs déclare que la proposition est acceptable et suggère de reprendre la formulation du paragraphe 10 de la recommandation n° 164 sur les devoirs des employeurs. Les participants à la réunion donnent leur accord de principe pour ajouter un nouvel alinéa e) et modifier en conséquence le paragraphe précédent.
- 282.** La secrétaire générale propose le texte suivant: «se conformer aux dispositions relatives à la SST, en vertu de la recommandation n° 164». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

A. Coercition et travail forcé

Paragraphe 42

- 283.** Le vice-président employeur propose de supprimer la première phrase, car il s'agit d'une simple observation. La porte-parole des travailleurs s'oppose à cette proposition, car elle contribue à définir le contexte. Dans l'alinéa a) iii), elle propose de remplacer «aux dimensions et au poids» par «aux dimensions, au poids et à la charge». Dans de nombreux pays, la surcharge constitue un risque grave et fréquent en matière de sécurité dans le secteur.
- 284.** Le vice-président employeur fait observer que le texte est lourd et que la proposition consistant à supprimer la première phrase allégerait le texte.
- 285.** Les deux propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 43

- 286.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter, après «de contrôle et d'inspection», le membre de phrase «et appuyer le renforcement des capacités pour une application et une inspection conjointes ou complémentaires par les syndicats». L'expert travailleur des Pays-Bas explique le contexte de la proposition des travailleurs. Aux Pays-Bas, sa fondation est un organisme syndical engagé dans le contrôle et l'inspection de la sécurité routière et des questions sociales connexes. Au sein de l'UE, ces fondations ont le pouvoir d'appliquer les règles, puisqu'elles parviennent à être informées des questions auxquelles les gouvernements ne peuvent souvent pas accéder. Toutefois, le transport transfrontalier de marchandises complique la réalisation d'une inspection effective.
- 287.** Le vice-président gouvernemental s'oppose à la proposition. Il propose de formuler la dernière phrase comme suit: «Une coopération renforcée, y compris l'échange d'informations entre les autorités et les résultats de l'inspection du travail, permettrait d'améliorer l'efficacité du contrôle dans tous les pays concernés par le transport transfrontalier.»
- 288.** Le vice-président employeur s'oppose à la proposition des travailleurs mais appuie celle du vice-président gouvernemental.

289. L'expert gouvernemental du Brésil fait observer que l'inspection et le contrôle sont des responsabilités gouvernementales et qu'elles ne peuvent pas être confiées à des tiers. Les syndicats peuvent demander que soient réalisées des inspections, mais ne peuvent pas les effectuer eux-mêmes.

290. Lors de la dernière séance, le vice-président travailleur déclare que, compte tenu de l'accord sur la section XII. A, le paragraphe doit être maintenu tel que rédigé. Il en est ainsi décidé.

B. Travail forcé et travail des enfants

Paragraphe 44

291. Le vice-président travailleur fait observer que le terme «sensibilisation» englobe les activités de sensibilisation.

292. Le paragraphe est adopté sans changement.

C. Autres principes fondamentaux et aspects relatifs aux droits du travail pour les activités de transport routier

293. Le vice-président employeur propose de remplacer le titre par «Autres aspects relatifs aux activités de transport routier». La proposition est adoptée.

Paragraphe 45

294. Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 46

295. La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter une phrase à la fin, libellée comme suit: «Les conducteurs devraient pouvoir utiliser ces dispositifs d'alerte sans crainte de représailles.»

296. Le vice-président gouvernemental pense qu'il faut également inclure une référence au principe de confidentialité et propose la phrase suivante: «La confidentialité devrait être assurée et les conducteurs des véhicules utilitaires signalant des actes criminels ne devraient en aucun cas avoir à subir des représailles.»

297. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

V. Emploi

A. Statistiques et données sur les caractéristiques des conducteurs de véhicules utilitaires

Paragraphe 47

298. Le vice-président employeur propose de remplacer «conducteurs de camions» par «conducteurs de véhicules utilitaires» aux alinéas c), e) et m) et d'insérer «salariés et» avant «non salariés» à l'alinéa m). Les propositions sont adoptées.

299. Le vice-président gouvernemental propose de remplacer «y compris» dans la première phrase par «pouvant inclure, le cas échéant, ou en fonction de la législation nationale», puisque les réglementations et les solutions locales peuvent influencer la diffusion des données.

-
- 300.** La porte-parole des travailleurs demande à la secrétaire générale de donner son avis sur l'ajout proposé en tenant compte de celui du Conseiller juridique.
- 301.** La secrétaire générale de la réunion réaffirme l'avis du Conseiller juridique selon lequel les principes directeurs ne concernent pas le droit national, car ils ont une fonction consultative et sont non contraignants et fournissent des orientations aux pays souhaitant réglementer ce secteur.
- 302.** La porte-parole des travailleurs considère que le membre de phrase «ou en fonction de la législation nationale» est donc contraire à la recommandation du Conseiller juridique. Elle s'oppose à la proposition du vice-président gouvernemental dans son ensemble.
- 303.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter «la ventilation, et» après «la collecte,» dans la première phrase. La proposition est adoptée.
- 304.** Le vice-président gouvernemental insiste sur le fait qu'une certaine souplesse est de rigueur pour pouvoir s'adapter aux différents régimes juridiques des différents pays. La première proposition de suppression est acceptable, mais le membre de phrase «pouvant inclure, le cas échéant» doit être maintenu. Les participants à la réunion approuvent cette proposition de compromis.
- 305.** La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 48

- 306.** Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 49

- 307.** Le vice-président gouvernemental propose de remplacer «devraient» par «peuvent le cas échéant, et conformément à la législation nationale». La secrétaire générale de la réunion fait observer que le document est non contraignant et de portée mondiale et que «devraient» laisse aux gouvernements suffisamment de souplesse pour sa mise en œuvre; l'inclusion de «conformément à la législation nationale» risquerait de diluer les principes directeurs.
- 308.** Le vice-président gouvernemental retire le membre de phrase «et conformément à la législation nationale» de son amendement, mais conserve le remplacement de «devraient» par «peuvent». Cette proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

B. Pénuries et taux de rotation

Paragraphe 50

- 309.** Le vice-président employeur propose de remplacer, à l'alinéa 1), «services» par «repos»: la traduction du terme en espagnol paraît étrange. Le vice-président travailleur s'oppose à la proposition, car les besoins en matière d'installations sanitaires doivent être anticipés. Le secrétaire du groupe des employeurs propose que l'alinéa fasse référence à des «aires de stationnement, de repos et de services [...] pour les conducteurs de véhicules utilitaires». La proposition est adoptée.
- 310.** La porte-parole des travailleurs propose de supprimer «sur longue distance» dans la première phrase, conformément à l'accord sur le champ d'application. La proposition est adoptée.
- 311.** Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, après «promouvoir des mesures» à la septième ligne, le membre de phrase «visant à rendre l'activité professionnelle plus attractive et». La proposition est adoptée.

-
- 312.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter une nouvelle deuxième phrase comme suit: «Le faible taux de participation des femmes indique que le secteur ne bénéficie pas d'une main-d'œuvre pleinement représentative», et d'ajouter, à la fin de l'alinéa *g*), le texte suivant: «ainsi qu'à la réinsertion dans l'activité professionnelle;». Les propositions sont adoptées.
- 313.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter à l'alinéa *h*), après «stress au travail,», le membre de phrase «à l'élimination des incitations matérielles qui poussent les travailleurs à adopter des comportements dangereux sur la route et à rouler pendant de très longues heures»; il importe, d'après les expériences dans le secteur, de reconnaître les incitations matérielles qui poussent les conducteurs à adopter des comportements dangereux et cette préoccupation est d'une importance capitale pour les questions de SST dans le transport routier. Le secrétaire du groupe des employeurs s'oppose à la proposition.
- 314.** La porte-parole des travailleurs déclare que, compte tenu du manque de soutien pour les changements suggérés dans la deuxième phrase de l'alinéa *h*), elle propose plutôt de remplacer «des incitations matérielles qui poussent» par «facteurs qui les poussent à» pour obtenir le membre de phrase suivant: «à l'élimination des facteurs qui les poussent à adopter des comportements dangereux sur la route,». La proposition est adoptée.
- 315.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter à l'alinéa *o*), après «harcèlement», les mots «et de discrimination» et, après «le genre», le membre de phrase «, l'orientation et l'identité sexuelles».
- 316.** L'expert gouvernemental de la Pologne accepte les deux premières propositions mais s'oppose à la dernière. L'expert gouvernemental du Brésil tient à déclarer que son gouvernement entend «genre» comme «sexe biologique» (homme ou femme) et ne se prononce pas sur l'alinéa *o*).
- 317.** La proposition est adoptée.
- 318.** Le vice-président employeur propose, à l'alinéa *p*), de remplacer «machines» par «systèmes». La proposition est adoptée.
- 319.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Une stratégie nationale de l'emploi pour remédier à la pénurie de conducteurs

Paragraphe 51

- 320.** Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, après «des gouvernements», le membre de phrase «afin de faire face aux pénuries de conducteurs,».

Paragraphe 52

- 321.** Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 53

- 322.** Le vice-président employeur propose de supprimer les membres de phrase «un fonds avec un capital d'amorçage pour», et, à l'alinéa *d*), de supprimer «des investissements immobiliers, en particulier dans». Les propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 54

323. Le vice-président gouvernemental propose de remplacer «subventions pour l'achat ou la mise en œuvre de» par «incitations à l'intention des parties prenantes de la chaîne du transport routier en vue de mettre en œuvre des».
324. La porte-parole des travailleurs fait observer que le projet ne fait que proposer d'envisager de telles subventions: la décision revient aux gouvernements. Le nouveau texte serait préférable en tant qu'ajout mais pas en tant que remplacement.
325. Le vice-président gouvernemental considère que les dispositifs de sécurité sont dans l'intérêt de tous et que tous devraient être encouragés à les fournir.
326. Le secrétaire du groupe des employeurs est d'accord avec les travailleurs. Il propose d'ajouter «financières» après «incitations» dans le nouveau texte proposé. Le vice-président gouvernemental s'oppose à cette proposition, qui est retirée.
327. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé par le vice-président gouvernemental.

Paragraphe 55

328. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

C. Diversité et image du secteur

Paragraphe 56

329. Le vice-président gouvernemental propose de combiner le chapeau du paragraphe avec le paragraphe 58 et de supprimer les alinéas. Cela implique d'insérer, après «devraient mettre l'accent sur» à la quatrième ligne, l'intégralité du paragraphe 58. En français, l'expression «mettre l'accent sur» a été utilisée pour améliorer la lisibilité.
330. Le vice-président travailleur, appuyé par le vice-président employeur, s'oppose à la suppression des alinéas et voit peu d'utilité à la reformulation proposée. Le vice-président gouvernemental retire sa proposition de supprimer les alinéas, mais maintient sa proposition de déplacer le paragraphe 58. La proposition est adoptée.
331. La porte-parole des travailleurs propose de compléter la deuxième phrase comme suit: «Les gouvernements et les partenaires sociaux devraient mettre l'accent sur la nécessité de parvenir à une plus grande pluralité des genres et à une diversité – ethnique et autre – accrue parmi les conducteurs de véhicules utilitaires. Des efforts redoublés et constants sont nécessaires pour éliminer les préjugés et la discrimination dans la profession, conformément au principe d'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi énoncé dans la convention n° 111 de l'OIT, et attirer davantage:».
332. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 57

333. Le vice-président employeur propose de supprimer «un inventaire [...] et de son évolution au fil du temps» à l'alinéa a). La porte-parole des travailleurs préfère au moins retenir «et de son évolution au fil du temps». L'amendement est adopté tel que sous-amendé.
334. Le vice-président gouvernemental suggère d'ajouter, à l'alinéa d), l'adjectif «complets» après «plans d'organisation des carrières». La proposition est adoptée.

335. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 58

336. Ce paragraphe est déplacé au paragraphe 56, tel que décrit précédemment.

Paragraphe 59

337. Le vice-président gouvernemental propose de formuler l'alinéa *a*) comme suit: «s'efforcer d'attirer et de former davantage de femmes et de travailleurs issus de groupes sous-représentés dans le secteur». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 60

338. Le vice-président employeur propose d'ajouter «si possible» après «devraient» à la première ligne. La porte-parole des travailleurs répète que «devraient» sous-entend toujours l'idée de «si possible» en anglais. La proposition est retirée.

339. La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter «gratuits et» avant «propres» à l'alinéa *a*). La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 61

340. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer la référence à la convention (n° 156) sur les travailleurs ayant des responsabilités familiales, 1981. La porte-parole des travailleurs fait observer que la convention est en vigueur et qu'il est utile d'y faire référence.

341. La secrétaire générale, en réponse au vice-président employeur, explique que la convention est importante et largement ratifiée et qu'une référence est à son avis justifiée.

342. Le vice-président employeur propose donc d'insérer un point final après «traitement avec les autres travailleurs» et de simplement indiquer que la convention «fournit des orientations pertinentes à cet effet». Il en est ainsi décidé.

343. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 62

344. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

D. Modalités d'emploi

Paragraphes 63 et 64

345. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

Paragraphe 65

346. Le vice-président employeur fait observer que le paragraphe est identique à la première partie du paragraphe 24 et peut donc être supprimé. La proposition est adoptée et le paragraphe est supprimé.

Paragraphe 66

- 347.** Le vice-président employeur propose de supprimer la référence à la recommandation (n° 198) sur la relation de travail, 2006. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Nouveaux paragraphes

- 348.** Le vice-président travailleur propose d'ajouter le sous-titre suivant: «Transition de l'économie informelle vers l'économie formelle» et d'ajouter deux nouveaux paragraphes découlant des négociations avec les employeurs, à savoir:

Conformément à la recommandation (n° 204) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015, des efforts soutenus s'imposent dans certains pays afin d'encourager la transition vers l'économie formelle des conducteurs de véhicules utilitaires opérant dans l'économie informelle. Pour que ces efforts puissent aboutir, il faut la participation conjointe des gouvernements et des partenaires sociaux afin qu'ils puissent définir les objectifs successifs à atteindre et les mettre en application, tout en procédant régulièrement à une évaluation proactive de ces efforts. Une telle transition suppose que les conducteurs de véhicules utilitaires travaillant actuellement dans le secteur informel atteignent des niveaux de qualifications leur permettant de devenir des conducteurs de véhicules utilitaires professionnels et d'intégrer ainsi pleinement l'économie formelle.

Les gouvernements devraient favoriser un cadre propice à l'exercice par les employeurs et les travailleurs de leur droit d'organisation et de négociation collective et à leur participation au dialogue social dans la transition vers l'économie formelle. Lorsqu'ils élaborent ce cadre, les Membres devraient consulter les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives et promouvoir la participation active de ces organisations qui devraient compter dans leurs rangs, conformément à la pratique nationale, les représentants d'organisations représentatives dont les membres sont des travailleurs et des unités économiques de l'économie informelle.

- 349.** La proposition est adoptée.

Documents contractuels

Paragraphe 67

- 350.** Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 68

- 351.** Le vice-président employeur propose de remplacer «fréquemment» par «parfois», et de remplacer «garantir» par «améliorer» dans la dernière ligne. La seconde proposition est adoptée.
- 352.** La porte-parole des travailleurs rétorque que cette absence de documents commerciaux est répandue et bien connue. Le vice-président employeur propose donc d'utiliser simplement «où l'on constate des cas». La proposition est adoptée.
- 353.** L'expert gouvernemental du Brésil, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, propose de supprimer la phrase «Dans un grand nombre de pays [...]» et la note de bas de page correspondante. La proposition est adoptée.
- 354.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 69

- 355.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter «de préférence par un contrat écrit, dans une langue qu'ils sont en mesure de comprendre» après «période d'essai éventuelle», et d'ajouter la phrase suivante à la fin: «Ces conditions d'emploi devraient aussi reprendre celles qui découlent des conventions collectives applicables.» Ces propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 70

- 356.** Le vice-président employeur propose, à l'alinéa c), de remplacer «période ou fréquence» par «la durée ainsi que les dates de début et de fin», et, à l'alinéa e), de remplacer «de la rémunération ou des tarifs» par «des paiements». Les propositions sont adoptées.
- 357.** La porte-parole des travailleurs propose, à l'alinéa d), de remplacer «la rémunération ou les tarifs versés» par «les montants et types de paiements versés». La proposition est adoptée.
- 358.** Le vice-président employeur propose, à l'alinéa h), de remplacer «la couverture» par «les références». Dans une volonté de compromis, la porte-parole des travailleurs propose d'utiliser «les références de l'assurance couvrant». La proposition est adoptée.
- 359.** Le vice-président employeur propose de supprimer l'alinéa j). La proposition est adoptée.
- 360.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

VI. Conditions de travail

Paragraphe 71

- 361.** Le vice-président employeur propose de supprimer la première phrase, dans la mesure où elle reprend l'essentiel des paragraphes 26 et 38. La proposition est adoptée.
- 362.** Le vice-président employeur propose de remplacer «et peuvent conduire à des pratiques dangereuses et non viables» par «qui ont de lourdes répercussions sur les pratiques professionnelles dans le secteur». La porte-parole des travailleurs s'oppose à ce remplacement.
- 363.** Le vice-président employeur retire sa proposition et propose de remplacer «peuvent conduire» par «pourraient conduire». La proposition est adoptée.
- 364.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 72

- 365.** Le vice-président gouvernemental propose de supprimer la troisième phrase. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 73

- 366.** Le vice-président gouvernemental propose de supprimer le membre de phrase «notamment en matière de SST, de rémunération, de paiement et de temps de travail». La porte-parole des travailleurs s'oppose à la suppression puisque cette section dans son ensemble sert de base pour examiner les questions de rémunération. Le vice-président employeur appuie la proposition, étant donné que les exemples apportent peu au texte. La suppression proposée est adoptée.

367. Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, après le membre de phrase «à la législation et à la pratique nationales», une nouvelle phrase: «Dans le cas du travail et des services de transport transfrontalier, l'égalité de rémunération doit être encouragée.»

368. La secrétaire générale fait observer que cela n'est pas acceptable dans un texte de l'OIT: le principe «à travail égal, salaire égal» est inscrit dans une convention fondamentale; il s'agit donc d'un règlement que tous les États Membres doivent appliquer. Il ne saurait être question de l'aborder comme un principe qu'il suffit de «promouvoir», car cela en limiterait le caractère obligatoire pour tous les gouvernements. Le vice-président gouvernemental retire la proposition.

369. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

A. Rémunération et tarifs

Coordination du transport

Paragraphe 74

370. Le vice-président employeur propose de supprimer la seconde phrase puisque la rémunération et les tarifs sont des questions distinctes. Le titre de la sous-section «Coordination du transport» est également difficile à comprendre. Les paragraphes 74 à 76 ne traitent que de la rémunération.

371. Le vice-président travailleur estime que cette section concerne des questions fondamentales sur lesquelles il convient d'engager un dialogue sérieux, en particulier sur le lien entre les conducteurs salariés et les conducteurs non salariés. Il est essentiel que les partenaires sociaux appuient le principe d'une rémunération adaptée et équitable pour les conducteurs, qui a en retour un effet dissuasif sur les pratiques dangereuses. À cet égard, les travailleurs ont des propositions sérieuses sur la section suivante concernant les salaires et les tarifs.

372. Le vice-président employeur convient qu'un dialogue sérieux sur ces questions est nécessaire. Toutefois, les employeurs estiment en principe qu'il est injustifié de prétendre que l'établissement par les gouvernements de taux minima uniformes pour les travailleurs du secteur est légitime: une libre concurrence doit être possible sur le marché du travail. Dans son propre pays, les entreprises ont fait campagne pendant de nombreuses années contre de tels taux pour réduire les coûts, mais elles ont échoué. Il reconnaît la nécessité de protéger la rémunération au moyen d'un salaire minimum général, mais pense qu'il est injuste d'assimiler les salariés à des non-salariés dans le secteur.

373. Le vice-président travailleur rappelle que la question est primordiale. La veille, les experts des travailleurs ont diffusé un certain nombre d'études sur les systèmes de rémunération et leur relation avec les questions de sécurité qui établissent clairement un lien entre les bas salaires et l'incidence des accidents dus à des pratiques dangereuses, un lien qui est désormais reconnu à la fois sur les plans académique et juridique. Les employeurs semblent suggérer qu'une certaine distinction est nécessaire et empêche en fait tous les travailleurs du secteur de bénéficier d'une rémunération appropriée et compatible avec la sécurité. Pour les conducteurs propriétaires, le recouvrement des coûts est essentiel: toute distinction remet en question la sécurité de leurs opérations. Une pression à la baisse sur un groupe engendre une pression à la baisse pour tous. Les questions de rémunération et de tarifs, compte tenu de leur lien avéré avec la sécurité, sont donc essentielles pour la sécurité routière de tous les usagers. L'objectif doit donc être une rémunération équitable et sûre pour tous les conducteurs et les gouvernements doivent veiller à ce que les taux soient fixés à un niveau suffisant pour éliminer les incitations aux pratiques dangereuses. L'UE reconnaît implicitement ce principe dans ses directives. Les principes directeurs fournissent donc des

orientations aux gouvernements sur la manière de promouvoir la sécurité au moyen d'une rémunération adéquate, une question qui est également dans l'intérêt des employeurs.

374. L'expert gouvernemental du Brésil fait observer que les taux fixes ne sont pas nécessairement la meilleure solution. Toutefois, le vice-président travailleur avance un argument valable: il est nécessaire d'établir des paramètres pour le calcul de taux sûrs. Les conducteurs non salariés doivent faire l'objet d'une attention particulière.
375. La poursuite des discussions sur la section concernant la rémunération et les taux est reportée jusqu'à ce qu'un groupe de travail informel réuni à cette fin parvienne à un accord sur le contenu.
376. À l'issue des discussions informelles, il est convenu de remplacer la section «A. Rémunération et tarifs» (paragraphe 74 à 80) par un nouveau texte «A. Rémunération durable», d'un commun accord entre les employeurs, les travailleurs et plusieurs experts gouvernementaux. Le nouveau texte est donc formulé comme suit (les numéros des paragraphes sont ceux qui figurent dans le texte final adopté en annexe et sont donnés ici à titre de référence):

A. Rémunération durable

73. La rémunération des conducteurs de véhicules utilitaires, salariés et non salariés, devrait s'effectuer sur le long terme et refléter l'objectif consistant à renforcer l'attractivité et la durabilité du secteur.
74. Les gouvernements devraient surveiller la proportion de marchandises et de voyageurs que transportent les conducteurs de véhicules utilitaires non salariés, afin d'évaluer les risques encourus.

Rémunération des conducteurs de véhicules utilitaires non salariés

75. Dans le cadre de la réglementation nationale, les gouvernements devraient garantir la transparence des contrats des conducteurs de véhicules utilitaires non salariés et le respect d'un délai de trente jours pour le règlement des factures ou des demandes de paiement (comme indiqué au paragraphe 69 i)).
76. En consultation avec les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier, les gouvernements devraient mettre en place des mécanismes visant à encourager un recouvrement des coûts prévisibles à l'intention des conducteurs de véhicules utilitaires non salariés, en prenant des dispositions qui faciliteraient:
- a) le recouvrement des frais fixes – frais d'exploitation fixes ou annuels types qu'une entreprise doit payer chaque année, indépendamment du nombre de kilomètres parcourus par ses véhicules;
 - b) le recouvrement des frais variables – frais d'exploitation variables types, à savoir les frais (carburant, pneus, etc.) qu'une entreprise doit payer en fonction du nombre de kilomètres parcourus par ses véhicules;
 - c) la rémunération du travail personnel au taux de salaire minimum national, ou à un taux supérieur, comme indiqué au paragraphe 78;
 - d) le retour sur investissement;
 - e) la rémunération du temps de conduite et du temps consacré à des activités annexes non liées à la conduite, comme indiqué au paragraphe 81.
77. Les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier devraient promouvoir, en droit et dans la pratique, une rémunération adéquate et durable pour les conducteurs de véhicules utilitaires, accompagnée de mesures visant à faire appliquer la législation en vue de lutter contre la surcharge des véhicules utilitaires.

Rémunération des conducteurs de véhicules utilitaires salariés

78. Dans les pays dans lesquels les salaires minima font l'objet d'une publication officielle, ceux-ci devraient être fixés conformément à la convention (n° 131) sur la fixation des salaires minima, 1970.
79. Si aucun salaire minimum ne fait l'objet d'une publication officielle, les gouvernements devraient, en consultation avec les partenaires sociaux, instituer des mécanismes qui permettent de fixer les salaires et autres conditions des conducteurs de véhicules utilitaires salariés. Pour ce faire, on prendra en considération des éléments tels qu'une rémunération adéquate, le principe «à travail égal, salaire égal», le secteur d'activité et les facteurs sociaux.
80. Afin de fixer les salaires minima des conducteurs de véhicules utilitaires salariés, les gouvernements devraient:
- a) associer directement les partenaires sociaux à la mise au point de toutes les dispositions nécessaires;
 - b) prévoir le versement de prestations sociales, telles que les cotisations d'assurance;
 - c) prévoir la rémunération du temps de conduite comme du temps consacré à des activités annexes non liées à la conduite, comme indiqué au paragraphe 81.
81. Le calcul des taux de rémunération des conducteurs de véhicules utilitaires salariés devrait tenir compte de la rémunération du temps consacré à des activités annexes non liées à la conduite qu'on est raisonnablement en droit d'exiger, et notamment:
- a) le temps nécessaire à la préparation et à l'entretien d'un véhicule utilitaire;
 - b) le temps consacré au traitement des charges destinées à être transportées par un véhicule utilitaire;
 - c) le temps consacré à toute autre activité non liée à la conduite effectuée pendant le trajet.
82. Les gouvernements devraient établir un système approprié d'inspection qui permette de procéder à des enquêtes selon les principes de «la chaîne de responsabilité» afin de vérifier si les tarifs fixés sont effectifs et réellement appliqués et de prendre les mesures propres à assurer le respect de la réglementation y relative.
- 377.** Le vice-président gouvernemental propose le nouveau texte suivant pour le paragraphe 75: «Par souci de transparence, les contrats des conducteurs de véhicules utilitaires devraient être établis dans le cadre des réglementations nationales». Le libellé du chapeau du paragraphe 76 devrait être le suivant: «Les gouvernements devraient encourager un dialogue social entre les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier visant à encourager un recouvrement des coûts prévisibles à l'intention des conducteurs de véhicules utilitaires non salariés, en prenant des dispositions qui faciliteraient:». Il convient d'ajouter le sous-alinéa vi) sous l'alinéa b) comme suit: «les factures ou les demandes de paiement sont réglées dans un délai de trente jours».
- 378.** L'expert gouvernemental du Brésil suggère que le chapeau du paragraphe 76 soit formulé comme suit: «Les gouvernements devraient établir un dialogue social impliquant les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier visant à encourager un recouvrement des coûts prévisibles à l'intention des conducteurs de véhicules utilitaires non salariés, en prenant des dispositions qui faciliteraient:». La secrétaire générale de la réunion suggère de remplacer «un dialogue social» par «des mécanismes de dialogue social».
- 379.** Le vice-président travailleur déclare que l'objectif consiste à établir un recouvrement des coûts au moyen de mécanismes de dialogue social plutôt que des mécanismes isolés. Le vice-président employeur souscrit aux observations des travailleurs et prend acte des préoccupations du gouvernement.

-
- 380.** Le vice-président travailleur fait observer que les travailleurs et les employeurs s'entendent sur le fait que le recouvrement des coûts doit être assuré au moyen de mécanismes adaptés. Les mécanismes de dialogue social ne sont pas problématiques en soi, mais l'objectif est de s'assurer que les mécanismes utilisés se traduisent effectivement par un recouvrement des coûts.
- 381.** Le vice-président employeur explique que le sujet a fait l'objet de longs débats, qu'il est extrêmement sensible tant pour le groupe des employeurs que pour celui des travailleurs et qu'il existe depuis longtemps au sein de l'OIT, et que la solution convenue par les parties a nécessité un énorme travail et un certain nombre de concessions. Les modifications proposées par le vice-président gouvernemental ne sont pas nécessaires et, dans un esprit de consensus, il demande que tous les amendements proposés soient retirés.
- 382.** Le vice-président travailleur appuie la déclaration du vice-président employeur. La formulation du texte existant est préférable, surtout si l'on tient compte du temps et de l'expertise consacrés à sa rédaction. Les suggestions du groupe gouvernemental sont logiques, mais une grande partie de la question est abordée ailleurs. Il demande aux gouvernements de reconsidérer leurs propositions d'amendements. Le vice-président employeur appuie cette déclaration.
- 383.** Le vice-président gouvernemental explique que le groupe gouvernemental cherche simplement à améliorer le texte mais, compte tenu des positions exprimées par les autres vice-présidents, il retire les propositions.
- 384.** Le nouveau texte est adopté.

Paragraphe 81

- 385.** Le vice-président employeur propose de remplacer «tarifs fixés» par «salaires» et de supprimer le membre de phrase après «y relative». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

B. Temps de travail et temps de conduite

Paragraphe 82

- 386.** Le vice-président employeur propose de supprimer les références à la convention et à la recommandation. La première n'est pas largement ratifiée et doit faire l'objet d'une révision. La porte-parole des travailleurs s'oppose à cette suppression, étant donné que ces normes sont les plus récentes et qu'une révision à venir ne constitue pas un motif suffisant pour les ignorer.
- 387.** Compte tenu des problèmes rencontrés dans les références individuelles spécifiques aux normes internationales du travail, la secrétaire générale propose d'ajouter une nouvelle annexe dans laquelle toutes les normes pertinentes pourraient être listées à titre de référence. Les conventions sectorielles sont souvent négligées parce que les gouvernements ont tendance à se concentrer sur des instruments plus largement applicables. Le vice-président employeur appuie cette proposition.
- 388.** La secrétaire générale adjointe de la réunion explique qu'un instrument en cours de révision n'est pas considéré comme étant obsolète et qu'il est toujours ouvert à la ratification. De nombreux instruments sont en cours de révision du fait de leur faible taux de ratification et en vue d'éliminer les obstacles à la ratification. Étant donné que le processus de révision peut prendre de nombreuses années, il est préférable de conserver la référence à la convention et à la recommandation dans le texte.

-
- 389.** Le secrétaire du groupe des employeurs accepte cette explication sur le statut des instruments mentionnés dans le paragraphe et accepte leur inclusion. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 83

- 390.** Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 84

- 391.** Le vice-président employeur propose de supprimer «sur longue distance». Le vice-président gouvernemental propose plutôt de le déplacer pour uniquement qualifier «transport de voyageurs». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 85

- 392.** Le vice-président employeur propose de déplacer la référence dans la nouvelle annexe proposée. La porte-parole des travailleurs préfère conserver le paragraphe. Cette opinion est partagée par le vice-président gouvernemental.

- 393.** Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 86

- 394.** Le vice-président gouvernemental propose de supprimer la première phrase. La proposition n'est pas adoptée.

- 395.** Le vice-président employeur propose de supprimer «sérieusement» dans la seconde phrase. La proposition est adoptée.

- 396.** La porte-parole des travailleurs estime que, dans ce contexte, le texte devrait plutôt faire référence à «une rémunération durable» qu'à une «rémunération minimum».

- 397.** Le vice-président employeur propose plutôt de supprimer «ainsi qu'une réglementation en matière de rémunération durable». La proposition est adoptée.

- 398.** Le vice-président employeur propose de clore le paragraphe par «des conducteurs de véhicules utilitaires non salariés» puisque les questions abordées dans la dernière phrase sont maintenant réglées dans les nouveaux paragraphes sur la rémunération durable. La proposition est adoptée.

- 399.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 87

- 400.** Le vice-président gouvernemental propose de reformuler le paragraphe comme suit: «Les gouvernements devraient associer les législations et réglementations relatives au temps de conduite et au temps de travail dans le secteur du transport routier à une stratégie qui encourage, en collaboration avec les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier, le recours à l'immobilier et aux technologies pour construire et/ou améliorer des aires de stationnement et de services sûres et sécurisées à l'intention des conducteurs de véhicules utilitaires.»

401. La porte-parole des travailleurs s'oppose à la proposition mais l'accepte, dans un esprit de compromis, à condition que «stationnement» soit remplacé par «aires de stationnement» dans la version anglaise; cette modification n'a pas d'incidence en français. La proposition est adoptée.

402. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 88

403. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer la référence «conformément à la section XII des principes directeurs» et les paragraphes correspondants puisque le présent paragraphe traite des mécanismes volontaires et non pas du contrôle. Les deux questions ne devraient pas être liées. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

VII. Sécurité et santé au travail

A. Dispositions générales

Paragraphe 89

404. Le vice-président gouvernemental propose de supprimer «et les collisions», car le terme est redondant. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 90

405. Le vice-président employeur propose d'ajouter, à la fin du chapeau, «dans la mesure où cela relève de leurs responsabilités».

406. Le vice-président gouvernemental propose plutôt d'ajouter «dans leurs domaines de compétences».

407. La secrétaire générale fait observer que le verbe «devraient» véhicule l'idée de responsabilité et que les principes directeurs ne sont pas juridiquement contraignants. Le texte supplémentaire n'est pas techniquement nécessaire. Les principes directeurs sont ambitieux et doivent le rester. Une volonté politique forte est une nécessité évidente dans le contexte de la SST.

408. Le vice-président employeur prend acte de l'explication de la secrétaire générale, mais estime que l'ajout proposé doit être maintenu. Le vice-président travailleur est favorable à l'approche de la secrétaire générale. Il prend acte de la proposition faite par le vice-président gouvernemental.

409. Le secrétaire du groupe des employeurs fait part de leur flexibilité concernant la formulation, mais l'inclusion reste importante pour eux. Ils ne sont pas d'avis que l'ajout n'est pas nécessaire et ne voient pas d'inconvénient à le conserver. La proposition est adoptée.

410. Le vice-président travailleur propose d'ajouter, à l'alinéa *b*), «une approche de la SST qui tienne compte des questions d'égalité hommes-femmes» à la suite de «secteur du transport». La proposition est adoptée.

411. Le vice-président gouvernemental propose d'insérer un nouvel alinéa en position initiale: «élaborer et mettre en œuvre des protocoles de sécurité et de santé au travail, conformément à la convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006;». La proposition est adoptée.

412. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer l'alinéa c). La proposition est adoptée.

413. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Nouveau paragraphe

414. Le vice-président travailleur propose d'insérer un nouveau paragraphe après le paragraphe 89, libellé comme suit: «À des fins de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de la sécurité routière, les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier devraient appliquer la réglementation en matière de SST et des protections équivalentes aux conducteurs de véhicules utilitaires à tout moment lorsque ces derniers exécutent leur activité de transport routier, quel qu'en soit le lieu».

415. Le vice-président employeur propose d'ajouter, après «protections équivalentes», le membre de phrase «et des protections correspondant aux protections réglementaires en matière de santé et de sécurité au travail». Lorsque des protections sont prévues par la réglementation, elles peuvent et doivent être fournies sous d'autres formes.

416. L'expert gouvernemental du Brésil demande si les employeurs font référence aux protections du type prévu par la loi américaine sur la sécurité et la santé au travail (OSHA). Le vice-président employeur répond que, lorsque les réglementations sont inadéquates, il convient de trouver une autre solution pour élargir la protection.

417. Le vice-président travailleur estime que l'ajout proposé n'est pas nécessaire, car il est source d'incertitude, voire de confusion.

418. La secrétaire générale propose le libellé suivant: «devraient appliquer la réglementation en matière de SST ou des protections équivalentes». Le vice-président employeur accepte cette proposition.

419. Le vice-président travailleur s'oppose à l'idée d'équivalence en raison de l'incertitude qu'elle crée, mais suggère de remplacer «ou» par «et» en guise de compromis.

420. L'expert gouvernemental du Brésil demande des précisions sur la référence au temps de conduite et à la durée du travail et leur relation avec les inspections du travail.

421. Le vice-président travailleur fait observer que les employeurs se sont entendus sur «et» mais pas sur «ou». Le vice-président gouvernemental propose plutôt «et/ou». Le secrétaire du groupe des employeurs souhaite inclure «ou».

422. Compte tenu des contraintes de temps et de l'absence d'accord, le vice-président travailleur retire le nouveau paragraphe proposé.

Paragraphe 91

423. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 92

424. Le vice-président employeur suggère de remplacer «collisions» par «accidents».

425. La secrétaire exécutive déclare que le fait de procéder à ce changement dans l'ensemble du document serait contraire à la terminologie internationale. Le terme «collision» signifie que la situation aurait pu être évitée, alors que le terme «accident» comprend des incidents résultant de circonstances imprévues et inévitables.

426. Le vice-président employeur retire sa proposition. Le vice-président travailleur propose d'utiliser les deux termes, car tous deux sont pertinents. Il propose également d'ajouter «le stress thermique;» avant «la violence» dans la liste des facteurs de risque. Les propositions sont adoptées.

427. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 93

428. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

B. Systèmes de gestion de la sécurité

Paragraphe 94

429. Le vice-président gouvernemental suggère de déplacer «sur longue distance» pour qu'il qualifie «transport de voyageurs», comme plus haut dans le texte. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 95

430. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 96

431. Le vice-président gouvernemental propose d'insérer une deuxième phrase dans le paragraphe 96, libellée comme suit: «Ces dernières devraient au minimum recenser et évaluer les risques et comprendre un système de gestion préventif et correctif.» La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 97

432. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

C. Sécurité des conducteurs

Dispositions générales

Paragraphe 98

433. Le vice-président travailleur propose deux insertions: premièrement, «les troubles liés aux vibrations transmises au corps entier» après «les troubles musculo-squelettiques,», et, deuxièmement, «les problèmes de santé reproductive, y compris» [le risque de fausse couche] après «températures extrêmes,». Les propositions sont adoptées.

434. Le vice-président gouvernemental propose de supprimer complètement la troisième phrase afin de permettre l'interprétation la plus large possible. Le vice-président travailleur n'est pas d'accord avec la suppression proposée: les exemples sont utiles. La proposition est retirée.

435. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 99

436. Le vice-président travailleur propose de remplacer «des politiques et des dispositions réglementaires» par des «lois, réglementations et politiques». La proposition est adoptée.
437. Le vice-président employeur propose d'ajouter, à la fin du chapeau, «dans le cadre de leurs responsabilités»; à l'alinéa a), d'ajouter «normalisées» pour qualifier «formation [et procédures]»; et, à l'alinéa b), de supprimer la référence à la convention (n° 127) sur le poids maximum, 1967.
438. Le vice-président travailleur accepte la proposition d'ajouter «normalisées», mais s'oppose aux autres amendements proposés par les employeurs. La première proposition est adoptée.
439. Le vice-président employeur propose, à l'alinéa b), d'ajouter «, la longueur et la hauteur» après «le poids». La proposition est adoptée.
440. Le vice-président gouvernemental propose de remplacer l'alinéa d) par «l'utilisation de la ceinture de sécurité;». La proposition est adoptée.
441. Le vice-président travailleur propose, à l'alinéa e), de remplacer «d'un équipement de protection individuelle» par «par les travailleurs d'un équipement de protection individuelle en dernier recours (après avoir effectué d'autres contrôles)» et de supprimer «conformément aux lois et réglementations nationales»; d'ajouter «la collecte et» avant «la livraison»; et, à la fin, de remplacer «où cet équipement est exigé» par «où un tel équipement est nécessaire». Les propositions sont adoptées.
442. Le secrétaire du groupe des employeurs propose d'ajouter, à la fin de l'alinéa h), «et l'obligation d'en informer leurs superviseurs;». La proposition est adoptée.
443. Le vice-président employeur propose, à l'alinéa k), d'ajouter «périodique» après «dépistage» à la première ligne.
444. Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, à l'alinéa k), après «les conducteurs de véhicules utilitaires», le membre de phrase «conformément au Code de pratique du BIT intitulé *Prise en charge des questions d'alcoolisme et de toxicomanie sur le lieu de travail*». Le vice-président travailleur n'est pas certain que la référence au Code de pratique soit appropriée. La proposition est retirée.
445. Le vice-président employeur propose de reprendre le texte des Conclusions de 2015 en ajoutant un nouvel alinéa à la fin, libellé comme suit: «l) des examens médicaux initiaux et périodiques devraient être obligatoires pour tous les conducteurs de véhicules utilitaires. Ces examens et le dépistage de la consommation de stupéfiants ou d'alcool devraient être effectués régulièrement, de manière équitable et en toute confidentialité.»
446. Le vice-président gouvernemental propose de remplacer «médicaux» par «de laboratoire» puisqu'il s'agit de simple dépistage qui n'exige pas l'intervention de médecins. Le vice-président travailleur convient que le terme «médicaux» est trop large. Quant au terme «régulièrement», il semble imprécis et soulève des questions sur la nature du dépistage.
447. L'expert gouvernemental du Brésil ajoute que son pays impose le dépistage des conducteurs en laboratoire depuis 2015 et qu'il obtient de bons résultats. La périodicité est également importante.
448. Après discussion, il est convenu d'adopter la proposition des employeurs en ajoutant, dans le chapeau, «dans le cadre de leurs responsabilités».

-
- 449.** Le vice-président employeur, se référant à l'alinéa *k*), souhaite conserver «régulièrement» et supprimer la référence à l'instrument de l'OIT.
- 450.** Le vice-président gouvernemental demande des précisions sur le sens de «régulièrement» dans le contexte du dépistage. Le vice-président employeur explique que le dépistage devrait être effectué à intervalles réguliers, mais propose plutôt d'utiliser le terme «périodique». La proposition est adoptée.
- 451.** La porte-parole des travailleurs s'oppose au nouvel alinéa *l*) proposé. Le vice-président employeur explique que le nouvel alinéa concerne une question qui affecte la sécurité routière; il préfère conserver le terme «médicaux», car le terme «de laboratoire» en limite la portée. La porte-parole des travailleurs maintient l'opposition de son groupe au texte proposé. Après un nouveau débat, il est décidé de retirer le nouvel alinéa *l*) proposé.
- 452.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Violence, harcèlement et stress

Paragraphe 100

- 453.** Le vice-président employeur propose d'inclure dans le paragraphe le texte de l'article 2 de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, en ajoutant à la dixième ligne, après «statut contractuel», «et les individus exerçant l'autorité, les fonctions ou les responsabilités d'un employeur.»
- 454.** Le vice-président travailleur estime que le texte intégral de cet article 2 devrait être reproduit, mais sans sa référence à «tous les secteurs». La deuxième phrase devrait donc se lire comme suit:

Ces instruments protègent tous les travailleurs et autres personnes dans le monde du travail, y compris les salariés tels que définis par la législation et la pratique nationales, ainsi que les personnes qui travaillent, quel que soit leur statut contractuel, les personnes en formation, y compris les stagiaires et les apprentis, les travailleurs licenciés, les personnes bénévoles, les personnes à la recherche d'un emploi, les candidats à un emploi et les individus exerçant l'autorité, les fonctions ou les responsabilités d'un employeur.

- 455.** La proposition est appuyée par l'expert gouvernemental du Brésil et elle est adoptée. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 101

- 456.** Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 102

- 457.** Le vice-président employeur propose d'ajouter, à la fin du chapeau, le membre de phrase suivant: «dans la mesure où cela relève de leurs responsabilités:». Le vice-président travailleur s'oppose à ce texte pour les raisons exposées plus haut, mais l'accepte dans un esprit de compromis. La proposition est adoptée.
- 458.** Le vice-président gouvernemental propose de supprimer, à l'alinéa *b*), le membre de phrase «ainsi que les membres de leur famille proche».
- 459.** Le vice-président travailleur s'oppose fermement à cette proposition. Comme l'illustre l'incident tragique relaté le premier jour, les accidents peuvent avoir des conséquences graves pour les membres de la famille. De nombreuses entreprises ont apporté leur soutien

aux familles. Prendre soin des membres de la famille n'est pas seulement une responsabilité qui incombe aux gouvernements, c'est un devoir moral pour tous.

- 460.** Le vice-président employeur appuie le vice-président travailleur, mais demande comment les employeurs pourraient gérer le stress de façon adéquate.
- 461.** Le vice-président travailleur propose plutôt de formuler le texte ainsi: «dans la mesure du possible [...] les membres de leur famille proche». La proposition est adoptée.
- 462.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter, à la fin de l'alinéa *b*), «Des temps de pause doivent être respectés, et les conducteurs de véhicules utilitaires doivent être libres d'en disposer comme ils le souhaitent;». Cela signifie notamment qu'ils peuvent quitter leur véhicule s'ils le souhaitent. Le vice-président employeur accepte la proposition à condition de stipuler que les pauses sont protégées «dans la limite du raisonnable». Le vice-président travailleur propose de formuler le début ainsi: «Des temps de pause raisonnables». Ces propositions sont adoptées.
- 463.** Le vice-président travailleur propose d'ajouter, à l'alinéa *d*), après «programmes d'aide et de soutien aux victimes et aux témoins», le membre de phrase «– tels que des programmes en faveur des femmes –»; d'ajouter «, si nécessaire;» en fin de phrase; et de supprimer «notamment» avant le membre de phrase «en faisant intervenir la police». La proposition est adoptée.
- 464.** Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, après «dans la mesure du possible» à l'alinéa *f*) ii), le membre de phrase «et conformément à la législation nationale,» et de supprimer «car cela implique des charges financières excessives aux conducteurs de véhicules utilitaires, aux employeurs et aux parties prenantes de la chaîne de transport routier qui utilisent ou engagent le véhicule», car cette explication est inutile. Les vice-présidents employeur et travailleur préfèrent le texte original.
- 465.** Le vice-président gouvernemental estime qu'il n'est pas approprié que des principes directeurs mentionnent une «procédure pénale» régie par des codes pénaux.
- 466.** Le vice-président travailleur explique que les principes directeurs sont ambitieux: l'objectif est de persuader les gouvernements de faire preuve de compréhension.
- 467.** La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 103

- 468.** Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Exposition aux produits chimiques et aux rayonnements

- 469.** Le vice-président travailleur propose de remplacer le titre par «Prévention de l'exposition aux produits chimiques, aux rayonnements et à d'autres substances dangereuses». La proposition est adoptée.

Paragraphe 104

- 470.** Le vice-président travailleur propose de remplacer «de sensibilisation» par «de formation». Le vice-président employeur s'oppose à cette proposition, car la sensibilisation est importante et l'amendement proposé constitue une tautologie («la formation [...] devrait comprendre des activités de formation»). Le vice-président travailleur propose d'utiliser les deux termes: «de sensibilisation et de formation». La proposition est adoptée.

-
471. Le vice-président travailleur propose de remplacer «éviter ou limiter» par «les protéger contre». La proposition est adoptée.
472. Le vice-président gouvernemental propose de terminer le paragraphe par «substances cancérigènes», car la liste est redondante. Le vice-président travailleur répond que la liste n'est pas exhaustive mais que les exemples proposés sont utiles. La proposition est retirée.
473. Le vice-président travailleur propose d'ajouter «ou poussières» après «vapeurs» et de remplacer «à d'autres déchets dangereux» par «aux déchets dangereux». Les propositions sont adoptées.
474. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 105

475. Le vice-président employeur propose d'ajouter, à la fin du chapeau, le membre de phrase suivant: «dans la mesure où cela relève de leurs responsabilités». Le vice-président travailleur s'interroge sur la nécessité de ce membre de phrase ici. La proposition est retirée.
476. Le vice-président travailleur propose de supprimer «et des produits agroalimentaires» à la première ligne. La proposition est adoptée.
477. Par souci de cohérence, le vice-président travailleur propose également de remplacer, à l'alinéa b), «formation» par «sensibilisation et formation». La proposition est adoptée.
478. Le vice-président employeur propose d'ajouter, à la fin de l'alinéa a), «et aux *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Règlement type* des Nations Unies;». Le vice-président gouvernemental appuie cette proposition. Elle est adoptée.
479. Le vice-président travailleur propose de remplacer, à l'alinéa b), «informer» par «protéger». Le vice-président employeur propose d'inclure les deux de manière à signifier à la fois «protéger et informer» et de formuler la phrase ainsi: «sensibilisation et formation obligatoires, afin d'informer les conducteurs de véhicules utilitaires». La proposition est adoptée.
480. Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, à l'alinéa b), «sur l'utilisation d'équipements de protection personnelle». La proposition est adoptée.
481. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphes 106 et 107

482. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

Infections sexuellement transmissibles, VIH et sida

483. La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter une nouvelle annexe reprenant l'annexe J du Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Sécurité et santé dans les ports*. La secrétaire générale de la réunion note qu'elle serait incluse dans l'annexe B.

Paragraphes 108 et 109

484. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

D. Sécurité des véhicules

Paragraphe 110

- 485.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter une phrase à la fin de l'alinéa d): «L'installation de systèmes de surveillance de la sécurité des conducteurs devrait s'appliquer en gardant à l'esprit la dignité des travailleurs.» Une experte travailleuse explique que les systèmes de surveillance sont souvent utilisés dans les cabines des conducteurs pour filmer sous les jupes ou dans le décolleté des travailleuses, ce qui constitue une forme de harcèlement sexuel sur le lieu de travail. Le vice-président employeur propose d'ajouter «en gardant à l'esprit la dignité des femmes» à la fin de l'alinéa. La porte-parole des travailleurs répond que la référence devrait simplement concerner les «travailleurs». Les propositions sont adoptées.
- 486.** Le vice-président gouvernemental suggère: i) à l'alinéa a), de remplacer le terme «la réparation périodique» par «la réglementation concernant les programmes d'entretien documentés et de réparation périodique» et d'insérer «documentés» après «programmes d'entretien»; ii) à l'alinéa c), de remplacer «réglementer» par «décourager»; et iii) à l'alinéa g), de remplacer «avant d'envisager d'encourager l'exploitation» par «pour favoriser l'exploitation en toute sécurité». Les propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

E. Sécurité des installations de service

Paragraphe 111

- 487.** La porte-parole des travailleurs propose d'insérer, après «salles d'eau», «installations de lavage et autres équipements sanitaires» pour être plus précis. Dans la dernière phrase, le terme «de service» devrait être inséré après «installations», et les mots «et des infrastructures routières» devraient être ajoutés après «des réseaux routiers». Ces propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Nouveau paragraphe

- 488.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter le nouveau paragraphe suivant avant le paragraphe 112: «L'absence d'installations de service peut avoir des conséquences préjudiciables pour tous les travailleurs du transport, en particulier les femmes, qui ont besoin d'y accéder plus souvent et plus longtemps que les hommes. Le fait d'ignorer les besoins spécifiques des travailleuses est discriminatoire, les prive de leur dignité fondamentale, les stigmatise et les expose à un risque accru de violence et d'atteinte à leur santé.»
- 489.** Le vice-président employeur considère que, si l'égalité est une préoccupation majeure des employeurs, les femmes et les hommes ont besoin d'installations, et qu'il n'est pas nécessaire de traiter les femmes différemment, mais il ne s'oppose pas à cette proposition.
- 490.** La proposition est adoptée. Le nouveau paragraphe est ajouté.

Nouveau paragraphe

- 491.** La porte-parole des travailleurs propose d'introduire le nouveau paragraphe suivant après le nouveau paragraphe susmentionné: «La mise à disposition d'installations de service appropriées est une mesure de contrôle essentielle pour prévenir les atteintes à la santé des travailleurs résultant de l'exposition à des substances dangereuses et autres contaminants. Elle joue un rôle fondamental en matière de santé publique en empêchant la propagation des

maladies et en prévenant la contamination croisée (par exemple dans le transport de matières dangereuses).» La proposition est adoptée. Le nouveau paragraphe est ajouté.

Paragraphe 112

492. Le vice-président gouvernemental suggère d'ajouter, à la fin du chapeau et après «devraient», le membre de phrase suivant: «adopter des mesures visant à».

493. La porte-parole des travailleurs propose d'introduire le nouvel alinéa suivant avant l'alinéa a): «respecter le droit à des installations sanitaires adaptées;».

494. Les propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 113

495. La porte-parole des travailleurs suggère, à l'alinéa a), d'insérer le membre de phrase «, sans subir de perte de salaire ni craindre des représailles,». La proposition est adoptée.

496. Le vice-président employeur propose de modifier le chapeau en ajoutant, à la fin, le membre de phrase «, dans la mesure où cela relève de leurs responsabilités». La porte-parole des travailleurs préfère le texte original mais accepte la proposition. La proposition est adoptée.

497. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

F. Sécurité des corridors routiers et des points de passage aux frontières internationales

Paragraphes 114, 115 et 116

498. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

Paragraphe 117

499. Le vice-président gouvernemental propose d'insérer «de coopération et/ou» entre «tripartites,» et «de suivi et de coopération transfrontaliers». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

VIII. Sécurité sociale et protection en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles

A. Dispositions de sécurité sociale

Paragraphes 118 et 119

500. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

Paragraphe 120

501. Le vice-président employeur propose de supprimer l'alinéa d). La porte-parole des travailleurs s'oppose à cet amendement: il est plutôt nécessaire d'élargir le concept en insérant «non salariés» entre «les conducteurs de véhicules utilitaires» et «opérant dans le secteur informel» et en ajoutant, à la fin, la clause: «ou à défaut, en établissant des socles de protection sociale».

502. Le vice-président employeur s'oppose à ces propositions et propose, à titre de compromis, de ne conserver que le membre de phrase «étendre le bénéfice de la sécurité sociale aux conducteurs de véhicules utilitaires non salariés opérant dans le secteur informel;». Le vice-président gouvernemental appuie cette proposition.

503. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 121

504. Alors que la porte-parole des travailleurs et le vice-président gouvernemental appuient le texte original, le vice-président employeur estime que le fait que le sens du paragraphe soit appliqué à tous les conducteurs est problématique.

505. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer le mot «crucial» et d'ajouter «salariés» après «conducteurs de véhicules utilitaires». Ces propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

B. Sécurité routière, violence et rôle des organismes sociaux

Paragraphe 122

506. Le vice-président employeur propose de remplacer «et» par «ainsi que» entre «Les gouvernements» et «les partenaires sociaux».

507. Le vice-président gouvernemental propose d'insérer les mots «et du harcèlement» entre «violence» et «au travail» à l'alinéa *g*).

508. Les propositions sont adoptées.

509. Le vice-président employeur propose de supprimer, tant dans le titre de la section que dans le chapeau du paragraphe 122, le terme «sécurité sociale», étant donné que le contenu de ce paragraphe ne concerne pas la sécurité sociale au sens strict.

510. La porte-parole des travailleurs s'oppose à cet amendement, car le terme «organismes de sécurité sociale» a un sens clair et incontestable, et demande des précisions sur l'utilisation des organismes de sécurité sociale dans le cadre de la prévention de la violence.

511. La secrétaire exécutive explique que l'Association internationale de la sécurité sociale (AISS), composée principalement d'administrations nationales de sécurité sociale, a un groupe de travail sur la prévention dans les transports qui a adopté en 2015 la Déclaration de Hambourg contre la violence, les attaques et les agressions sur le lieu de travail ³, qui décrit le fond de ce paragraphe.

512. La proposition est retirée. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

C. Protection contre les accidents du travail et les maladies professionnelles

Paragraphe 123

513. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

³ AISS: [Déclaration de Hambourg](#) (non disponible en français).

Paragraphe 124

514. Le vice-président employeur propose de supprimer la première phrase et le membre de phrase «Pour veiller à» dans la seconde phrase, de sorte que le paragraphe commence par «Les gouvernements».
515. La porte-parole des travailleurs s'oppose à l'amendement puisque la première phrase correspond à un principe essentiel sous-jacent aux régimes d'indemnisation des travailleurs et à l'assurance-maladie et l'assurance en cas d'accidents dans diverses juridictions. Le vice-président gouvernemental s'oppose également à l'amendement.
516. À l'issue des négociations, la proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 125

517. Le vice-président gouvernemental suggère d'ajouter «, le cas échéant,» après «devraient» dans le chapeau. Le vice-président travailleur s'oppose à la proposition: le verbe «devraient» est suffisant, compte tenu de l'explication donnée par la secrétaire générale. La proposition est retirée.
518. Le vice-président employeur propose d'insérer «salariés» après «veiller à ce que les conducteurs de véhicules utilitaires» à la première ligne de l'alinéa a) et de supprimer l'alinéa b). Les propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé; l'alinéa devient partie intégrante du chapeau.

Paragraphe 126

519. Le paragraphe est adopté sans changement.

Partie 3. Moyens d'action

IX. Dialogue social et tripartisme

Paragraphe 127

520. Le vice-président employeur propose de remplacer «leur accord contractuel ou situation d'emploi» par «le type de leur relation de travail». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 128

521. La porte-parole des travailleurs suggère d'ajouter la nouvelle phrase suivante au début du paragraphe: «Il convient d'encourager toutes les parties prenantes de la chaîne du transport routier à participer au dialogue social.»; la première phrase originale devrait alors commencer par «Toutefois, [...]». Il est également proposé d'insérer le membre de phrase «et d'autres parties prenantes de la chaîne du transport routier» entre «tant que les employeurs» et «ne s'en servent pas pour contourner» dans la dernière phrase. Le secrétaire du groupe des employeurs accepte la première proposition, mais pas la seconde.
522. Le vice-président travailleur explique qu'il est dans l'intérêt des employeurs d'accepter cette insertion, car, lorsque d'autres parties sont impliquées, en particulier celles qui ne sont pas des transporteurs routiers, ce sont elles qui doivent être tenues responsables plutôt que les transporteurs routiers. Le secrétaire du groupe des employeurs accepte l'explication.

523. Les propositions sont adoptées.

524. Le vice-président employeur propose de supprimer la première phrase initiale après «le secteur du transport routier» et de fusionner la deuxième moitié de la première phrase initiale et la première moitié de la seconde phrase initiale comme suit: «La présence de conducteurs de véhicules utilitaires qui fournissent leurs services en étant directement recrutés par l'employeur ou dans le cadre de contrats de prestation de services commerciaux ne se traduit pas nécessairement par de mauvaises conditions de travail [...]». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 129

525. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de remplacer le paragraphe par le texte suivant: «Le dialogue social sous toutes ses formes contribue au travail décent ainsi qu'à la sécurité et à la santé des conducteurs de véhicules utilitaires. Les processus de dialogue social tripartite peuvent jouer un rôle clé dans le développement des services de transport.»

526. La porte-parole des travailleurs s'oppose à ce que l'amendement modifie le sens du paragraphe. Le vice-président gouvernemental suggère de ne supprimer que la dernière phrase du texte original.

527. À l'issue de discussions informelles, la proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 130

528. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer «y compris de négociation collective transnationale» et de fusionner les deux phrases en remplaçant «les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne de transport routier devraient promouvoir le dialogue social transnational conformément aux» par «comme le soulignent les» pour que le paragraphe soit libellé comme suit: «Dans un monde de plus en plus interconnecté, les espaces de dialogue social transnational se multiplient en réponse à la mondialisation et à l'intégration régionale croissantes, comme le soulignent les Conclusions de la Réunion d'experts sur le dialogue social transnational (2019).»

529. La porte-parole des travailleurs et le vice-président gouvernemental s'opposent à l'amendement.

530. À l'issue de négociations informelles, la proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 131

531. Le secrétaire du groupe des employeurs propose: i) de supprimer la deuxième phrase du chapeau parce qu'elle est répétitive; ii) de supprimer au début de l'alinéa b) le membre de phrase «en cas de faiblesse, de non-structuration et d'atomisation du secteur»; iii) d'ajouter «et représentatives» après «des organisations d'employeurs et de travailleurs solides»; et iv) de supprimer le terme «sectoriels» après «partenaires sociaux» à l'alinéa b) afin d'élargir le champ du renforcement des capacités.

532. Le vice-président gouvernemental accepte les amendements proposés. La porte-parole des travailleurs approuve les propositions concernant l'alinéa b), mais pas la suppression de la deuxième phrase dans le chapeau. Le secrétaire du groupe des employeurs retire l'amendement. Les autres propositions sont adoptées.

533. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphes 132 et 133

534. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer les paragraphes. La porte-parole des travailleurs accepte la suppression proposée à condition que le nouveau texte de remplacement du paragraphe 133 soit formulé ainsi:

Les gouvernements devraient élaborer des approches novatrices, notamment des initiatives pour faire en sorte que l'exercice de la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective soient étendus et respectés dans le cadre des relations d'emploi, là où jusqu'ici ils n'étaient pas accessibles, et pour les formes d'emploi nouvelles et émergentes, et que ces travailleurs soient en mesure de bénéficier de la protection qui leur est octroyée en vertu des conventions collectives applicables, conformément à la législation applicable et au contexte national.

535. Le nouveau texte était accompagné d'une note de bas de page faisant référence à la recommandation n° 91.

536. Le secrétaire du groupe des employeurs accepte le nouveau texte à condition de supprimer la note de bas de page. Il en est ainsi décidé.

537. La proposition est adoptée. Le paragraphe 132 est supprimé et le nouveau texte du paragraphe 133 est adopté.

X. Recrutement équitable et pratiques d'achat et d'externalisation durables

Paragraphe 134

538. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphes 135 et 136

539. Le vice-président gouvernemental suggère de supprimer ces paragraphes. La proposition est adoptée et les paragraphes sont supprimés.

Paragraphe 137

540. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 138

541. Le vice-président employeur demande des précisions sur les répercussions de l'alinéa b) i).

542. La secrétaire exécutive explique que cette disposition recommande que les services publics de l'emploi engagés dans le recrutement – établissant une relation entre l'offre et la demande – appliquent les principes de la convention (n° 88) sur le service de l'emploi, 1948.

543. Le vice-président gouvernemental suggère de supprimer la deuxième phrase de l'alinéa c) i). La proposition est adoptée.

544. Le vice-président employeur propose de supprimer l'alinéa c) ii), car les *Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme* des Nations Unies ne font pas référence au recrutement. La porte-parole des travailleurs préfère conserver la référence, tandis que le vice-président gouvernemental accepte la suppression proposée. La proposition est adoptée.

545. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 139

546. Le vice-président employeur propose de remplacer, au début de la phrase, «Les conducteurs de véhicules utilitaires devraient être protégés» par «Les gouvernements devraient protéger»; de supprimer les mots «et la propagande» après «la publicité»; et de remplacer la virgule par «ou» après «salaire». Le vice-président travailleur appuie ces propositions. Le vice-président gouvernemental s'oppose à la première proposition.

547. Les propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 140

548. Le paragraphe est adopté sans changement.

XI. Formation et professionnalisation du secteur

A. Dispositions générales et importance de la formation et de la professionnalisation

Paragraphe 141

549. Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer le terme «sur longue distance» après «conducteurs de véhicules utilitaires» pour des raisons de cohérence. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 142

550. Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter au début du paragraphe, après «Le peu d'attention que l'on persiste à accorder à la formation», le membre de phrase «dans certains pays». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphes 143 et 144

551. Les paragraphes sont adoptés sans changement.

B. Conditions d'obtention des permis de conduire

Paragraphe 145

552. Le vice-président employeur suggère d'ajouter, après «limites d'âge suivantes», le membre de phrase «ou autres limites d'âge progressives fixées par la réglementation nationale», étant donné que, dans certains pays, les restrictions en matière d'obtention du permis varient en fonction de l'âge et du gabarit du véhicule. En outre, le secteur souffre d'une pénurie de conducteurs qualifiés.

553. Le vice-président gouvernemental propose un amendement similaire en ajoutant, à la fin du paragraphe, «ou établies par la législation et la réglementation nationales». Compte tenu de l'opposition exprimée par le vice-président employeur et la porte-parole des travailleurs, la proposition est retirée.

554. La proposition du vice-président employeur est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphes 146 et 147

555. Les paragraphes sont adoptés sans changement.

C. Améliorer le niveau de qualifications

Paragraphe 148

556. La porte-parole des travailleurs propose de remplacer «examens médicaux périodiques et» à l'alinéa b) par «examens préalables à l'emploi et périodiques pour déceler une consommation éventuelle de substances. Ces examens devraient être réalisés confidentiellement et en toute discrétion.»

557. Le vice-président employeur affirme l'engagement des employeurs à protéger la vie privée, mais se dit préoccupé: si l'employeur d'un travailleur dont le test de dépistage à la consommation de stupéfiants est positif ne peut être informé, cela pose un risque en matière de sécurité. Il accepte la proposition.

558. L'expert gouvernemental du Brésil exprime son accord général, mais demande des précisions sur les préoccupations des travailleurs. Les examens médicaux sont obligatoires pour tous les travailleurs du transport routier, et pas seulement pour les conducteurs.

559. Un expert travailleur explique que, dans de nombreux pays, les examens médicaux peuvent être un motif d'exploitation des femmes conductrices et d'exclusion de certaines personnes de l'emploi.

560. L'expert gouvernemental du Brésil comprend cette inquiétude, mais estime que le terme «examens» est trop vague. Une référence spécifique aux examens médicaux est nécessaire.

561. Le vice-président employeur suggère de remplacer «examens» par «évaluations».

562. La porte-parole des travailleurs déclare que l'accord sur ce paragraphe est lié aux négociations en cours sur la rémunération et les salaires.

563. Après examen de cette section, la formulation «examens médicaux [...] périodiques, préalables à l'emploi» est adoptée. Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 149

564. Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 150

565. Le vice-président gouvernemental estime que les gouvernements devraient non seulement encourager la participation, mais aussi adopter une législation sur la formation systématique et reconnue. Il est convenu d'ajouter le membre de phrase «, et adopter une législation en ce sens» en fin de phrase. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 151

566. Le vice-président gouvernemental suggère d'ajouter «et si besoin est,» après «À cette fin,». Le vice-président travailleur juge cela inutile.

567. L'expert gouvernemental du Brésil pense que l'ajout est utile: la création d'infrastructures n'est pas obligatoire et est souvent confiée à des initiatives privées.

568. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphes 152, 153 et 154

569. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

XII. Suivi et évaluation

Paragraphe 155

570. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

A. Mesures de contrôle et inspections

Dispositions générales

Paragraphes 156 et 157

571. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

Organisation administrative de l'inspection du travail
dans le secteur du transport routier

Paragraphe 158

572. Le paragraphe est adopté tel que rédigé.

Paragraphe 159

573. La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter «et les partenaires sociaux, selon qu'il convient» après «services de contrôle de la circulation» dans la deuxième phrase. L'expert travailleur des Pays-Bas a déjà démontré dans quelle mesure l'échange d'informations entre les partenaires sociaux et les gouvernements peut être utile.

574. Le vice-président employeur et le vice-président gouvernemental s'opposent à l'amendement, l'inspection du travail étant la prérogative des gouvernements. L'expert gouvernemental du Brésil reconnaît que la coopération avec les partenaires sociaux est importante et souhaitable dans le cadre de l'inspection et que l'inclusion des partenaires sociaux dans un paragraphe concernant les autorités chargées de l'inspection du travail le gêne.

575. La porte-parole des travailleurs propose donc de modifier la deuxième phrase comme suit: «Cela devrait impliquer la promotion de la collaboration et des échanges d'informations entre les autorités des services d'inspection du travail, des services d'inspection technique des transports et des services de contrôle de la circulation et les partenaires sociaux, en tant qu'élément fondamental des mesures de prévention sur le lieu de travail, selon qu'il convient.»

576. Le vice-président gouvernemental propose d'ajuster cette proposition comme suit: «Cela devrait impliquer la promotion de la collaboration et des échanges d'informations – dans le respect de la vie privée et de la confidentialité des données – entre les autorités des services d'inspection du travail, des services d'inspection technique des transports et des services de contrôle de la circulation et les partenaires sociaux, selon qu'il convient. Il conviendrait que les tâches et les responsabilités respectives de chacune de ces autorités soient publiées et clairement établies et délimitées.»

577. La porte-parole des travailleurs accepte la proposition du groupe gouvernemental.

578. Le vice-président employeur hésite à inclure «les partenaires sociaux» au début et à faire référence aux tâches et responsabilités dans la dernière phrase. Les partenaires sociaux ne doivent pas être confondus avec des entités ayant des obligations et des responsabilités juridiques. Le vice-président employeur propose de déplacer la phrase suivante à la fin du paragraphe: «Les partenaires sociaux sont un élément fondamental des mesures de prévention sur le lieu de travail, selon qu'il convient.»

579. La porte-parole des travailleurs comprend les inquiétudes des employeurs, mais n'accepte pas de déplacer la phrase à la fin du paragraphe, car elle risque de rendre le paragraphe imprécis.

580. Le secrétaire du groupe des employeurs suggère de laisser la phrase à la fin du paragraphe et de la modifier comme suit: «La coopération et les échanges avec les partenaires sociaux sont des éléments fondamentaux des mesures de prévention sur le lieu de travail, selon qu'il convient.»

581. Le vice-président gouvernemental déclare que les experts gouvernementaux sont généralement favorables à la proposition, à condition que la coopération et les échanges soient clairement présentés comme des mesures préventives.

582. La porte-parole des travailleurs propose de remplacer «La» par «Leur» pour qualifier «collaboration». L'expert gouvernemental du Brésil propose plutôt ce qui suit: «Il conviendrait que les tâches et les responsabilités respectives de chacune de ces autorités soient publiées et clairement établies et délimitées.» La proposition est adoptée.

583. À l'issue d'un nouveau débat, il est convenu d'insérer à la fin de la deuxième phrase le membre de phrase «et les partenaires sociaux, selon qu'il convient». La proposition est adoptée. Le paragraphe est donc adopté comme suit:

Les gouvernements devraient tenir compte des aspects particuliers de l'inspection du travail dans le transport routier, ainsi que de la nécessité de ne pas isoler les conditions de travail des conditions techniques et de sécurité. Cela devrait impliquer la promotion de la collaboration et des échanges d'informations – dans le respect de la vie privée et de la confidentialité des données – entre les autorités des services d'inspection du travail, des services d'inspection technique des transports et des services de contrôle de la circulation et les partenaires sociaux, selon qu'il convient. Il conviendrait que les tâches et les responsabilités respectives de chacune de ces autorités soient publiées et clairement établies et délimitées.

Paragraphe 160 et 161

584. Les paragraphes sont adoptés tels que rédigés.

B. Méthodes d'inspection

Dispositions générales

Paragraphe 162

585. Le vice-président employeur propose d'insérer «, sans être inutilement excessifs» après «efficaces» dans la première phrase. La porte-parole des travailleurs estime que cette proposition est redondante compte tenu de la formulation existante «aussi souvent que nécessaire pour être efficaces». L'amendement est retiré.

-
586. Le vice-président gouvernemental propose de remplacer «aussi souvent que nécessaire pour être efficaces» par «de manière cohérente»; de supprimer «*a special*» en anglais et d'ajouter «, ainsi qu'au signalement du travail informel» après «procédures,», les gouvernements étant tenus de lutter contre le travail informel.
587. La porte-parole des travailleurs s'oppose à l'ajout de «, ainsi qu'au signalement du travail informel». Cela pourrait suggérer que les inspecteurs du travail sont priés d'identifier les travailleurs informels, ce qui pourrait entraîner le recours à des inspecteurs du travail pour contrôler le statut migratoire. Elle accepte les autres modifications.
588. L'expert gouvernemental du Brésil demande des précisions sur les préoccupations des travailleurs: il n'y a aucune raison que les inspecteurs du travail ne soient pas associés à l'identification du travail informel.
589. La porte-parole des travailleurs propose d'ajuster l'amendement du gouvernement comme suit: «ainsi qu'au signalement de cas de déficits de travail décent des travailleurs informels». La proposition est adoptée.
590. Le vice-président gouvernemental exprime des doutes quant à l'utilité de ce changement: dans de nombreux pays, l'inspection du transport routier est effectuée séparément de l'inspection du travail, et les inspecteurs du transport routier sont habilités à réagir à tous les cas de violations qu'ils observent. Néanmoins, il accepte le texte modifié.
591. Les propositions sont adoptées et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 163

592. Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 164

593. Le vice-président employeur propose d'insérer «exigés par la loi» après «des informations». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 165

594. Le paragraphe est adopté sans changement.

Livrets et dispositifs de contrôle

Paragraphe 166

595. Le vice-président employeur propose de supprimer les références aux conventions pour les raisons exposées précédemment. La porte-parole des travailleurs rappelle que les conventions en cours d'examen dans le cadre du mécanisme d'examen des normes sont toujours en vigueur et doivent être respectées.
596. La secrétaire générale adjointe de la réunion rappelle qu'un instrument en cours d'examen n'est pas considéré comme étant obsolète et est toujours ouvert à la ratification. De nombreux instruments sont en cours de révision du fait de leur faible taux de ratification et en vue d'éliminer les obstacles à la ratification. Étant donné que le processus de révision peut prendre de nombreuses années, il est préférable de conserver la référence aux conventions dans le texte.
597. La proposition est retirée.

-
- 598.** Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, à l'alinéa *a*), «, notamment électroniques,». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 167

- 599.** Le vice-président employeur propose de supprimer les références aux conventions de ce paragraphe pour les raisons susmentionnées. La porte-parole des travailleurs s'oppose à la proposition. La proposition est retirée.
- 600.** Le vice-président travailleur propose d'ajouter «, accompagné de mesures techniques garantissant le caractère infalsifiable des relevés» à la fin de l'alinéa *a*). La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 168

- 601.** Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter à la fin du paragraphe la phrase «Il conviendrait d'établir des réglementations qui définissent le format produit par ces systèmes, dont l'accès devrait être garanti aux services d'inspection.» La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 169

- 602.** Le vice-président employeur propose de supprimer la première phrase et «En outre,» de la seconde phrase. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Plans de sécurité du conducteur routier

Paragraphes 170 et 171

- 603.** Le vice-président employeur propose de remplacer le titre actuel de la sous-section «Plans de sécurité du conducteur routier» par «Planification sécuritaire du transport» afin d'intégrer une approche plus large de la SST dans le transport.
- 604.** Le vice-président travailleur s'oppose à la proposition, car les plans de sécurité sont essentiels pour les conducteurs. Le vice-président gouvernemental fait observer que la planification sécuritaire du transport est un concept beaucoup plus large et s'oppose à la proposition. Elle est retirée.
- 605.** Le vice-président travailleur déclare que les négociations informelles ont abouti à un accord sur un seul paragraphe, pour remplacer les paragraphes 170 et 171, libellé comme suit: «Afin de favoriser la sécurité de la conduite, les conducteurs de véhicules utilitaires devraient, selon qu'il convient, être munis d'un plan de sécurité ou d'instructions similaires. Un exemple de bonne pratique de plan de sécurité du conducteur routier est disponible à l'annexe D.» En ce qui concerne l'annexe D, le titre suivant est proposé: «Exemples de bonnes pratiques de plans de sécurité du conducteur routier», ainsi que le remplacement de «Le» par «Un» dans le chapeau du paragraphe 1.
- 606.** Le vice-président gouvernemental appuie les amendements proposés, mais demande que les dispositions et les concepts généraux du paragraphe 170 soient maintenus.
- 607.** Le vice-président employeur demande la suppression de «bonne pratique» dans la phrase proposée et le titre de l'annexe D. Il est également suggéré de supprimer «un examen médical» à l'alinéa *d*) et «et des pauses pour aller aux toilettes» à l'alinéa *g*) de l'annexe D. Les propositions sont adoptées.

608. L'expert gouvernemental du Brésil propose de conserver la première phrase du paragraphe 170 et d'en faire un paragraphe distinct pour garantir que le principe est reflété dans les principes directeurs. La proposition est adoptée.

609. Le paragraphe de remplacement est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 172

610. Le vice-président employeur propose de supprimer ce paragraphe, car le texte original s'inspire de façon exagérée d'exemples tirés de certaines législations nationales concernant les plans du conducteur routier.

611. Le vice-président travailleur et le vice-président gouvernemental s'opposent à la proposition. Le vice-président travailleur ajoute que les normes internationales s'inspirent souvent des pratiques en vigueur dans différents pays. Dans cette situation, l'exemple de l'Australie est utilisé, car il s'avère pratique et réalisable. Le vice-président gouvernemental propose d'inclure le contenu de ce paragraphe dans l'annexe D.

612. La secrétaire exécutive explique que, si le contenu proposé pour les plans de sécurité du conducteur routier provient d'un seul pays, ce modèle représente la norme internationale dans l'aviation civile, qui est le mode de transport le plus sûr.

613. À l'issue de discussions informelles, la proposition est adoptée.

Paragraphe 173

614. Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 174

615. La porte-parole des travailleurs suggère d'ajouter, à la fin du paragraphe, le membre de phrase suivant: «ainsi que des mesures techniques garantissant le caractère infalsifiable des relevés.» Le vice-président employeur estime que la question est déjà couverte par l'amendement précédent au paragraphe 167. La secrétaire exécutive explique que les deux dispositions traitent de types d'informations différents. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

C. Responsabilités, sanctions et mécanismes de réparation

Paragraphe 175

616. Le vice-président employeur propose de supprimer l'adjectif «sociale» après «législation» à la dernière ligne pour élargir la perspective. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 176

617. Le vice-président employeur propose de supprimer «de l'application des dispositions sociales» à la fin du paragraphe. La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 177

618. Le vice-président employeur propose: i) dans la seconde phrase, de supprimer «Afin d'établir des règles du jeu équitables» et de remplacer «devraient» par «devraient peut-être»; ii) à l'alinéa a), de supprimer le membre de phrase «et l'obligation de produire des

documents écrits sur support papier ou électronique»; et iii) à l'alinéa b), de remplacer «, à cette fin» par «, lorsque cela est raisonnablement possible» et de supprimer les deux sous-alinéas i) et ii).

- 619.** La porte-parole des travailleurs accepte les amendements au chapeau et à l'alinéa a) et suggère d'ajouter le membre de phrase «, y compris de dispositions relatives au suivi des tâches;» à la fin de l'alinéa a). Toutefois, elle s'oppose à l'amendement à l'alinéa b), car «devraient» n'exige aucune restriction, ainsi qu'à la suppression des sous-alinéas i) et ii).
- 620.** Le vice-président gouvernemental propose: i) dans le chapeau, de commencer la seconde phrase modifiée par «Les exigences de diligence raisonnable;»; ii) de déplacer «sur longue distance» pour ne qualifier que «les activités [...] de transport de voyageurs»; et iii) à l'alinéa b) ii), d'ajouter «des exigences extraordinaires de diligence raisonnable» après «renforcer [...] des principes».
- 621.** Le secrétaire du groupe des employeurs propose de conserver la première phrase et de modifier la seconde phrase du chapeau comme suit: «Un certain nombre d'initiatives et de principes destinés à réglementer les activités de transport de marchandises et de transport de voyageurs sur longue distance pourraient comprendre:».
- 622.** La secrétaire générale de la réunion, pour des raisons grammaticales, suggère de supprimer «Un certain nombre de» et de commencer la phrase par «Les initiatives et principes destinés à réglementer». La proposition est adoptée.
- 623.** Le vice-président travailleur accepte la suppression proposée par les employeurs à l'alinéa a), qui est adopté.
- 624.** La porte-parole des travailleurs, faisant référence à des discussions antérieures, demande la suppression de l'insertion de «lorsque cela est raisonnablement possible» à l'alinéa b). Le vice-président employeur accepte la demande à condition que les termes «et les plans de sécurité du conducteur routier» à l'alinéa b) i) et «les exigences extraordinaires de diligence raisonnable» à l'alinéa b) ii) soient également supprimés. La proposition est adoptée.
- 625.** Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, dans le chapeau de l'alinéa b), «et des conducteurs de véhicules utilitaires» entre «des parties prenantes de la chaîne du transport routier» et «en cas de dommages corporels ou matériels». La proposition est adoptée.
- 626.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 178

- 627.** Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer les première et dernière phrases de ce paragraphe. La porte-parole des travailleurs et le vice-président gouvernemental s'opposent à cette proposition.
- 628.** À l'issue de négociations informelles, la proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Principes de la chaîne de responsabilité

Paragraphe 179

- 629.** Le paragraphe est adopté sans changement.

Paragraphe 180

- 630.** Le vice-président gouvernemental propose de supprimer «Pour les opérations de transport routier sur longue distance» au début du paragraphe. La proposition est adoptée.
- 631.** Au début de l'alinéa *b)*, il propose d'insérer «la formalisation des conducteurs de véhicules utilitaires, et». Le vice-président employeur propose de formuler l'alinéa comme suit: «des pratiques, politiques et procédures contractuelles qui découragent les comportements dangereux au volant;».
- 632.** La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 181

- 633.** Le paragraphe est adopté sans changement.

Nouveau paragraphe

- 634.** La porte-parole des travailleurs propose d'ajouter le nouveau paragraphe suivant avant le paragraphe 181: «Toutes les parties prenantes de la chaîne de transport routier ont le devoir de faire preuve de diligence raisonnable en matière de droits de l'homme pour s'assurer que leurs pratiques n'entravent pas la capacité des autres parties prenantes de la chaîne de transport routier ou des conducteurs de véhicules utilitaires à respecter les lois ou réglementations nationales pertinentes ou ne les forcent à adopter des pratiques non sûres.» La proposition n'est pas adoptée.

D. Conduite responsable des entreprises

Paragraphe 182

- 635.** Le secrétaire du groupe des employeurs propose de remplacer le terme «une feuille de route» par «des orientations». La proposition est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 183

- 636.** Le secrétaire du groupe des employeurs propose de supprimer le paragraphe. La porte-parole des travailleurs et le vice-président gouvernemental, quoique préférant le texte original, acceptent la proposition. Le paragraphe est supprimé.

Paragraphe 184

- 637.** Le vice-président employeur propose de supprimer, dans le chapeau, le membre de phrase suivant: «de références et d'indicateurs clés de performance qui peuvent être utilisés pour promouvoir le travail décent». La proposition est adoptée.
- 638.** Le vice-président employeur propose en outre de supprimer l'alinéa *f)* et la dernière phrase «Les références et les indicateurs clés de performance peuvent être encore renforcés par le dialogue avec les représentants internationaux et nationaux des travailleurs pour leur développement.»
- 639.** Le vice-président travailleur accepte de supprimer l'alinéa *f)*, mais cherche à conserver la dernière phrase du chapeau afin de remplacer «Les références et les indicateurs de performance» par «Ces pratiques pourraient être encore renforcées».

-
- 640.** Le vice-président gouvernemental déclare que les employeurs voudront peut-être contacter leurs gouvernements respectifs pour améliorer les relations et la coopération. Il approuve la suppression de la dernière phrase.
- 641.** Le vice-président travailleur s'interroge sur le motif de suppression de la dernière phrase. L'objectif est que les ambitions énoncées en début de paragraphe soient et continuent d'être soutenues par le dialogue avec les représentants des travailleurs, ce qui est précieux. Ils souhaitent engager un dialogue pratique et demandent aux employeurs d'accepter la proposition de réduire le texte.
- 642.** Le vice-président employeur explique que leur préoccupation concerne les acteurs censés suivre la recommandation et maintient sa demande de suppression.
- 643.** Le vice-président travailleur accepte la suppression.
- 644.** Le vice-président gouvernemental a proposé de conserver la dernière phrase et de la développer pour faire référence à la coopération du gouvernement avec les représentants internationaux et nationaux des travailleurs, mais il accepte la suppression.
- 645.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé par le vice-président employeur.

Paragraphe 185

- 646.** Le paragraphe est adopté sans changement.

Section supplémentaire

- 647.** La section XIII ci-après est présentée à la dernière session de la réunion comme le résultat de négociations informelles.

XIII. Autres politiques orientées vers l'action

A. Hausse de la demande

- 648.** Le nouveau texte proposé est adopté comme suit:

Les gouvernements et les partenaires sociaux devraient tenir compte des évolutions possibles de la demande dans l'élaboration des politiques et des lois relatives au travail décent, la planification des effectifs et la formation pour le secteur.

B. Nouvelles technologies

- 649.** Le texte suivant est proposé pour le premier paragraphe (ancien paragraphe 28):

Conformément à la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail, 2019, les gouvernements et les partenaires sociaux devraient développer leur approche centrée sur l'humain afin d'encourager l'adoption de nouvelles technologies. L'utilisation de systèmes de gestion efficace des entrepôts, de bourses de fret, de logiciels de planification des ressources, de technologies embarquées, d'équipements routiers intelligents, de systèmes mondiaux d'information ou encore de GPS (systèmes de géolocalisation) peut contribuer à améliorer l'efficacité de la planification, du suivi et du contrôle des activités de transport. Les données des conducteurs de véhicules utilitaires doivent être protégées efficacement.

- 650.** Le vice-président travailleur propose de formuler la dernière phrase comme suit: «Les données des conducteurs de véhicules utilitaires doivent être [...]».

-
- 651.** Le vice-président employeur propose plutôt de formuler le texte comme suit: «Les données relatives aux conducteurs devraient être protégées [...]» conformément aux autres principes directeurs.
- 652.** Le vice-président travailleur déclare que la protection de la vie privée est une question sérieuse. Elle doit être protégée, il n'y a pas d'autre alternative.
- 653.** La secrétaire générale de la réunion déclare que cette exigence constitue déjà une obligation reconnue et que l'utilisation de «devraient être protégées» pour remplacer «doivent être protégées» pourrait être interprétée comme une révision à la baisse des normes existantes. Elle suggère d'ajouter «efficacement».
- 654.** Le vice-président employeur suggère de modifier la phrase ainsi: «devraient être protégées de manière confidentielle sauf si la loi l'exige».
- 655.** Le vice-président travailleur préfère adopter le libellé suggéré par le Bureau.
- 656.** Le vice-président gouvernemental fait observer que la question concerne les droits humains et les droits de propriété intellectuelle, mais que les données relatives aux conducteurs doivent être protégées. La protection de toutes les données personnelles, y compris celles des conducteurs, est une obligation commune. Il s'interroge sur la nécessité de donner des exemples.
- 657.** Le vice-président employeur préfère conserver les exemples, qui sont utiles. Il maintient le point de vue de son groupe: les principes directeurs ont uniquement une visée de recommandation, et pas de condition expresse. La phrase devrait donc être formulée comme suit: «Il convient de protéger efficacement les données des conducteurs de véhicules utilitaires.» Le vice-président travailleur préfère «devraient», mais accepte la proposition, qui est adoptée.
- 658.** Le paragraphe est adopté tel qu'amendé.
- 659.** Les deux paragraphes suivants sont adoptés tels que présentés:

Les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier devraient garder à l'esprit que l'automatisation n'est pas la seule solution envisageable pour améliorer la sécurité routière et pallier la pénurie de conducteurs dans le secteur.

Les gouvernements devraient promouvoir un dialogue social effectif et revoir leurs politiques de formation afin de faciliter la transition et les transferts de compétences dans le secteur du transport routier.

C. Environnement et changement climatique

- 660.** Le paragraphe proposé est adopté tel que présenté:

Les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier devraient s'efforcer de tenir davantage compte de l'environnement dans le secteur du transport routier, conformément aux *Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous* (2015).

Dernière session

661. Lors de la dernière session, les experts sont saisis d'un texte révisé des principes directeurs incorporant les modifications convenues et mettant en évidence les points pour lesquels un débat plus approfondi est nécessaire, ainsi que du nouveau texte proposé. Les discussions et les décisions sur les différents paragraphes sont incluses dans le corps du rapport ci-dessus.

Titre

662. Le vice-président gouvernemental propose de modifier le titre du document pour mieux traduire son contenu: «Principes directeurs sur la promotion du travail décent pour les conducteurs de véhicules utilitaires».
663. Le vice-président travailleur appuie fermement le maintien du titre actuel. La majeure partie du document est consacrée à la sécurité dans le secteur du transport routier. Le titre actuel est adapté, car les principes directeurs sont importants pour l'ensemble du secteur du transport. L'expert employeur de l'Australie, s'exprimant au nom des experts employeurs, appuie cette déclaration. Le vice-président gouvernemental retire sa proposition.

Annexes

664. Le texte des annexes A, B, C et D est adopté tel que rédigé.

Adoption des principes directeurs

665. La secrétaire générale demande l'accord des participants pour que le Bureau insère une page consacrée à Esther Busser dans le document final. M^{me} Busser, de la Confédération syndicale internationale, a occupé maintes fois le poste de secrétaire du groupe des travailleurs et travaillé en étroite collaboration avec le BIT, en particulier avec le Département des politiques sectorielles, pendant plus de dix ans. Cette réunion sectorielle est la première depuis sa disparition le 1^{er} juillet 2019. Les participants acceptent de consacrer une page des principes directeurs à M^{me} Busser.
666. Les principes directeurs sont adoptés dans leur intégralité.

Déclarations finales

667. La secrétaire générale félicite les experts pour l'adoption de ce texte qui s'est avérée plus compliquée que prévu. Le résultat est un ensemble de principes directeurs précieux en faveur de la sécurité routière pour les conducteurs de véhicules utilitaires et pour le transport routier en général. L'adoption a nécessité de gros efforts et a pu se concrétiser grâce à leur expertise combinée. Elle remercie le président pour sa conduite très compétente des sessions, qui ont été longues et difficiles.
668. L'expert employeur de l'Australie, s'exprimant au nom des experts employeurs, déclare que cette réunion est sa première expérience à l'OIT et qu'elle a été très formatrice. La sécurité routière est un problème mondial et les principes directeurs sauveront des vies: s'ils ne permettent de sauver qu'une seule vie, les efforts considérables déployés par les participants à la réunion et le personnel du BIT seront déjà bien récompensés. Il remercie la secrétaire générale pour ses précieux conseils, ainsi que les experts travailleurs et gouvernementaux dont l'expertise combinée est inestimable.

-
- 669.** Le vice-président travailleur salue les efforts considérables déployés par la secrétaire générale et son équipe pour garantir le succès de la réunion, qui a été un témoignage exceptionnel des travaux du BIT pour le centenaire de l'Organisation. Les accidents de la route ont détruit des vies, non seulement celles de leurs victimes immédiates mais aussi celles de familles entières. Il remercie le président pour sa conduite impeccable et très habile de ce qui s'est avéré être une réunion difficile. Il encourage tous les États à accorder une attention particulière à ces principes, et en particulier à examiner leur pertinence pour les véhicules à deux et trois roues. Enfin, il ne doute pas que l'OIT allouera des ressources suffisantes à la promotion de ces principes.
- 670.** Le vice-président gouvernemental remercie la secrétaire générale et son équipe pour leur préparation minutieuse de la réunion et leur appui, en particulier la secrétaire exécutive pour sa maîtrise consciencieuse et assidue du texte. Tous les experts gouvernementaux ont contribué à la réunion, y compris ceux qui y ont assisté en qualité d'observateur, et il les remercie de leur contribution. Il s'agit de sa première expérience à l'OIT, qui a représenté un enjeu de taille mais qui a été très formatrice du point de vue de la philosophie du tripartisme propre à l'Organisation. La portée de ces questions est énorme et toutes les parties concernées doivent réfléchir à ce qui doit être mis en place pour donner effet aux principes. Il rend hommage aux vice-présidents employeur et travailleur pour leur expérience et leurs compétences et remercie le président pour la patience, les compétences et la sagesse dont il a fait preuve en menant les débats.
- 671.** Le président salue l'action des experts qui ont mené à bien un processus long et laborieux. Le résultat est extrêmement précieux. La réunion a été marquée par une forte dynamique de groupe, de l'enthousiasme et un haut niveau d'expertise et d'engagement. Le secteur du transport routier est le fil conducteur qui relie tous les secteurs et constitue la clé des économies modernes. L'amélioration de la sécurité routière se traduirait donc par une contribution à la croissance économique: les gouvernements doivent maintenant appliquer efficacement les principes directeurs pour réduire le nombre d'accidents, de décès et de blessés qui pourraient être évités sur les routes du monde entier. Il remercie les vice-présidents pour leur travail acharné et leur expertise. Chaque groupe a fait preuve d'un travail d'équipe incroyable et l'adoption des principes directeurs a montré les grands résultats qu'il est possible d'obtenir grâce au dialogue social solide. Il remercie tous les experts pour leur contribution à un nouveau texte très précieux et souhaite un bon retour à tous les participants.

Genève, 27 septembre 2019.