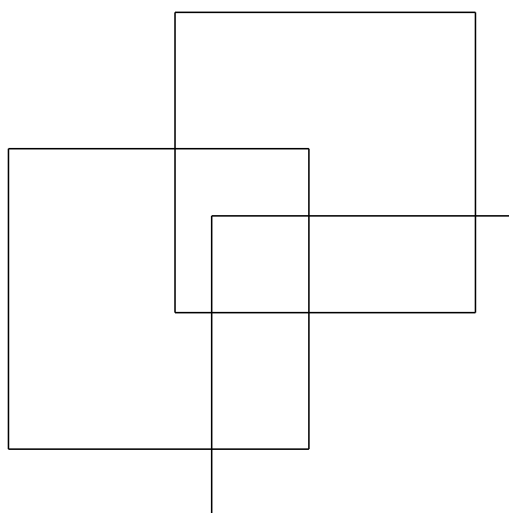




## Note sur les travaux

**Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail  
dans le secteur du transport routier**  
(Genève, 12-16 octobre 2015)





**TSMRTS/2015/17**

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des politiques sectorielles**

## **Note sur les travaux**

**Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail  
dans le secteur du transport routier**  
(Genève, 12-16 octobre 2015)

Genève, 2016

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2016  
Première édition 2016

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: [pubdroit@ilo.org](mailto:pubdroit@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.ifro.org](http://www.ifro.org) afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

---

*Note sur les travaux: Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier* (Genève, 12-16 octobre 2015), Département des politiques sectorielles, Bureau international du Travail, Genève, 2016.

ISBN 978-92-2-230911-5 (imprimé)

ISBN 978-92-2-230912-2 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Note on the proceedings: Tripartite Sectoral Meeting on Safety and Health in the Road Transport Sector* (Geneva, 12–16 October 2015), ISBN 978-92-2-130911-6 (imprimé), 978-92-2-130912-3 (pdf Web), Genève, 2016, et en espagnol: *Nota sobre las labores: Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera* (Ginebra, 12-16 de octubre de 2015), ISBN 978-92-2-330911-4 (imprimé), 978-92-2-330912-1 (pdf Web), Genève, 2016.

transport routier / travailleur des transports / santé au travail / sécurité du travail / conditions de travail / milieu de travail / qualité de la vie de travail / dialogue social / rôle de l'OIT

*Données de catalogage du BIT*

---

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.

Les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des plates-formes de distribution numérique. On peut aussi se les procurer directement en passant commande auprès de [ilo@turpin-distribution.com](mailto:ilo@turpin-distribution.com). Pour plus d'information, consultez notre site Web [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns) ou écrivez à l'adresse [ilopubs@ilo.org](mailto:ilopubs@ilo.org).

---

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

---

## **Table des matières**

	<i>Page</i>
Introduction .....	1
Partie 1. Examen de la question à l'ordre du jour .....	3
1.1. Allocutions d'ouverture .....	5
1.2. Composition du groupe de travail .....	9
1.3. Discussion point par point.....	10
1.3.1. Premier point de discussion .....	10
1.3.2. Deuxième point de discussion .....	16
1.3.3. Troisième point de discussion .....	22
1.3.4. Quatrième point de discussion.....	29
1.3.5. Cinquième point de discussion .....	36
1.4. Examen et adoption du projet de conclusions par les participants à la réunion.....	38
Conclusions concernant la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier .....	44
Partie 2. Résolutions.....	51
2.1. Composition du groupe de travail .....	53
2.2. Examen et adoption des projets de résolutions par les participants à la réunion .....	54
2.3. Résolution sur les entreprises de transport en réseau – «Le transport de demain» .....	54
2.4. Résolution concernant les meilleures pratiques en matière de sécurité dans le secteur du transport routier .....	55
Partie 3. Autres travaux .....	57
Discours de clôture .....	59
Liste des participants .....	61



---

## Introduction

La Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier s'est tenue à l'Organisation internationale du Travail (OIT), à Genève, du 12 au 16 octobre 2015.

Le Bureau international du Travail (le Bureau) avait élaboré un rapport <sup>1</sup> qui a servi de base aux discussions. Le rapport soumis pour discussion portait notamment sur les questions suivantes:

- i) évolution récente de la situation dans le secteur du transport routier;
- ii) emploi et autres aspects du transport routier;
- iii) risques pour la sécurité et la santé au travail (SST);
- iv) troubles liés à l'activité professionnelle; et
- v) instruments de l'OIT, cohérence des politiques et moyens d'action.

Le Bureau a publié le rapport en anglais, français et espagnol afin qu'il serve de base aux discussions de la réunion. Des extraits étaient disponibles dans les langues suivantes: chinois, allemand, russe et arabe.

L'article 6 du Règlement pour les réunions sectorielles (le Règlement) prévoit que le président et les vice-présidents forment le bureau de la réunion. Conformément à une décision du Conseil d'administration, docteur J.V. Aguilar Zínser, représentant du Mexique, a été nommé au poste de président de la réunion. Les participants ont élu trois vice-présidents lors de la première séance de la réunion: M. H. Mapuranga (Zimbabwe) du groupe gouvernemental, M. E. Higuera Gómez (Colombie) du groupe des employeurs, et M. A. Wahl (Norvège) du groupe des travailleurs.

Les 25 pays ci-après ont pris part à la réunion: Bangladesh, Belgique, Etat plurinational de Bolivie, Brésil, Cambodge, Cameroun, Chili, Chine, Congo, Côte d'Ivoire, République dominicaine, Indonésie, Malaisie, Maroc, Maurice, Mexique, Mozambique, Portugal, Fédération de Russie, Soudan, Sri Lanka, Thaïlande, Uruguay, République bolivarienne du Venezuela et Zimbabwe. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont également participé à la réunion: Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et Organisation mondiale de la santé (OMS). A l'invitation du Conseil d'administration, des observateurs des organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient présents: Organisation internationale des employeurs (OIE), Union internationale des transports routiers (IRU), Confédération syndicale internationale (CSI); Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), et Union internationale des transports publics (UITP).

Au total, la réunion a rassemblé 80 participants tripartites, dont 21 femmes (soit 26 pour cent). Les femmes des délégations de la Belgique, du Brésil, de la République dominicaine, du Mozambique, de la Thaïlande et de l'Uruguay représentaient 19 pour cent

<sup>1</sup> BIT: *Questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur du transport routier*, Rapport pour discussion à la Réunion sectorielle tripartite sur les questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur du transport routier (Genève, 2015).

---

des 32 participants du groupe gouvernemental. Le groupe des 16 participants employeurs et le groupe des 32 participants travailleurs étaient composés respectivement de 18 et 38 pour cent de femmes.

Ces trois groupes ont élu leur bureau comme suit:

*Groupe gouvernemental*

*Président et porte-parole:* M. H. Mapuranga (Zimbabwe)

*Secrétaires:* M. B. Wagner (Bureau)  
M<sup>me</sup> A. Cruz Ross (Bureau)

*Groupe des employeurs*

*Président:* M. E. Higuera Gómez (Colombie)

*Porte-parole:* M. M. Pereira García (Espagne)

*Secrétaire:* M. J. Dejardin (OIE)

*Groupe des travailleurs*

*Président:* M. A. Wahl (Norvège)

*Porte-parole:* M. A. Sheldon (Australie)

*Secrétaires:* M<sup>me</sup> E. Busser (CSI)  
M. M. Urata (ITF)

Les fonctions de secrétaire général de la réunion étaient assumées par M<sup>me</sup> A. van Leur (directrice du Département des politiques sectorielles), celles de secrétaire général adjoint par M. A. Isawa, celles de secrétaire exécutive par M<sup>me</sup> A. Cruz Ross, et celles de coordinateur des services du secrétariat par M<sup>me</sup> M. M. Than Tun. M. B. Wagner, en qualité de responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes, a fourni des orientations et un appui d'ordre général au cours de la réunion. Les experts de la réunion étaient les suivants: M. L.N. Hsu, M<sup>me</sup> M. Licata, M. J. Messenger et M<sup>me</sup> B. Vacotto. Les représentants du Bureau du Conseiller juridique étaient: M. T. Geckeler et M<sup>me</sup> A. Talvik.

Les participants se sont réunis au cours de sept séances plénières, dont cinq ont été consacrées à l'examen des points proposés pour la discussion, approuvés au cours de la première séance plénière et portant sur les thèmes suivants:

- i) difficultés rencontrées par le secteur du transport routier dans la promotion du travail décent et de l'emploi productif, eu égard à l'évolution de la relation de travail;
- ii) questions les plus urgentes relatives à la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier et éléments de réponse des mandants de l'OIT;
- iii) solutions à envisager pour assurer un travail décent aux employés des entreprises de transport: a) de voyageurs; et b) de marchandises;
- iv) bonnes pratiques en vue de promouvoir le dialogue social dans le secteur du transport routier; et
- v) recommandations pour guider l'action future de l'OIT et de ses Membres.

La présente Note sur les travaux se compose de trois parties. La première partie décrit les travaux des sept séances plénières et comporte une synthèse des discussions générales et les conclusions de la réunion. La deuxième partie contient le texte des résolutions adoptées par la réunion. La troisième et dernière partie de la note présente les autres travaux de la réunion, notamment les déclarations finales et une liste des participants.



---

## **Partie 1. Examen de la question à l'ordre du jour**



---

## 1.1. Allocutions d'ouverture

1. Le président a souhaité la bienvenue à tous les participants et a ouvert la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier. Il a fait observer que le secteur est aujourd'hui une composante majeure de l'économie et qu'il établit des passerelles entre les différents pays et régions du monde. Les économies reposent sur les échanges commerciaux, mais les producteurs et les fabricants ne pourraient se livrer à ces échanges ni réaliser des profits s'ils ne pouvaient faire parvenir leurs produits finis aux consommateurs.
2. Le transport influence de manière significative le coût des marchandises. Son efficacité, sa sécurité, sa sûreté et sa compétitivité sont donc cruciales. La résilience du secteur pour l'avenir ne dépend pas exclusivement de son efficacité environnementale ni de la disponibilité des infrastructures, mais également de sa capacité à répondre aux enjeux relatifs au travail décent.
3. La présente réunion a donc lieu à point nommé. Les épidémiologistes considèrent les accidents de la route comme une pandémie inéluctable, mais ils peuvent être évités et leurs conséquences réduites grâce à l'adoption de mesures adaptées. Les Nations Unies ont, à cette fin, lancé par le truchement de l'OMS la «Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020», qui repose sur cinq axes de sécurité routière. Les quatrième et cinquième axes portent sur le comportement des usagers de la route et les soins post-accident. L'orateur a précisé qu'en avril 2015, le Secrétaire général des Nations Unies a nommé un envoyé spécial pour la sécurité routière, dont la mission sera financée par la CEE-ONU. Dans le cadre des mesures adoptées par les Nations Unies, un groupe consultatif de haut niveau sur le transport durable a en outre été mis en place au sein du Département des affaires économiques et sociales. Des objectifs de développement durable (ODD) portent sur le travail décent et la croissance économique (ODD 8) et la sécurité routière (ODD 11).
4. Un secteur du transport efficace, sûr et compétitif pourrait contribuer à la baisse des prix et à la stabilisation des économies. Les nouvelles menaces et les nouveaux enjeux épidémiologiques pourraient avoir de graves conséquences sur le secteur du transport. L'épidémie de grippe H1N1 de 2009 a par exemple provoqué une crise dans le secteur. Ce dernier pourrait également être affecté par les migrations; des réponses adaptées à ces évolutions devraient donc être élaborées.
5. Le secrétaire général adjoint a rappelé que la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier n'ont figuré sur aucun ordre du jour depuis 1985 et la 11<sup>e</sup> session de la Commission des transports internes de l'OIT. Cette réunion s'inscrit donc dans la continuité des questions et enjeux abordés lors des réunions de l'OIT sur les transports organisées en 1992, 1999 et 2006. Les conclusions et les résolutions adoptées au cours de ces réunions soulignent toutes le rôle central du dialogue social dans la conception et l'application de mesures adaptées visant à accroître l'attractivité du secteur, à promouvoir le travail décent et des mesures de SST adéquates, et à garantir la compétitivité et la viabilité du secteur sur le long terme. Il s'agit également des objectifs de cette réunion tripartite. Dans un contexte de déréglementation du secteur, la flexibilité peut être souhaitable en vue d'adapter les exigences des services de transport au nouvel environnement concurrentiel, tout en établissant un équilibre avec les principes du travail décent et la sécurité de l'emploi.
6. La secrétaire exécutive a présenté les objectifs et le périmètre du rapport pour discussion préparé par le Bureau sur les questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur du transport routier. L'objet du rapport est d'offrir un cadre pour la discussion de la réunion, de donner un aperçu général des évolutions récentes du secteur du transport

---

routier et de mettre en exergue certains des principaux aspects et enjeux en matière de SST dans le secteur.

7. Les participants à la réunion ont adopté les points proposés pour la discussion et le programme de travail.
8. Le porte-parole des employeurs a remercié le Bureau pour son rapport utile. Il n'est plus besoin de souligner l'importance du secteur du transport routier, qui donne l'élan nécessaire au développement d'autres secteurs de l'économie. Au cours des trente dernières années, il a subi, du fait de la mondialisation, des évolutions qui ont facilité l'accès aux marchés du transport routier et ont favorisé le développement des chaînes mondiales d'approvisionnement. Le niveau de développement du secteur du transport routier diffère considérablement d'un pays à l'autre. Cependant, le groupe des employeurs ne doute pas que les participants trouveront un terrain d'entente sur de nombreuses questions. La formation est capitale pour doter le secteur du transport routier de travailleurs qualifiés et garantir de meilleures conditions de vie et de travail. Bien que l'existence de règles justes et équitables pour tous soit essentielle pour une concurrence équitable, l'orateur est défavorable à l'instauration de nouvelles barrières dans le secteur. Il serait au contraire préférable d'en éliminer certaines, concernant notamment le transport international. La présence des employeurs, des travailleurs et des gouvernements à la réunion en fait l'espace idéal pour formuler des propositions et alléger les barrières existantes.
9. Le porte-parole des travailleurs a décrit deux situations mettant en lumière les coûts et conséquences de pratiques peu satisfaisantes en matière de SST dans le secteur du transport routier, et expliquant pourquoi les solutions identifiées doivent impliquer tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement. La première est celle de Gun-seo Park, membre de la Fédération coréenne des syndicats de travailleurs des services publics et du transport – division TruckSol, décédé dans un accident de camion provoqué par un autre chauffeur de camion s'étant endormi au volant pendant que lui-même inspectait son véhicule. La deuxième situation récite concerne deux femmes vivant en Australie, dont les époux ont été renversés et tués par un camion dont le chauffeur s'était assoupi. Dans les deux cas, les chauffeurs concernés étaient au volant depuis de nombreuses heures. L'orateur a présenté le témoignage d'un chauffeur sur les conditions de travail dans une importante chaîne d'approvisionnement au détail en Europe. A ces coûts humains viennent s'ajouter les importants coûts économiques des accidents de la route. Il importe d'appliquer des normes le long de la chaîne d'approvisionnement afin que les employeurs qui favorisent la sécurité et ceux qui encouragent des pratiques à risque jouent à armes égales. Les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et l'OIT devraient appuyer le travail actuellement mené et adopter de nouvelles mesures en vue d'identifier des solutions durables à ces problèmes.
10. Le porte-parole des gouvernements a prononcé une déclaration d'ordre général au nom du groupe gouvernemental. Des défis sans précédent en matière de travail décent se posent dans le secteur du transport. Il ne semble pas exister de réponses immédiates à la pandémie d'accidents de la route et aux questions de SST dans le secteur. L'orateur a remercié l'OIT pour son travail préparatoire en amont de la réunion. Le rapport met en exergue des enjeux cruciaux pour le travail décent. Il existe des disparités géographiques en matière de déficits de travail décent dans le secteur du transport, et il est donc essentiel d'adopter une approche intégrée de la conception des politiques et d'en faire la pierre angulaire des solutions régionales. Le groupe gouvernemental a estimé que l'apparition d'opérateurs de l'économie informelle, qu'il est difficile de réglementer, représente un défi inédit, et que l'exclusion de ces opérateurs de certaines initiatives visant à améliorer les conditions de sécurité et de travail dans le transport formel pose d'importants problèmes. Le nombre croissant de travailleurs migrants acceptant tout type d'emploi dans le secteur du transport à cause d'une situation et d'un statut précaires représente un autre enjeu. Ces travailleurs sont, du fait de leur précarité, plus souvent victimes d'accidents du travail, et la

---

sensibilisation est par conséquent essentielle. L'absence de débat sur la réhabilitation des infrastructures en vue de prévenir les accidents constitue un autre sujet de préoccupation. Il est nécessaire de renforcer les programmes de formation dans le secteur. Les pays en développement sont confrontés au problème particulier du vieillissement des flottes de véhicules. D'importantes questions doivent être examinées, et le groupe gouvernemental est prêt à s'atteler à la tâche.

- 11.** Un observateur représentant l'ITF, s'exprimant au nom des 4,7 millions de travailleurs du transport dans le monde, a abordé trois domaines clés: les relations de son organisation avec l'OIT; les enjeux pour les travailleurs du secteur du transport; et le rôle de l'ITF. En premier lieu, l'ITF s'intéresse depuis longtemps aux questions de transport et au tripartisme. L'organisation a par exemple travaillé pendant plus de dix ans aux côtés des armateurs, des gouvernements et de l'OIT à l'élaboration de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (entrée en vigueur en août 2013), afin d'améliorer le sort des gens de mer. Elle connaît les capacités de l'OIT mais restera exigeante et s'efforcera, sans relâche et dans un esprit de collaboration, d'atteindre son objectif à long terme en matière de normes internationales équitables, effectives et applicables.
- 12.** Par ailleurs, concernant les enjeux relatifs au transport routier, l'OIT est un espace de plus en plus important de formulation de réponses aux préoccupations des travailleurs du secteur. L'ampleur des coûts humains pour ces travailleurs est inacceptable et représente des centaines de milliers de blessés, sans compter les accidents impliquant des camions dont sont victimes d'autres membres de la société. Les horaires de travail excessifs, la fatigue, les accidents et l'absence d'installations sanitaires ou le manque de temps pour effectuer des pauses sanitaires nuisent non seulement aux travailleurs, mais également aux gouvernements, aux employeurs et à la société. Pour répondre à ces enjeux et protéger les travailleurs, le secteur du transport de marchandises pourrait s'inspirer d'initiatives comme la campagne Safe Rates organisée en Australie, qui exige que les clients situés au sommet de la chaîne d'approvisionnement aient une responsabilité vis-à-vis des travailleurs de la chaîne quelle que soit leur relation de travail. L'orateur a indiqué qu'il souhaite que l'OIT, les gouvernements nationaux et les employeurs intègrent ce type de pratiques à leurs travaux. L'ITF collabore avec l'IRU dans le secteur du transport de passagers afin de répondre à la problématique des entreprises de transport en réseau qui tentent de contourner la réglementation applicable aux services de taxi et de limousine. L'orateur a exprimé l'espoir que les participants à la réunion adopteront une résolution ferme pour le secteur du transport à la demande. L'économie à la demande est une évolution récente, et l'OIT doit s'emparer de cette question sans attendre une remise en cause globale des conditions de travail. L'orateur a également souligné que l'ITF a collaboré avec l'UITP sur un protocole d'accord signé en décembre 2013 visant à promouvoir le développement de transports publics de haute qualité au niveau mondial en tant que moteur d'une croissance durable, de la création d'emplois verts et de la protection de l'environnement au moyen de la réduction des embouteillages et de la pollution, et visant également à traiter la question de la violence à l'encontre des travailleurs des transports publics. Les deux organisations sont également convenues de formuler des recommandations conjointes concernant la formation professionnelle, la sécurité du personnel et la promotion de l'emploi formel (et la réduction de l'emploi informel) dans les transports publics, de défendre les intérêts des employeurs et des travailleurs de ce secteur auprès des organisations internationales (par exemple l'Union européenne (UE) et l'OIT), et de promouvoir l'emploi de haute qualité dans les transports publics urbains.
- 13.** Enfin, l'ITF dispose d'un solide mandat pour travailler de façon plus ciblée. En vue d'assurer le travail sûr et décent, l'organisation soutient activement le système de normes internationales du travail de l'OIT et son mécanisme de contrôle. La discussion sur les chaînes mondiales d'approvisionnement à la Conférence internationale du Travail de 2016 sera essentielle pour traiter la question des conditions de travail le long de ces chaînes. L'orateur veut croire que les débats de cette réunion seront reflétés dans cette discussion.

---

La réunion devrait porter sur des sujets précis, car de par le monde les travailleurs du secteur du transport subissent les incidences négatives de la mondialisation, de la libéralisation et d'autres évolutions récentes. Il est nécessaire d'assurer des emplois qualifiés et sûrs, pour aujourd'hui comme pour demain. Le dialogue social qui se joue à l'OIT est essentiel pour qu'une réglementation équitable serve de socle à ces emplois. L'ITF participe à cette réunion pour représenter les travailleurs, faire entendre leur voix au niveau international, protéger et assurer leur avenir collectif et celui de leur secteur.

- 14.** Un observateur représentant l'IRU a déclaré que, dans le contexte de la mondialisation, le transport routier relie toutes les entreprises à tous les marchés et est un élément moteur du progrès économique et social, de la prospérité et de la paix, qui ne pourraient exister sans les entreprises de transport et de logistique. La mondialisation a généré des possibilités inédites pour les entreprises et en matière d'emploi, mais a également accru la concurrence. Garantir des conditions de travail optimales est une tâche commune. De nombreuses questions importantes sont inscrites à l'ordre du jour de la réunion, et l'orateur a exprimé l'espoir que des points de consensus se dégageront.
- 15.** L'économie mondiale ne pourra survivre que si la qualité des services de transport est assurée, et le secteur ne pourra atteindre ce niveau de qualité que si les travailleurs sont adéquatement formés et si les questions de SST sont une priorité. Pour répondre à ces exigences, l'IRU dispose de son académie, qui développe un réseau de compétences professionnelles et travaille sur les questions de santé et de sécurité. L'adoption d'une charte de qualité par les ministres européens des transports a constitué une étape fondamentale. Il est indispensable de travailler de concert en vue de renforcer la législation nationale et donc d'accroître la qualité des transports, en diminuant parallèlement les émissions et en améliorant les conditions de travail.
- 16.** Le secteur du transport routier est affecté par l'économie à la demande et l'innovation – l'innovation des entreprises en matière de transport de marchandises et de passagers s'est révélée positive, mais de nouvelles règles sont nécessaires pour encadrer les entreprises de transport en réseau et assurer que les règles du jeu sont équitables. La déclaration commune de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'IRU, en novembre 2014, a marqué une étape importante dans la promotion de services sûrs et de qualité pour la clientèle et les travailleurs. La baisse des prix des courses pourrait générer des conséquences négatives pour les travailleurs. C'est la raison pour laquelle l'orateur a appelé de ses vœux la mise en place de règles du jeu équitables afin que l'ensemble des acteurs jouent à armes égales.
- 17.** L'orateur a repris à son compte la déclaration du président sur l'amélioration du secteur. Les chauffeurs doivent se conformer à des procédures complexes lorsqu'ils demandent des visas. L'orateur est en ce sens favorable à une simplification des procédures et à la promotion de la création d'une carte professionnelle internationale de chauffeur, selon un modèle similaire à celui de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Le dialogue social est l'outil le plus efficace pour répondre à ces défis. Les partenaires sociaux, en dépit de leurs différences, s'accordent sur les questions les plus importantes et peuvent transformer les défis en avantages.
- 18.** Le représentant de l'UITP a expliqué que son organisation représente les employeurs et s'efforce de promouvoir des transports publics durables dans le monde, notamment le développement de réseaux de transports publics de qualité respectueux de l'environnement. En 2013, l'UITP a signé un accord avec l'ITF visant à promouvoir le développement de transports publics de haute qualité au niveau mondial en tant que moteur d'une croissance durable, de la création d'emplois verts et de la protection de l'environnement au moyen de la réduction des embouteillages et de la pollution. Il existe actuellement 7 millions d'opérateurs de transport, et les services de transport devraient être assurés dans des conditions optimales de sécurité pour les passagers, les travailleurs et les

---

employeurs, qui devraient être protégés contre les risques liés au vandalisme (des véhicules et des infrastructures de transport), la fraude et les comportements antisociaux dans les transports. Le harcèlement sexuel et les agressions racistes dans les transports sont des problèmes importants qui peuvent porter atteinte à la qualité et à l'image des services fournis. L'orateur a souligné qu'il est important de minimiser les effets de la violence dans les transports publics. Il a suggéré la formulation de recommandations conçues de façon à être facilement applicables partout dans le monde.

## 1.2. Composition du groupe de travail

19. A la sixième séance de la réunion, et conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 du Règlement pour les réunions sectorielles, les participants ont établi un groupe de travail chargé de préparer le projet de conclusions en tenant compte de la diversité d'opinions de propositions et de suggestions exprimées pendant la discussion.
20. Le groupe de travail était présidé par le vice-président gouvernemental, M. H. Mapuranga (Zimbabwe), et était composé des membres ci-après:

### *Groupe gouvernemental*

Belgique	M <sup>me</sup> S. Willems
Etat plurinational de Bolivie	M. M. Salinas Reyes
Portugal	M. M. Maduro Roxo
Fédération de Russie	M. K. Todradze
Soudan	M. O. O.M. Ibrahim

### *Groupe des employeurs*

M. E. Higuera Gómez (Colombie)  
M. J. Kaseya Kazadi (République démocratique du Congo)  
M. J. J. Muñoz Sánchez (Mexique)  
M. M. Pereira García (Espagne)  
M. J. Nemic (IRU)

### *Groupe des travailleurs*

M. F. Moreels (Belgique)  
M<sup>me</sup> S. Murray (Royaume-Uni)  
M. A. Sheldon (Australie)  
M. A. Wahl (Norvège)  
M. E. Watt (Etats-Unis)

21. Le groupe de travail sur les conclusions a tenu deux sessions et a présenté son projet de conclusions aux participants lors de la septième session de la réunion.

---

## 1.3. Discussion point par point

### 1.3.1. Premier point de discussion

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

22. Le porte-parole des travailleurs a noté que le secteur du transport routier a profondément changé au cours des dernières décennies et que les politiques néolibérales comme la privatisation et la déréglementation ont modifié sa structure. Les nouveaux modes de transport et d'organisation des transports – ainsi que la croissance des chaînes mondiales d'approvisionnement et l'émergence des entreprises de transport en réseau, en particulier dans le transport de passagers – répondent à la demande en transports plus efficaces et moins coûteux et, dans certains cas, plus respectueux de l'environnement. Ces mutations se produisent dans un contexte de réduction des coûts.
23. Ces vingt dernières années, dans un contexte de mondialisation, le coût du transport routier de marchandises a baissé. Les opérateurs de transport sont peu rémunérés par les principaux clients et usagers des transports, situés au sommet de la chaîne d'approvisionnement. Les bas tarifs pratiqués se traduisent par des taux de rémunération encore plus faibles pour les chauffeurs. Dans le transport de passagers, les services publics sont sous pression du fait des politiques de réduction des coûts encouragées par les gouvernements. Le coût du travail, les prestations sociales et les conditions de travail sont les cibles principales de ces politiques. Les normes de sécurité opérationnelle sont vidées de leur substance. La pression exercée sur la négociation collective, les salaires et les conditions de travail menace essentiellement le travail décent et la justice sociale pour les travailleurs. Le changement le plus significatif est l'évolution des relations de travail dans le secteur au gré de l'internationalisation croissante de la main-d'œuvre du transport routier. L'ouverture des marchés en vue de favoriser la libre circulation des biens et des services a transformé le marché du travail en un espace de rencontre pour les travailleurs de nationalités, de cultures et de niveaux de salaire différents. Les transporteurs nationaux effectuent des déplacements internationaux ou inter-Etats, et les chauffeurs travaillent souvent depuis un pays étranger. Le processus de libéralisation ne s'est toutefois accompagné d'aucun processus parallèle d'harmonisation sociale; les conditions d'emploi et de travail se détériorent globalement de façon significative, et les chauffeurs internationaux rencontrent donc d'importantes difficultés sur leur lieu de travail. Parmi ces difficultés, on notera les horaires de travail excessifs, des retards importants à certaines frontières, l'absence d'installations sanitaires sur les routes et les menaces à l'encontre des convois, des camions et des chauffeurs. L'absence d'un système adapté de sécurité sociale prive les travailleurs du secteur de la protection de leur santé et de leur retraite.
24. Dans le même temps, des employeurs peu scrupuleux exploitent les inégalités salariales et de conditions de travail entre pays voisins, générant un nivellement par le bas et une efficacité de façade qui permet aux sociétés «boîtes aux lettres» de se multiplier dans toute l'Europe depuis quelques années, notamment à l'entrée de nouveaux Etats membres dans l'UE. Créer une société «boîte aux lettres» dans un de ces pays permet à une entreprise de réaliser des économies substantielles sur les salaires, et plus importantes encore sur les cotisations sociales. Cette pratique n'est qu'un élément de la chaîne des relations contractuelles douteuses. Les opérateurs, les filiales, les agences de recrutement, tous basés dans différents Etats membres, alimentent un système transfrontière qu'il est difficile de contrôler et de combattre, au sein duquel les travailleurs d'une même entreprise ne perçoivent pas les mêmes salaires et travaillent à des conditions différentes de celles des travailleurs venus de pays où les coûts sont plus faibles. La domination croissante des



---

opérateurs mondiaux de transport auxquels les acquisitions d'entreprises locales ont permis d'étendre leurs activités dans le monde entier implique que les décisions qui concernent les travailleurs sont souvent prises dans des bureaux à l'autre bout de la planète. L'orateur a estimé que ce phénomène incite les entreprises à tirer parti de normes en matière d'emploi moins exigeantes que celles qui existent dans leur pays d'origine. L'«employeur économique», ou client de la chaîne d'approvisionnement situé en dehors du secteur du transport, impose son pouvoir à l'ensemble des entreprises composant la chaîne sans assumer une quelconque responsabilité à l'égard des chauffeurs puisqu'il ne les emploie pas. L'orateur a également insisté sur l'augmentation du travail précaire et informel et sur le fait que seule une minorité de travailleurs occupe un emploi sûr du fait des privatisations et des restructurations et de la division des opérations en unités opérationnelles. Les travailleurs sont par conséquent privés de leurs droits fondamentaux au travail et en matière de sécurité sociale.

25. Concernant le transport de passagers, l'orateur a fait observer que de nombreux services de transport public ont été privatisés et que, dans certaines villes, le transport informel offre une solution pour pallier l'absence d'infrastructures. Les chauffeurs de motos-taxis et de minibus employés de façon occasionnelle font partie de ce système informel. Le phénomène des travailleurs intérimaires conduit à une remise en cause de l'emploi direct dans le secteur du transport, notamment dans les emplois non mobiles comme dans les centres d'appel ou les entrepôts.
26. L'orateur a cité Robert Reich, ancien ministre américain du Travail, qui a déclaré: «Grâce aux nouveaux logiciels, presque tout travail peut être divisé en une série de tâches distinctes pouvant être réparties entre des travailleurs employés au gré des besoins, payés en fonction de la demande pour ce travail particulier à un moment particulier. Le terme de «partage des miettes» serait plus pertinent que le terme «économie du partage». L'argent grossit les poches des grosses sociétés titulaires des logiciels. Les travailleurs à la demande n'ont que la petite monnaie. Le nouveau travail à la demande transfère entièrement les risques sur les travailleurs et réduit totalement à néant les normes minimales. Le défi le plus important que nous devons relever n'est pas celui de l'exploitation plus efficace des gens. C'est celui de la distribution plus décente du travail et des profits tirés du travail.» Les entreprises de transport en réseau encouragent les marchés qui mettent en relation les clients et les chauffeurs au moyen d'applications mobiles et contreviennent à la réglementation des services de taxi en qualifiant les chauffeurs de «partenaires» et non de salariés, ce qui leur permet de les priver de la protection fondamentale due aux travailleurs.
27. Il existe actuellement une tendance à l'automatisation dans le transport routier: des camions autopilotés ont fait l'objet de tests en Allemagne en octobre 2015, et des taxis sans chauffeurs sont à l'étude au Japon, ce qui pourrait à l'avenir compliquer la promotion de l'Agenda du travail décent. Dans le même temps, les gouvernements adoptent des lois antisyndicales et remettent en cause la protection des travailleurs en vue d'assurer une main-d'œuvre plus «flexible». Cela permet aux employeurs de générer des profits, tandis que les usagers paient le prix de cette main basse sur les salaires et des morts sur les routes. L'économie mondiale ne pourrait fonctionner sans le secteur du transport et ses travailleurs. Pour leur assurer un rôle durable, il est essentiel de donner corps au travail décent dans le transport routier, en faisant en sorte que les employeurs économiques jouent leur rôle en matière de salaires équitables, de sécurité de l'emploi, de sécurité au travail, de protection sociale, de respect des droits fondamentaux au travail et d'égalité de chances et de traitement.
28. Une participante travailleuse du Royaume-Uni a fait observer que les femmes rencontrent de nombreuses difficultés pour obtenir un emploi dans le secteur du transport, dominé par les hommes. Dans le même temps, hommes et femmes doivent utiliser des installations sanitaires parfois peu sûres pour les uns comme pour les autres, et cette situation devient problématique et devrait être réglée. Les installations de bien-être pour les travailleurs

---

mobiles et en particulier pour les femmes sont insuffisantes. Lorsqu'ils doivent prendre du repos ou effectuer des pauses sanitaires, les chauffeurs de bus et de camions sont confrontés à des risques de violence et de mauvaises conditions d'hygiène et, globalement, à des problèmes de sécurité. Le fait pour les chauffeurs de devoir «se retenir» ou repousser leurs pauses, car les installations de bien-être sont inadaptées, peu sûres ou saccagées, peut causer de graves problèmes de santé ou provoquer des accidents.

- 29.** Un participant travailleur de la Belgique a estimé que le problème des sociétés «boîtes aux lettres» qui s'installent dans certains pays d'Europe orientale est une stratégie de dumping social utilisée par les entreprises implantées dans des pays où les coûts sont plus élevés, en vertu de laquelle des chauffeurs routiers (originaires d'Europe orientale ou de pays non membres de l'UE) travaillent pendant des mois en Europe occidentale, perçoivent la moitié du salaire d'un chauffeur local, et vivent dans leurs camions, dormant mal et représentant ainsi une menace pour la sécurité routière. La mise en œuvre de la directive européenne sur les sociétés mères et leurs filiales et de la législation nationale sur les sociétés «boîtes aux lettres» est insuffisante. Certains chauffeurs d'Europe orientale ne perçoivent pas une rémunération équitable. En outre, des sociétés «boîtes aux lettres» emploient des chauffeurs contractuels non européens qui doivent obtenir un visa et sont payés en fin de contrat; il arrive toutefois qu'ils ne soient toujours pas payés après trois mois, ce qui constitue, selon l'orateur, une forme d'esclavage moderne. L'orateur a déclaré que le principe «à travail égal, salaire égal» doit être respecté et qu'un salaire minimum doit être instauré, comme en Allemagne, afin de mettre un terme au dumping social dans le secteur du transport.
- 30.** Le porte-parole des employeurs a estimé que les trois groupes sont globalement en accord sur les causes ayant conduit aux évolutions objet de la discussion, dont certaines sont mises en exergue dans le rapport préparé en vue de la réunion, notamment la mondialisation des réseaux de vente et des réseaux commerciaux, le commerce électronique, mais également les outils facilitant l'accès aux marchés du transport dans de nombreux pays. Tous ces éléments ont conduit à une intensification de la concurrence entre les entreprises. La sous-traitance progressive des activités de transport et la fragmentation du secteur entraînent une diminution progressive de la taille des entreprises de transport et, dans certains pays, les travailleurs indépendants sont surreprésentés dans le secteur. Les évolutions du marché se sont parfois accompagnées de formes d'emploi apparemment atypiques. Il n'est pas toujours aisé de savoir quelles sont les formes d'emploi en marge de la légalité dans la législation de chaque Etat. Les mutations du secteur du transport ont donné naissance à certains défis en matière de promotion du travail décent et de l'emploi productif.
- 31.** Le groupe des employeurs n'est pas entièrement d'accord avec les déclarations des travailleurs et estime que la segmentation ou la fragmentation du marché ne conduisent pas systématiquement à l'illégalité, à l'informalité, à la détérioration des conditions de travail et à des salaires plus faibles. Le groupe ne peut non plus exprimer son plein accord avec l'idée selon laquelle la libéralisation ou la facilitation de l'accès aux marchés du transport vont nécessairement de pair avec des formes d'emploi en apparence illégales. Certaines chaînes et entreprises de logistique multinationales ne se contentent pas de se conformer à la législation, mais s'efforcent également d'améliorer les conditions de vie de leurs salariés directes et des travailleurs en sous-traitance. La prolifération des relations de travail ambiguës représente un défi pour la promotion du travail décent. Il faut toutefois distinguer les relations de travail ambiguës se situant en dehors des limites fixées par le droit applicable (synonyme de concurrence déloyale) et les travailleurs indépendants, qui ne sont pas nécessairement mal protégés ou exploités, ni empêchés de mener une vie digne.
- 32.** La question des infrastructures de transport intéresse et préoccupe le groupe des employeurs. Des investissements dans les infrastructures sont nécessaires pour rendre le travail des travailleurs du transport plus digne et leur permettre d'être fiers de leur métier.

---

Le groupe des employeurs a également évoqué la question complexe des entreprises fictives et du dumping social en Europe, qui fait actuellement l'objet d'une étude et d'un suivi. En Espagne, le dumping social oppose les travailleurs de différentes régions: il existe en effet 51 conventions collectives différentes. Le dumping social ne fait l'objet d'aucun suivi en Europe. Les contrevenants aux règles européennes doivent être sanctionnés. Le groupe des employeurs ne peut raisonnablement faire davantage qu'exhorter l'UE à faire en sorte que les Etats membres s'acquittent de leurs obligations. Il appartient à chaque Etat d'agir au mieux dans ce domaine, et le dialogue social est l'outil le plus adapté pour résoudre les problèmes.

- 33.** Le porte-parole des gouvernements a fait observer que globalement le nombre d'opérateurs et le volume du trafic augmentent, alors que le marché du transport de passagers et de marchandises se contracte, ce qui tend à instaurer une concurrence féroce entre opérateurs. Il est également nécessaire de s'intéresser aux conditions de travail dans l'économie informelle, où la mauvaise connaissance des questions relatives à la santé et leur mauvaise évaluation – de la part des employeurs comme des travailleurs – produit des conséquences négatives sur les relations de travail. Par ailleurs, il n'existe pas de données permettant d'évaluer l'ampleur des problèmes relatifs à la SST dans le secteur informel du transport routier dans les pays en développement. Une culture de la sécurité doit être instaurée dans le secteur. Il est également nécessaire d'accroître les investissements dans les installations sanitaires. Il n'existe pas de cadre législatif et de mise en œuvre favorable. Les embouteillages constituent un problème important à certains postes frontière, en particulier en Afrique; ils entraînent des horaires de travail excessifs pour les chauffeurs longue distance et ont un impact négatif sur leurs conditions de travail. Les actes de vandalisme sur les aires de repos empêchent de plus les chauffeurs longue distance de trouver des endroits adaptés pour se reposer, car ils leur font craindre des agressions. La corruption pose en outre d'importants problèmes d'application de la loi. Dans certains Etats membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe, le nombre de barrages policiers accroît la pression exercée sur les chauffeurs pour la réalisation de leurs objectifs ainsi que les coûts d'exploitation. Les infrastructures dans certains pays laissent fortement à désirer, et l'amélioration de la sécurité et de la signalisation fait l'objet d'une attention insuffisante; il n'existe aucune ressource budgétaire pour réparer les routes, ce qui peut contribuer à une augmentation de la fréquence des accidents de la route. Les travailleurs migrants représentent un défi et une menace importants, car les opérateurs tendent à considérer qu'ils sont prêts à travailler à n'importe quel prix, et les employeurs tirent parti de cette situation. Les travailleurs migrants peu qualifiés représentent également un problème dans ce cadre.
- 34.** Le porte-parole des travailleurs a fait observer qu'en Australie le nombre de décès et de dommages corporels dans le secteur du transport est 15 fois supérieur à la moyenne nationale des autres secteurs. De nombreuses études réalisées dans le monde entier traitent de l'association des pratiques à risque et des pressions économiques et de leurs conséquences sur les cas de décès et de dommages corporels. Un rapport de la Commission nationale australienne des transports, paru en 2008, analyse le lien entre salaires et sécurité, ainsi que les conséquences importantes du recours aux formes d'emploi atypiques, de l'absence de prestations minimales et du non-respect des conventions de l'OIT. Les conditions économiques sous-jacentes dans le secteur jouent un rôle non négligeable dans le comportement des chauffeurs sur la route. Il est nécessaire de ne pas se limiter aux excès de vitesse, qui ne sont qu'un symptôme, et de tenir compte des causes profondes de ces comportements. Certaines recherches sur les raisons pour lesquelles les chauffeurs routiers roulent plus vite démontrent que le besoin de gagner davantage porte atteinte à la sécurité. Un rapport de l'Administration fédérale américaine pour la sécurité des transporteurs routiers traite également des conséquences directes des pressions économiques sur la sécurité.

- 
- 35.** Une participante travailleuse de la République de Corée a répondu à l'observation du porte-parole du groupe gouvernemental concernant la «menace posée par les travailleurs migrants». Elle a déclaré que ce ne sont pas les travailleurs migrants eux-mêmes qui représentent une menace, mais plutôt l'exploitation des chauffeurs migrants ou transfrontières et la non-application du principe d'un salaire égal pour un travail égal. L'oratrice a également répondu à l'observation du porte-parole des employeurs, qui a déclaré que l'existence de chauffeurs indépendants, de travailleurs non salariés ou dans des relations de travail déguisées ou ambiguës ne remet pas nécessairement en cause la protection et les droits des travailleurs. Ces catégories de travailleurs sont en réalité extrêmement vulnérables et sont particulièrement exposées aux violations, voire à la privation pure et simple de leurs droits.
- 36.** L'oratrice a cité l'exemple de la «plate-forme Ji-ib» en République de Corée, présentée dans l'encadré 1.4 du rapport. Près de 98 pour cent de la main-d'œuvre coréenne du marché du transport de marchandises sont composés de chauffeurs indépendants possédant leur propre véhicule, qui en assument les coûts et les réparations et paient eux-mêmes les péages et les frais de fonctionnement. La majorité de ces opérateurs indépendants sont employés dans le cadre de la plate-forme Ji-ib. Il importe de souligner que, dans le cadre de ce système, les chauffeurs routiers doivent payer des entreprises de transport routier afin d'obtenir leurs plaques d'immatriculation, ces entreprises devenant alors propriétaires des camions et des véhicules, quand bien même les travailleurs les ont achetés eux-mêmes. Les chauffeurs sont par conséquent entièrement subordonnés au bon vouloir des entreprises de transport routier et aux acteurs situés plus en amont de la chaîne d'approvisionnement, mais leur droits syndicaux ne sont pas reconnus et il leur est donc impossible de négocier de meilleures conditions ni de bénéficier d'une assurance en cas d'accident du travail. Ils sont de plus contraints de travailler en cas de lésion corporelle ou de maladie (sous peine de ne pas être payés), car ils sont considérés comme des travailleurs indépendants.
- 37.** L'oratrice a évoqué les documents de l'OIT qui affirment que tous les travailleurs, y compris ceux qui sont employés dans le cadre d'une relation de travail déguisée, jouissent du droit à la liberté syndicale. L'existence d'une relation de travail classique ne fait pas partie des critères d'exercice de ce droit. Le Comité de la liberté syndicale du BIT a maintes fois recommandé d'octroyer à ces travailleurs les droits à la liberté syndicale et à la négociation collective, mais certains gouvernements (notamment l'Argentine et les Etats-Unis) ne tiennent pas compte de ces recommandations. L'oratrice a exprimé l'espoir que l'accord qui interviendra à l'issue de la réunion tiendra compte du fait que les systèmes instaurant des inégalités inutiles devraient être abolis. Les conclusions devraient préciser que les gouvernements doivent se mettre en conformité avec les normes de l'OIT et les recommandations du Comité de la liberté syndicale.
- 38.** Un participant travailleur de l'Argentine a déclaré que les opérateurs de transport de l'économie formelle dans son pays sont affaiblis par les opérateurs informels (et par certaines entreprises en marge de la légalité), l'externalisation et la sous-traitance, et a fait observer que le transport est un des principaux piliers de l'économie. Il a estimé que les participants à la réunion ont progressé sur cette question. La valeur de la flotte du transport routier est en baisse, ce qui nuit au secteur formel du transport et aux relations avec les travailleurs syndiqués. Les multinationales font partie des principaux responsables de ce phénomène, et les politiques néolibérales de déréglementation conduisent à des baisses de salaires et de tarifs, affaiblissent les relations de travail et affectent les travailleurs. Les pouvoirs publics devraient cibler les causes et cesser d'être obnubilés par les symptômes.
- 39.** Le gouvernement de l'Argentine n'est pas parvenu à négocier le prix du carburant avec les grandes compagnies pétrolières ni à mettre un terme à la détérioration constante de la situation des travailleurs dans le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. L'immobilisation et l'inactivité des chauffeurs sont des problèmes importants. L'orateur a estimé que le gouvernement de l'Argentine n'a pas tiré parti de la croissance du secteur du

---

transport et que, bien que le pays soit en mesure de nourrir le monde, il ne dispose pas des infrastructures nécessaires; cela provoque des blocages dans les sous-secteurs aérien, routier et portuaire, que l'action insuffisante du gouvernement ne permet pas de surmonter. Il a recommandé aux différents ministères des transports, aux syndicats de chauffeurs routiers et aux employeurs d'œuvrer conjointement pour permettre aux entreprises de transport de marchandises de se développer selon des règles du jeu équitables. Les travailleurs ne disposent toutefois que d'un pouvoir de négociation limité avec les multinationales. Leurs employeurs ne peuvent renouveler leurs flottes, ils doivent améliorer l'organisation logistique. Les infrastructures doivent être modernisées; il s'agit d'un investissement réel, et non d'une simple poule aux œufs d'or pour le gouvernement et les exploitants de péages routiers.

- 40.** Les travailleurs sont contraints de charger leurs camions au-delà des limites normales, afin de compenser la perte de revenu. La distance nécessaire au freinage est donc considérablement accrue, ce qui représente un risque pour la sécurité des chauffeurs et pour l'entreprise. L'orateur a estimé que l'Etat ne prend pas en charge cette question. Des sanctions devraient être imposées aux entreprises de transport et de logistique qui utilisent des camions en surcharge et mal entretenus, et les véhicules devraient faire l'objet d'un contrôle annuel. L'on devrait également envisager la mise en place d'un permis spécial poids lourd répondant aux enjeux de la mondialisation. Les chauffeurs sont verbalisés lorsqu'ils commettent des infractions au Code de la route, mais un système d'amendes et d'autres sanctions devrait s'appliquer aux employeurs qui violent le droit du travail et la réglementation relative, entre autres, à la sécurité routière et à la fiscalité dans le secteur du transport.
- 41.** Le porte-parole des employeurs a déclaré que l'orateur précédent a abordé des questions qui se situent à la marge du système juridique et que la réunion doit faire la distinction entre actes légaux, illégaux et illicites. Il a réaffirmé que la fragmentation du secteur ne va pas nécessairement de pair avec des pratiques illégales. Il est possible que la concurrence entre services se soit accrue et que les tarifs aient baissé, mais cela ne signifie pas que le marché du transport se transforme en une jungle sans foi ni loi. L'orateur a rappelé que les participants ont fait part de leurs expériences de pratiques relatives au travail affectant les droits de façon négative et qu'il sera toujours favorable à la lutte contre de telles pratiques. Le caractère défavorable de la situation n'est pas une fatalité et le contexte peut évoluer. Il existe de nombreux cas de grandes entreprises de logistique qui disposent de flottes respectant toutes les normes et satisfaisant aux contrôles relatifs aux risques professionnels et à la prévention, qui s'acquittent de leurs impôts, fournissent des prestations de sécurité sociale et collaborent avec les opérateurs indépendants et les petites entreprises de leurs chaînes d'approvisionnement. L'orateur a souhaité souligner l'importance accordée par le groupe des employeurs à ces éléments.
- 42.** Le porte-parole des gouvernements a réaffirmé la position de son groupe: les gouvernements estiment que certains opérateurs exploitent les travailleurs migrants, qui sont souvent peu qualifiés et prêts à se saisir à tout prix de toute opportunité d'emploi. Cela ne signifie pas que les travailleurs migrants constituent le problème – ils devraient bénéficier des mêmes conditions de travail que les travailleurs locaux.

---

### 1.3.2. Deuxième point de discussion

#### **Questions les plus urgentes relatives à la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier et éléments de réponse des mandants de l'OIT**

43. Le porte-parole des travailleurs a déclaré que la question de la santé et de la sécurité au travail est un enjeu fondamental pour tous les travailleurs. Les travailleurs du transport routier sont globalement exposés à des risques professionnels plus grands que les autres travailleurs. Le rapport du Bureau note que, selon les estimations, en Australie, dans l'Union européenne et aux Etats-Unis, les accidents de la route liés au travail représentent entre un quart et un tiers du total des décès d'origine professionnelle. Le rapport relève également, pour 2008, 327 479 cas de lésions corporelles, dont 2 034 cas de lésions mortelles, dans les transports, l'entreposage et la communication dans dix pays. L'orateur a souligné la prégnance des préoccupations de sécurité et de santé au travail dans le secteur, ainsi que la diversité des risques professionnels auxquels les travailleurs du transport routier peuvent être exposés, comme les fumées toxiques, le bruit, le stress et les mauvaises postures.
44. Mettant l'accent sur trois questions urgentes relatives à la santé et à la sécurité, l'orateur a déclaré que, pour s'attaquer aux causes profondes, tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement devraient se mobiliser. La première question concerne les horaires de travail excessifs et les périodes de repos inadaptées, qui génèrent de la fatigue et des problèmes de santé chez les chauffeurs, et sont endémiques dans le transport de marchandises et de passagers. Les réductions de coûts visant à rester compétitif et à répondre aux exigences économiques des clients entraînent une détérioration des salaires et des conditions de travail des chauffeurs de camion. La déréglementation du transport par bus avait resserré les horaires et réduit les périodes de repos. Une concurrence débridée a conduit à une remise en cause des conditions d'emploi des chauffeurs de taxi dans de nombreux pays. Les horaires de travail irréguliers ou non compatibles avec une vie sociale et les postes fractionnés ont des conséquences sur les travailleurs non mobiles du transport routier, comme les agents administratifs et les employés de bureau, mais aussi sur les travailleurs des entrepôts et des centres de distribution. Les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et leurs organisations progressent dans la lutte contre la fatigue et dans la réglementation des horaires de travail. Parmi les exemples de mesures adoptées en vue d'instaurer des limites acceptables au temps de travail des chauffeurs et de promouvoir l'intérêt général en contribuant à une sécurité routière accrue, on mentionnera le cadre législatif, une application renforcée, les nouvelles technologies, l'entretien des routes, des aires de repos et des installations sanitaires, ainsi que des procédures administratives aux passages de frontières et des conventions collectives d'entreprise. L'orateur est favorable à ces mesures mais a estimé que les efforts doivent être intensifiés pour régler le problème à sa source, car les travailleurs demeurent vulnérables. Il ne sera possible de réaliser des gains réels de productivité et d'accroître l'efficacité que lorsque les travailleurs pourront s'exprimer sans crainte de représailles et pourront contribuer à l'élaboration de solutions. Les travailleurs devraient pouvoir constituer un syndicat ou y adhérer, et les chauffeurs indépendants devraient avoir le droit de négocier collectivement et de définir des normes minimales en vue de commencer à rééquilibrer le rapport de force.
45. L'orateur a mis en évidence les pressions exercées sur les chauffeurs australiens et leurs conditions de travail, causées par des modes de rémunération incitative, comme des tarifs à la pièce ou au voyage, mis en place par les grandes entreprises situées au sommet de la chaîne d'approvisionnement. Face à de telles pratiques, il est difficile pour les employeurs vertueux de rivaliser et de promouvoir le bien-être de leur main-d'œuvre. Le Syndicat australien des travailleurs du transport s'est battu pour la mise en place d'un système de tarification favorisant la sécurité, car les lois relatives à la santé, à la sécurité et au travail

---

ne peuvent faire échec à la coexistence de plusieurs systèmes de rémunération. L'année 2012 a marqué l'adoption d'une loi historique instaurant un dispositif juridique en vue de permettre aux tribunaux de contrôler les secteurs et d'évaluer les conséquences des systèmes de rémunération sur la sécurité dans le transport routier. L'orateur a présenté un document sur écran élaboré par la Commission nationale australienne des transports afin de démontrer comment certains facteurs conduisent à l'adoption de pratiques à risque dans le secteur du transport et provoquent ainsi des accidents de la route. En République de Corée, 1 200 personnes sont décédées des suites d'accidents impliquant des camions, et 38 pour cent de ces accidents ont été provoqués par la surcharge des véhicules. La Fédération coréenne des syndicats des travailleurs des services publics et du transport se bat depuis 2009 en faveur d'un système de tarification favorisant la sécurité, appelé dans le pays «tarification réglementaire», mais aucune loi en la matière n'a encore été adoptée. La situation en Europe s'apparente à de l'esclavage moderne, si l'on en croit certains cas signalés par l'ETF et une étude de l'Université de Lund réalisée avec le soutien du Syndicat suédois des travailleurs du transport. Aux Etats-Unis, des centaines d'entreprises non syndiquées d'autocars interurbains versent à leurs chauffeurs des salaires faibles, et ces derniers sont donc souvent contraints d'avoir un autre travail pour joindre les deux bouts.

46. La deuxième question concerne l'accès des travailleurs aux salles de bains et aux toilettes. L'absence d'installations sanitaires est une atteinte à la dignité des travailleurs et peut provoquer des problèmes de santé divers. L'orateur a fait référence à une étude révélant que, en Thaïlande, de nombreux chauffeurs d'autocars passent plusieurs heures par jour dans les embouteillages sans pouvoir aller aux toilettes et sont contraints d'utiliser des couches pour adultes. La disponibilité de toilettes adaptées et en nombre suffisant pour les chauffeurs, hommes et femmes, sur les lieux de travail fixe, mais également sur la route, est par conséquent vitale.
47. La troisième question concerne la violence au travail. Les travailleurs du transport sont exposés à la violence physique et non physique lorsque les usagers réagissent au déclin des services et à leur qualité en baisse; lorsque les employés sont confrontés au stress de l'emploi incertain; lorsque les travailleurs sont contraints de rivaliser pour les passagers et les itinéraires; et lorsque les employeurs et les autorités exploitent les travailleurs plutôt que de défendre leur intérêts. Il est important de défendre le droit des travailleurs du transport et des passagers à travailler et voyager en toute sécurité, sans risquer d'être agressés ou craindre d'être agressés ou d'être victimes de toute autre comportement constituant une menace pour la sécurité et la sûreté. L'orateur a fait part de son accord avec les mesures proposées dans le rapport du Bureau pour répondre au problème de la violence et qui passent par l'utilisation de la technologie, la mise en place et l'application de politiques et a affirmé que les meilleures approches devront impliquer les travailleurs, les employeurs, les clients et les gouvernements.
48. Une participante travailleuse de l'Inde a évoqué le sort des conductrices de bus dans son pays, qui sont soumises à des conditions de travail éprouvantes, notamment des actes de violence au travail, en particulier dans les zones rurales. Les conductrices enceintes font souvent des fausses couches provoquées par le mauvais état des routes rurales et le type de tâches qu'elles doivent effectuer, qui implique des mouvements répétitifs pour émettre des billets. L'absence de toilettes a des conséquences négatives sur la consommation d'eau et leur capacité à protéger leur santé, en particulier en ce qui concerne l'hygiène en période menstruelle. L'oratrice a conclu en soulignant qu'il est important d'accorder une attention particulière à la violence au travail et aux questions connexes de sécurité et de santé au travail.

- 
- 49.** Un participant travailleur de la Colombie a attiré l'attention des participants sur l'instauration de vastes systèmes stratégiques intégrés de transport en Amérique centrale et du Sud. Ces systèmes provoquent des pertes d'emplois chez les petits chauffeurs indépendants, confrontés à des violations permanentes de leurs droits, et génèrent de nombreux problèmes dans le secteur, notamment la segmentation de la journée de travail et les postes fractionnés. De nombreux chauffeurs doivent effectuer de très longues heures de travail et sont exposés à la fatigue. La situation s'apparente à de l'esclavage au travail et pose de nombreux problèmes en termes de salaires, car les employeurs recourent de plus en plus à la sous-traitance pour embaucher la plupart de leurs chauffeurs. A Bogota, par exemple, les chauffeurs sont victimes d'agressions et d'insultes violentes. La mauvaise planification par les responsables de l'organisation des transports aggrave le problème. Les travailleurs du transport routier devraient jouir des mêmes droits que les autres travailleurs syndiqués; l'orateur a appelé les employeurs à sanctionner les mauvaises pratiques de travail, facteur d'emploi précaire plutôt que de travail décent.
- 50.** Le porte-parole des employeurs a déclaré que le taux élevé d'accidents de la route est l'enjeu le plus important pour son groupe. Les problèmes de SST dans le transport routier sont liés aux intérêts économiques en jeu et à l'image du secteur, et l'orateur a souligné que les actions de promotion de la SST des professionnels du transport routier et l'élaboration d'une réponse aux accidents de la route devraient être conjointes et cohérentes. A cet égard, il a proposé la création d'une vaste plate-forme de dialogue social au sein de laquelle les partenaires sociaux et les gouvernements pourraient aborder un large éventail de facteurs ayant une influence sur la SST des travailleurs du transport routier. Le dialogue social devrait avoir lieu au niveau national mais également, lorsque cela est possible, aux niveaux régional et mondial. Il devrait tenir compte d'une analyse des risques professionnels, des habitudes relatives à la santé ayant des conséquences en matière de SST, et d'études pouvant contribuer à l'élaboration de recommandations sur le temps de conduite maximal et les périodes de repos. Les organisations d'employeurs représentent des entreprises qui s'efforcent de se conformer aux règles et ont à cœur d'assurer la SST de leurs salariés. La concurrence entre entreprises ne peut être loyale que si les règles sont claires et s'appliquent à tous. L'orateur a fait observer que les phénomènes décrits par les représentants des syndicats ne peuvent être généralisés. L'Espagne a enregistré une baisse spectaculaire du nombre d'accidents de la route depuis quelques années. Une étude récente sur les causes des accidents impliquant des camions en Europe, réalisée par l'IRU et la Commission européenne, révèle que la majorité des accidents impliquant des chauffeurs professionnels sont provoqués par d'autres usagers de la route, et non par les professionnels eux-mêmes. L'orateur a convenu que le stress et le non-respect de la loi ne servent pas les chauffeurs, mais a affirmé que la concurrence et le stress ne peuvent être considérés comme les causes principales des accidents.
- 51.** Le groupe des employeurs a également estimé que la violence fait partie des questions les plus urgentes relatives à la SST dans le secteur, notamment les cas de vol des effets personnels des travailleurs et l'absence de pauses adaptées et d'intimité au cours des pauses. La réponse à bon nombre de ces préoccupations passe par un investissement important dans les infrastructures afin qu'elles soient adaptées. Les chauffeurs routiers longue distance rencontrent souvent des difficultés à concilier leur vie professionnelle et leur vie privée du fait des horaires irréguliers et des postes fractionnés inhérents à la prestation de services de transport. Cela produit des conséquences négatives sur la conciliation entre vie professionnelle et vie privée.
- 52.** L'orateur a fait observer que les travailleurs du transport routier sont exposés à d'autres risques importants en matière de SST. Par exemple, 85 pour cent des accidents impliquant des chauffeurs professionnels sont provoqués par la distraction et la fatigue de ces derniers. Le rapport du Bureau met de plus en évidence divers troubles liés à l'activité professionnelle, comme les affections rénales, la privation de sommeil et l'apnée du sommeil, la sédentarité, l'obésité, et insiste sur la prévention de ces troubles au moyen de



---

visites médicales régulières. Une autre question urgente dans le secteur du transport routier a trait aux travailleurs à leur compte qui n'investissent pas régulièrement ni suffisamment dans la cabine de leur véhicule.

- 53.** Les employeurs estiment que la formation est un élément essentiel de la SST, car elle permet d'améliorer les compétences, de sensibiliser aux risques potentiels, et contribue par conséquent à réduire le taux d'accidents. La certification des qualifications professionnelles est considérée comme un outil efficace en la matière car elle permet d'assurer une formation de meilleure qualité. Les processus de certification pourraient jouer un rôle important notamment pour les petites et moyennes entreprises (PME), dans lesquelles on relève souvent un déficit de formation.
- 54.** L'existence de relations de travail ambiguës ou du travail illégal conduit à une concurrence déloyale entre entreprises et produit des conséquences négatives sur les conditions de travail, en particulier en matière de SST. Les travailleurs engagés dans des relations de travail ambiguës ou les travailleurs informels du secteur peuvent être particulièrement vulnérables, car ils n'ont sans doute accès à aucun dispositif de protection et perçoivent de faibles niveaux de revenu. Les gouvernements devraient occuper une place centrale dans l'éradication de toutes les formes d'emploi illégal dans le secteur du transport routier. L'orateur a conclu en faisant observer que les travailleuses du transport sont confrontées à des défis particuliers qui doivent être abordés avec précaution: les participants à la réunion pourraient proposer l'élaboration d'un code social pour le secteur du transport routier.
- 55.** Un participant employeur de l'Australie a noté qu'il existe de nombreux règlements et lois relatifs à la sécurité des travailleurs du transport routier. Les problèmes de SST trouvent cependant généralement leur origine dans le non-respect de ces règles et règlements. De plus, les obligations relatives aux nouvelles technologies, comme la technologie européenne de la boîte noire, pourraient être généralisées aux véhicules du monde entier. Cette question pourrait être traitée dans le cadre de conférences tripartites avec l'appui de l'OIT.
- 56.** Un représentant de l'IRU a déclaré que les règles d'accès à la profession devraient également s'appliquer aux entreprises intermédiaires, comme les transitaires, qui devraient eux aussi engager leur responsabilité. Les gouvernements devraient de plus investir dans des infrastructures et des installations de repos adaptées.
- 57.** Un participant employeur de la Belgique a expliqué que la majorité des chauffeurs de taxi sont des migrants, et qu'ils sont en tant que tels confrontés à des problèmes particuliers dans le cadre de leur travail et à des enjeux en matière de SST. Par exemple, leur connaissance limitée de la langue provoque souvent des problèmes de sécurité physique. Par ailleurs, de nombreux chauffeurs de taxi travaillent dans le secteur routier informel. L'orateur a appelé les gouvernements à améliorer le statut et les conditions de travail de ces travailleurs, à faciliter leur transition vers le secteur routier formel et à leur proposer des formations adaptées, notamment des cours de langues.
- 58.** Le porte-parole des gouvernements a fait état des nombreux enjeux et problèmes soulevés par son groupe. Les migrants et les réfugiés qui travaillent dans le secteur représentent un défi inédit, car certains rencontrent des difficultés relatives à la langue de leur pays d'accueil. Il est nécessaire d'intensifier les efforts relatifs aux migrations et au travail dans l'économie informelle, notamment en matière de formation en langues, de formation aux questions de SST à l'intention des migrants, de conditions de travail, de logement, de protection sociale et de santé et de soins de santé. La violence entre travailleurs et usagers a également été évoquée. Il importe que les nouvelles technologies ne soient pas trop élaborées afin que les chauffeurs puissent les maîtriser, et la question éthique du contrôle des chauffeurs doit elle aussi être abordée. Parmi les exemples de solutions potentielles apportées aux problèmes soulevés au cours de la réunion, on mentionnera la

---

réglementation élaborée à Maurice en 2015 en consultation avec tous les acteurs du transport en vue d'améliorer la sécurité des véhicules, les ceintures de sécurité, la formation, les inspections et les mesures adoptées pour résoudre les problèmes identifiés. L'orateur a également évoqué le non-respect de la loi, la taille des chaînes d'approvisionnement et l'harmonisation du partage de l'information sur les questions de sécurité routière. Il a par ailleurs mentionné les questions de l'engagement des employeurs et des politiques d'inspection des véhicules, des visites médicales et la nécessité de garantir que les travailleurs disposent du temps nécessaire pour s'y soumettre. Il a cité en exemple le Cameroun, où des visites médicales annuelles sont assurées pour les chauffeurs routiers. Les formations de secourisme pour les chauffeurs, l'application des mesures aux PME et aux microentreprises et les problèmes relatifs aux opérateurs indépendants de motos-taxis faisant fi des règles qu'ils estiment non applicables constituent d'autres enjeux. Au Congo, les distributeurs de motos sont incités à vendre des ensembles casques protecteurs – motos; cette stratégie semble efficace pour encourager le port du casque. Le groupe gouvernemental a également fait état de problèmes concernant le rythme d'adaptation de la législation nationale aux nouveaux enjeux et les stratégies de modification des comportements à l'intention notamment des chauffeurs qui consomment de la drogue ou des boissons énergisantes pour répondre aux exigences professionnelles. La qualification professionnelle, les âges minimums différents selon les pays et les codes de conduite intégrés à la qualification ont également été abordés. Enfin, la sécurité des aires de repos des chauffeurs est un enjeu considérable.

- 59.** Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a proposé que les participants à la réunion examinent la liste des maladies professionnelles des travailleurs du secteur du transport. Un récent congrès international organisé dans son pays, auquel ont participé le Bureau et l'OMS, a placé les problèmes de prostate et d'hémorroïdes des chauffeurs de camion en troisième position, derrière le stress et les troubles musculo-squelettiques.
- 60.** Le représentant du gouvernement de la Côte d'Ivoire a abordé la sensibilisation aux accidents qui peuvent être évités; l'erreur humaine est en effet la cause de 90 pour cent des accidents, et 84 pour cent des véhicules circulant dans les pays en développement sont d'un âge avancé. La responsabilité de veiller à ce que des inspections soient réalisées revient par ailleurs aux employeurs.
- 61.** Le représentant du gouvernement du Congo a estimé que des représentants des forces de l'ordre auraient dû être conviés à la réunion, car la police assure la protection physique des chauffeurs.
- 62.** La représentante du gouvernement de la Belgique a fait observer qu'en Europe les gouvernements réduisent leurs budgets ainsi que les services d'inspection et le personnel en équivalent temps plein, ce qui rend la mise en application plus difficile. La complexité des chaînes d'approvisionnement est une difficulté supplémentaire.
- 63.** Le représentant du gouvernement du Portugal a soulevé la question des travailleurs non salariés et des travailleurs indépendants, qui sont souvent victimes d'exploitation et ne bénéficient pas du même niveau de protection que les autres chauffeurs. La mondialisation produit des conséquences sur la législation protectrice des travailleurs dans le secteur routier, et les solutions proposées doivent être communes à tous les pays.
- 64.** Le porte-parole des travailleurs a souligné qu'il importe d'examiner un ensemble de mesures plutôt que des solutions isolées pour répondre aux problèmes abordés. Les mesures concernant la sécurité, les initiatives portant sur les obligations contractuelles, l'équilibre entre utilisation des technologies et respect de la vie privée, l'application de la loi, la formation, la santé et l'enjeu fondamental de l'étendue des chaînes d'approvisionnement doivent toutes tenir compte des incidents et de leurs causes. Deux rapports établissent des liens entre les comportements à risque des chauffeurs et la

---

faiblesse sous-jacente des rémunérations, et l'un deux conclut que régler la question de leur fatigue devrait entraîner une baisse de la consommation de stimulants par les chauffeurs.

- 65.** Un participant travailleur des Etats-Unis a déclaré que l'une des principales explications du développement des entreprises de transport en réseau et de l'apparition des pires conditions que le secteur ait connues est le fonctionnement préexistant du secteur. Dans le secteur des taxis, les pratiques consistant à fixer des tarifs de location élevés et à imposer aux chauffeurs une double ponction pour couvrir les coûts sociaux sont fréquentes depuis deux décennies. Ces éléments ont permis l'émergence des services de transport en réseau. Les travailleurs s'efforcent de trouver une parade à ces comportements non réglementés et facteurs de risque, mais ils ne devraient pas revenir aux conditions qui ont facilité l'apparition des entreprises de transport en réseau. L'orateur a fait observer que ces entreprises ont provoqué une évolution en faveur du temps partiel. Selon les informations d'une entreprise de transport en réseau comptant plus de 150 000 chauffeurs, 75 pour cent de ces derniers travaillent moins de vingt heures par semaine et complètent leurs revenus en cumulant les emplois.
- 66.** Un participant travailleur des Pays-Bas a estimé que, en matière de sécurité routière dans le secteur européen du transport, deux groupes coexistent: le premier est composé d'entreprises et de travailleurs dont beaucoup sont syndiqués, qui connaissent leurs droits et savent comment les faire respecter, et le second est composé principalement de sociétés «boîtes aux lettres» opérant dans des pays autres que ceux dans lesquels elles sont implantées ou basées. L'application de la législation européenne dans le secteur du transport ne semble pas être une priorité élevée, et les autorités ne disposent pas des ressources financières ou des effectifs nécessaires pour faire respecter la loi. Les syndicats ne disposent pas de statistiques sur les violations de la loi et leurs conséquences sur la sécurité routière. Pour que cette question soit prise en compte, les syndicats doivent se substituer aux autorités chargées de faire respecter la loi et rappeler aux Etats que les travailleurs ont des droits. L'orateur a cité les exemples d'un chauffeur non originaire de l'Union européenne qui cuisinait dans sa remorque au-dessus d'un chargement inflammable, et de l'intervention d'un syndicat ayant engagé des poursuites à l'encontre d'une entreprise danoise lorsqu'il a découvert que dix chauffeurs serbes étaient exploités. De nombreux chauffeurs originaires des nouveaux Etats membres de l'UE doivent conduire et survivre sur les routes européennes loin de chez eux. Les employeurs ont déclaré qu'ils souhaitent mettre un terme aux violations, mais que cela n'est possible qu'avec le soutien des institutions européennes et de l'OIT.
- 67.** Un participant travailleur de la France a déclaré que, en ce qui concerne le respect des lois, l'Europe dispose sans aucun doute de l'un des arsenaux législatifs les plus performants en termes de temps de travail et de réglementation du secteur du transport. Le nombre d'inspections a toutefois considérablement diminué. Un rapport sur la mise en œuvre du règlement européen (CE) n° 561/2006 fait état d'une baisse de 75 pour cent du nombre d'inspections portant sur le temps de travail. Il existe en France des cas de non-respect de la réglementation, et l'orateur a mentionné celui d'un chauffeur ayant conduit sur une distance de 2 000 kilomètres sans être soumis à aucun contrôle. Des études réalisées au Canada, au Danemark, en Suède et à Taïwan (Chine) font état d'un nombre important de décès chez les chauffeurs d'autocars. On sait depuis 1976 que les chauffeurs d'autobus, qui doivent souvent travailler jusqu'à dix heures par jour, courent des risques d'hypertension plus grands. L'orateur a cité une étude réalisée aux Etats-Unis sur l'obésité chez les chauffeurs routiers. La situation n'a guère progressé et, dans de nombreux pays, l'âge du départ à la retraite a été reporté. Il n'est pas surprenant que les chauffeurs consomment des stimulants lorsqu'ils doivent travailler dix ou onze heures par jour. Les salariés et les travailleurs indépendants devraient être soumis aux mêmes règles pour prévenir le recours à de faux travailleurs indépendants.

- 
68. Un autre participant travailleur des Etats-Unis a indiqué qu'il est fréquent dans son pays que les travailleurs du transport travaillent soixante-dix heures par semaine. Les horaires de travail excessifs et l'impossibilité de se nourrir sainement sur la route provoquent souvent l'obésité et la morbidité, et des troubles comme le diabète et les accidents cardiovasculaires.
69. Le porte-parole des employeurs a fait part de son optimisme concernant les taux d'accidents et les problèmes de santé, et a estimé que tous les groupes ont proposé des solutions pour intensifier les efforts et améliorer les conditions de travail, les infrastructures et les inspections du travail. Les mandants tripartites ont tous insisté sur l'importance de la formation, de l'entretien et du remplacement des véhicules, des infrastructures, des soins médicaux et des visites médicales. Les employeurs estiment que le dialogue social peut permettre d'élaborer un code social dans le secteur.
70. Un représentant de l'IRU a considéré que les groupes peuvent, en agissant de concert, faire progresser la situation sur deux questions particulières. La première est la formation, et l'orateur a souligné que des modules de formation du BIT sont disponibles dans le monde entier et qu'un projet sur la formation récemment finalisé est disponible sur les appareils mobiles. La deuxième question concerne le renouvellement des flottes de véhicules, qui est un enjeu majeur pour les collègues africains. Les acteurs pourraient organiser des initiatives et élaborer des modèles pour travailler dans les régions dont les flottes doivent être renouvelées.
71. Un autre représentant de l'IRU a relevé qu'une pénurie de chauffeurs est en train d'apparaître et a cité l'exemple de l'Allemagne, qui connaît un déficit de 25 000 chauffeurs. Qualifier la situation du secteur d'esclavage moderne n'a pas grand intérêt étant donné les problèmes de recrutement et de fidélisation de la main-d'œuvre en Europe. Certaines des informations présentées par les représentants des syndicats ne reflètent pas la réalité dans l'UE.
72. Le représentant du gouvernement du Brésil s'est félicité des chapitres du rapport traitant des entreprises de transport en réseau. Il a insisté sur l'importance du paragraphe 73 du rapport pour discussion, qui porte sur les BHNS, et a indiqué que son gouvernement suit attentivement ces deux questions.

### **1.3.3. Troisième point de discussion**

#### ***Solutions à envisager pour assurer un travail décent aux employés des entreprises de transport:***

##### ***a) de voyageurs; et b) de marchandises***

73. Le porte-parole des employeurs a souhaité examiner les solutions visant à assurer des possibilités et des conditions de travail décentes aux travailleurs faisant l'objet d'un consensus entre les participants à la réunion. En premier lieu, le dialogue social aux niveaux international, régional, national et dans l'entreprise est un instrument de promotion du travail décent dans le secteur; il permet de régler tous les problèmes affectant les conditions de travail et la santé des chauffeurs abordés au cours de la réunion. La responsabilité de remédier à l'inefficacité n'appartient pas aux seuls employeurs, travailleurs et gouvernements. Elle est au contraire commune à tous. Le groupe des employeurs considère que le dialogue social est le meilleur outil disponible.
74. Deuxièmement, il est nécessaire d'améliorer les infrastructures routières et donc d'entretenir et de sécuriser les routes, mais aussi de les moderniser (notamment l'éclairage et les aires de repos et de service). Augmenter le nombre et accroître la qualité des aires de

---

repos et de service sur les routes plus nombreuses et de meilleure qualité pour les chauffeurs professionnels aurait des avantages évidents en termes de sécurité (vols, violence), de santé et de besoins physiques des travailleurs (dormir, se laver, etc.), et profiterait à l'ensemble des professionnels du transport. Les récentes défaillances à certains passages de frontières sont également problématiques. Tous les acteurs devraient accomplir des efforts pour améliorer les mesures de contrôle et le contrôle des visas en vue de faciliter le passage des frontières.

75. Troisièmement, les employeurs sont particulièrement sensibles à la conciliation de la vie professionnelle et de la vie familiale, notamment dans le transport international longue distance. Les chauffeurs routiers internationaux devraient, dans la mesure du possible, pouvoir disposer de périodes hebdomadaires de repos à domicile aussi longues que possibles.
76. Quatrièmement, la question de la formation fait également partie des sujets fondamentaux ayant une incidence directe sur les conditions de travail et la sécurité des chauffeurs professionnels. Il est essentiel de mettre en place des programmes de formation (obligatoires, réguliers, et aussi vastes et larges que nécessaires). Ces derniers devraient porter sur les risques inhérents à la conduite, au chargement ou au déchargement et sur le respect des réglementations sectorielles. L'adoption d'un mode de vie sain est aussi une thématique de formation importante, qui peut être intégrée au dialogue social.
77. Cinquièmement, il serait intéressant d'établir un ensemble de compétences de base pour l'entrée dans la profession. Être titulaire d'un permis de travail et d'un permis de conduire ne devrait pas être suffisant. Un chauffeur professionnel devrait être plus qualifié et mieux formé en vue d'effectuer son travail en toute sécurité et d'éviter les conséquences négatives sur la santé. Cela permettrait de mieux assurer la dignité dans le secteur et de le rendre plus attrayant pour les jeunes.
78. L'orateur a rappelé que le groupe des employeurs est favorable à la promotion de l'accès des travailleurs du transport routier à des visites médicales régulières, ce qui permettrait d'évaluer l'incidence des conditions de travail sur la santé des chauffeurs et de vérifier dans le même temps que ces derniers sont en suffisamment bonne santé pour continuer à travailler. Le rapport du Bureau et les échanges entre les participants font état de la fréquence plus grande de certaines pathologies et maladies chez les chauffeurs professionnels. Certains seraient réticents à se soumettre à des visites médicales. Tout comme les pilotes aériens, tous les chauffeurs professionnels devraient avoir l'obligation de se soumettre à des visites médicales.
79. L'orateur a proposé de promouvoir le dépistage des drogues et le contrôle de la consommation d'alcool dans le respect de la législation. Le groupe des employeurs a appelé à la mise en place de politiques de tolérance zéro aux termes desquelles les chauffeurs ne devraient consommer ni drogues ni alcool lorsqu'ils prennent le volant. Les visites médicales régulières et le dépistage de drogues ou d'alcool devraient toujours être réalisés de façon non agressive et dans le respect de la confidentialité. Les employeurs n'ont pas le droit d'avoir connaissance des maladies ou pathologies des travailleurs, mais doivent savoir si ces derniers sont à même d'effectuer leur travail.
80. L'orateur a noté que des participants ont indiqué que, dans certains pays, les véhicules sont excessivement vieux pour le transport commercial ou routier. Une amélioration des véhicules et de l'équipement à usage commercial produirait des avantages indéniables pour la sécurité et la santé des chauffeurs. Les investissements en la matière devraient être accrus. Des campagnes de promotion et de financement du renouvellement des flottes ont par exemple été organisées. Ce type d'initiatives publiques a des répercussions positives et conduit à la modernisation des flottes. Les véhicules dont les vibrations sont constantes impactent la santé des conducteurs et des passagers.

- 
- 81.** Les employeurs accordent également de l'importance à la question de la responsabilité de tous les acteurs le long de la chaîne d'approvisionnement, qui peuvent jouer un rôle fondamental dans les services de transport, notamment les agents et intermédiaires de la chaîne qui, s'ils ne sont pas directement responsables, n'en sont pas moins globalement concernés.
- 82.** L'orateur a conclu son intervention en indiquant que l'inspection du travail dépend des gouvernements. Ces derniers ont fait état de faiblesses ayant une incidence négative sur les travailleurs comme sur les employeurs. Les efforts visant à poursuivre les auteurs de violations du droit du travail et à éradiquer les distorsions du marché devraient être intensifiés. Ces phénomènes sont clairement préjudiciables pour les travailleurs directement concernés. Les formes d'emploi irrégulières, déguisées ou informelles mettent à mal les normes et la qualité et n'apportent aucune contribution fiscale à la société; elles affectent donc tout un chacun.
- 83.** Le porte-parole des travailleurs a annoncé qu'il s'agit d'un jour historique, car les dirigeants du Groupe des 7 viennent de s'engager à accomplir des efforts conjoints pour promouvoir les droits au travail, les conditions de travail décentes et la protection de l'environnement dans les chaînes d'approvisionnement. Les ministres se sont accordés sur une série de mesures, notamment la création d'un fonds multidonateurs baptisé «Vision Zero Fund» consacré à des actions menées dans les pays producteurs. Ce fonds favorisera le dialogue social ainsi que l'application des normes de l'OIT en matière de SST et les droits et principes fondamentaux au travail dans les chaînes mondiales d'approvisionnement.
- 84.** Le groupe des travailleurs ne souhaite pas se contenter de trouver un terrain d'entente. Un consensus sera possible sur 90 pour cent des questions, par exemple l'importance du dialogue social et sectoriel, la responsabilité conjointe et la transparence dans les chaînes mondiales d'approvisionnement, l'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale, les infrastructures, la formation et le suivi médical. L'orateur a également cité le dépistage adapté de drogues et de consommation d'alcool et la question de l'inspection et de la conformité. Il a exprimé l'espoir que la rédaction des conclusions comportera notamment des éléments sur les emplois de qualité, les salaires équitables, le travail sûr et l'égalité des chances. Une participation accrue des femmes dans le secteur du transport routier serait importante pour assurer l'égalité. L'agenda du travail décent et ses quatre objectifs stratégiques offrent un cadre global: promotion de l'emploi, protection des droits au travail, extension de la protection sociale et promotion du dialogue social. Outre l'action nécessaire sur les enjeux de santé et la sécurité, d'autres actions devraient être mises en avant pour s'attaquer aux causes profondes de ces problèmes. Cette approche plus cohésive permettrait non seulement d'obtenir des emplois décents dans le secteur, mais aussi d'assurer sa viabilité.
- 85.** L'orateur a présenté quatre domaines essentiels pour le groupe des travailleurs, dans lesquels des améliorations sont nécessaires: instaurer une responsabilité le long de la chaîne d'approvisionnement, combler l'écart entre emploi formel et emploi informel, instaurer des règles du jeu équitables, et promouvoir la liberté syndicale et la négociation collective.
- 86.** Tout d'abord, concernant la question de la responsabilité dans la chaîne d'approvisionnement, le Groupe des 7 a raison. L'orateur a évoqué un modèle de tarification favorisant la sécurité et impliquant que des conditions assurant une transparence soient imposées à l'employeur économique au sommet de la chaîne. Les recherches du professeur Belzer ont révélé que dans certains cas, une augmentation des salaires de 10 pour cent peut réduire la probabilité d'accident de 18 pour cent. L'assistant du juge d'instruction de la Nouvelle-Galles du Sud avait affirmé que le faible niveau de rémunération par kilomètre parcouru sera toujours une incitation à conduire davantage,

---

l'objectif étant de gagner un salaire décent. Une enquête menée par Safe Work Australia en 2015 sur le secteur des transports dans le pays a révélé que 20 pour cent des employeurs enfreignent les règles de sécurité. Le Syndicat des travailleurs du transport d'Australie souhaite que les détaillants signent une charte pour des tarifs favorisant la sécurité dans les chaînes d'approvisionnement – un important détaillant ne possède aucun camion, mais représente 2 millions de mouvements de camions. En 1999, 2005 et 2014, des conflits de travail au Canada qui ont porté sur la diminution des tarifs, l'augmentation des temps d'attente et le manque de régulation ont abouti à des réformes. Des comités multipartites prenantes sont parvenus à moderniser les droits. Les chauffeurs portuaires aux États-Unis, prestataires indépendants se situant en dehors du périmètre de la réglementation du travail, se sont organisés pour lutter en faveur d'un salaire de subsistance et protéger leur dignité. Il existe d'autres exemples de dialogue social.

- 87.** Deuxièmement, pour combler l'écart entre emploi formel et emploi informel, une stratégie alternative de protection de tous les travailleurs devrait être proposée. Il est nécessaire de coordonner différentes approches. Le rapport souligne l'explosion des systèmes de BHNS, qui a été encouragée pour concurrencer les véhicules privés. Bien que l'emploi y soit formel, des questions concernant la qualité des emplois se posent. La formalisation devrait être mise au service des travailleurs et des pratiques sûres. Le dialogue social devrait intervenir dès la mise en place des programmes de BHNS. Il importe par conséquent de renforcer le pouvoir de négociation des travailleurs engagés dans des formes atypiques d'emploi. Les travailleurs temporaires et précaires devraient dépendre de la même unité de négociation que les syndicats de travailleurs réguliers du secteur du transport. En Ouganda, des associations de travailleurs informels du transport se syndiquent et renforcent leurs capacités. Les femmes sont mieux représentées dans les syndicats.
- 88.** Enfin, concernant la promotion de règles communes et de l'équité au sein des chaînes d'approvisionnement, l'application de la réglementation existante est essentielle. La formation des travailleurs joue également un rôle important mais ne devrait pas conduire à transférer les risques aux travailleurs. Les responsabilités devraient être assumées de manière efficace. Les pressions exercées au sein des chaînes d'approvisionnement tendent à être répercutées en aval. Les collègues européens de l'orateur s'exprimeront à cet égard. Une campagne contre la concurrence déloyale et le contournement des règles a été lancée. Si elle atteint son objectif, la Commission européenne devra adopter des mesures concrètes. Dans le secteur du transport de passagers, il existe des entreprises qui opèrent en marge et même en dehors de la réglementation publique et n'acceptent pas leurs responsabilités en tant qu'opérateurs de transport. Ils ne sont pas opposés à l'innovation ou aux technologies modernes tant que les normes de gouvernance sont respectées. De nombreux gouvernements sont aux prises avec ces enjeux. Pour lutter contre les pratiques illégales, les travailleurs, les employeurs et les gouvernements devraient collaborer, aux niveaux national et international. Dans le monde entier, les chauffeurs demandent à l'unisson que les autorités assurent des règles du jeu équitables, certes, pour améliorer leurs droits au travail, dont l'incidence sur les emplois est une préoccupation mondiale, mais également pour la sécurité des passagers. La question des entreprises de transport en réseau a également été débattue à Bruxelles et au Royaume-Uni, où des actions en justice en cours visent la pratique consistant, pour ces entreprises, à offrir à leurs chauffeurs le statut de «partenaire» et non de «salarié». L'orateur a insisté sur l'importance de la liberté syndicale et de la négociation collective. Le dialogue social devrait porter sur les questions relatives au transport, améliorer les conditions de travail et promouvoir la viabilité du secteur dans son ensemble. L'orateur a également insisté sur l'importance du travail transfrontière pour les chauffeurs étrangers.
- 89.** Une participante travailleuse du Canada a expliqué que son pays offre un très bon exemple de dialogue social d'excellence dans le secteur du transport. Les relations sociales ont connu des hauts et des bas, mais une récente erreur d'appréciation (la nomination du directeur général de la Fédération des employeurs de Colombie britannique au poste de

---

commissaire du gouvernement au dialogue social, ce qui revient à demander à un renard de protéger un poulailler) a conduit à un véritable retour en arrière. Cette situation est regrettable car toutes les parties se sont conjointement efforcées d'établir des relations et d'instaurer un dialogue social véritable, offrant un bel exemple de responsabilité partagée entre tous les partenaires sociaux.

- 90.** Un participant travailleur des Etats-Unis a souligné l'importance du dialogue social dans les situations de violence, sur le modèle du protocole d'accord de l'UITP et de l'ITF, dans un contexte où de nombreuses travailleuses du transport sont victimes d'agression. La prévention des agressions permettrait de réduire les coûts économiques et psychologiques au niveau international, car les principaux problèmes, notamment le stress causé par le trafic, se posent partout dans le monde. L'orateur s'est félicité de l'accord sur l'importance de la taille des cabines et de l'accès aux sanitaires. Il importe de prendre conscience que la sécurité est synonyme d'économies.
- 91.** Un participant travailleur de la Belgique a souligné que les programmes de formation devraient être une priorité. Le problème concernant la formation réside dans le fait que de nombreux employeurs la considèrent comme un coût et que, en l'absence de financement de leur part, les travailleurs ne trouvent pas la motivation nécessaire pour s'y impliquer. Mais, si la formation est considérée comme un investissement, au même titre que l'achat de nouveaux véhicules ou d'outils informatiques, un plus grand nombre de chauffeurs souhaiteront en profiter; il s'agit non pas d'une responsabilité individuelle mais d'un engagement collectif. La Belgique offre un exemple intéressant, car les employeurs abondent, à hauteur d'un certain pourcentage de la masse salariale globale, un fonds sectoriel géré par les partenaires sociaux et destiné aux employeurs qui investissent dans la formation et l'éducation. L'orateur s'est élevé contre les interrogations des employeurs concernant l'utilisation des termes «esclavage moderne» et a cité trois sources attestant de l'existence de ce phénomène. La première est une déclaration de 2013 prononcée par le président de la Commission des transports du Parlement européen afin de présenter des excuses aux chauffeurs en Europe au sujet des conditions sociales et de travail des transporteurs; la deuxième est une étude de 2014 sur le marché européen du transport, confirmant la situation difficile du transport routier; la dernière est une étude réalisée en 2014 par l'Université d'Anvers, cofinancée par le Fonds social européen, complétée par des visites sur le terrain et concluant à l'existence de conditions relevant de l'esclavage. De nombreuses organisations d'employeurs partagent les inquiétudes des travailleurs concernant la profonde influence du dumping social sur les conditions de travail dans le secteur du transport, et le représentant de l'organisation allemande des employeurs du transport s'est clairement exprimé sur les problèmes.
- 92.** Une participante travailleuse de la Barbade a fait observer que l'égalité entre hommes et femmes est une question transversale de l'Agenda du travail décent, et que les participants à la réunion ont d'ores et déjà identifié des solutions pour les passagers et les travailleurs, mais qu'il convient de comprendre les implications de toutes les propositions en matière d'égalité entre les sexes. La convention (n° 156) sur les travailleurs ayant des responsabilités familiales, 1981, encourage déjà la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale, mais l'oratrice a insisté sur la nécessité de promouvoir l'équité et l'égalité et de lutter contre les stéréotypes existant dans le secteur, où les questions concernant les femmes sont importantes. L'égalité entre les sexes ne concerne pas uniquement les femmes, mais également les hommes et les conséquences de nos propres décisions.
- 93.** Le porte-parole des gouvernements a présenté des exemples d'initiatives nationales. Plusieurs pays ont fortement réduit le nombre d'accidents en adoptant des mesures relatives à la sécurité routière, au contrôle des transports, aux infrastructures et au trafic, aux qualifications des chauffeurs, à la réduction de leurs horaires, à la formation complémentaire, aux systèmes de sécurité des véhicules (heures de service, systèmes de frein, etc.), à l'évaluation des aptitudes, à l'amélioration de la signalisation et au



---

comblement des nids de poule. Concernant le transport de marchandises, les gouvernements pourraient adopter une mesure de SST fixant des charges maximales. Les zones de stationnement devraient être confortables et adaptées. Certains pays disposent de mécanismes de dialogue social efficaces permettant aux travailleurs et à leurs syndicats de mieux se faire entendre et d'éviter les conflits du travail, d'encourager l'engagement, la compréhension et la collaboration entre partenaires sociaux.

- 94.** Le groupe des gouvernements estime que l'inspection du travail doit être restructurée et réaménagée, en particulier dans les pays où l'amélioration de l'inspection dans le secteur du transport nécessite une augmentation des ressources. Il n'est toutefois pas possible de soumettre tous les lieux de travail à des inspections. L'autorégulation fait sans doute partie des éléments de réponse. Les contrats de travail reposant sur un nombre de kilomètres parcourus ou sur la rapidité de la livraison tendent à nuire à la sécurité. Les gouvernements ont un rôle à jouer dans la promotion d'une concurrence loyale entre employeurs du secteur du transport et dans la prévention de l'exploitation. Les opérateurs illégaux impliqués dans des accidents de la route n'indemnisent pas les victimes, contrairement aux opérateurs légaux de transport.
- 95.** L'orateur a indiqué que son groupe estime que les gouvernements devraient disposer de pouvoirs d'exécution adaptés afin de pouvoir encourager les entreprises qui respectent la loi. En Afrique du Sud, des organes représentatifs d'opérateurs constitués en organisations faitières facilitent la coopération avec le gouvernement. Les efforts doivent être intensifiés afin d'encourager ces opérateurs représentatifs. La mise en place d'un fonds dédié aux accidents de la route devrait également être envisagée. Certains acteurs ne participeront sans doute à ce fonds que pour une courte durée. Les gouvernements devraient déployer des efforts supplémentaires pour la mise en place, le suivi et la conformité d'un tel fonds et veiller à ce que les contributions soient permanentes et non pas sporadiques. La révision de la législation nationale et l'adoption de bonnes pratiques et de solutions adaptées aux besoins sont également importantes. Dans un contexte d'évolution technologique rapide, il est difficile de s'adapter, et les gouvernements doivent donc garantir la formation, l'éducation, l'avance technologique et le partage des bonnes pratiques internationales. L'échange d'informations entre pays partageant des points communs – sur les modifications législatives ou réglementaires en matière de transport – est un autre élément clé.
- 96.** Le représentant du gouvernement du Brésil a insisté sur le fait que les solutions envisagées devraient être adaptées à la situation locale et tenir compte du contexte propre à chaque pays. Les instances et accords multilatéraux et la participation inclusive jouent aussi un rôle. Reconnaissant l'importance du dialogue social dans la formulation et la conception des politiques urbaines, l'orateur a indiqué qu'il importe de mettre en exergue l'influence des autorités sur les enjeux environnementaux, l'accessibilité, les droits des usagers et des passagers, et les questions relatives au travail.
- 97.** Le porte-parole des employeurs s'est félicité du consensus intervenu entre les trois groupes et a réagi à certains des points soulevés. Tout d'abord, l'égalité entre hommes et femmes est importante dans un secteur largement masculin. Par ailleurs, le concept d'égalité des conditions de travail et de salaires dans tous les pays du monde n'est pas seulement ambitieux: il est irréaliste. Il existe en effet de très nombreux autres facteurs influençant les réalités du monde du travail et la situation nationale. Les employeurs ont cependant convenu qu'ils doivent dénoncer les pratiques de dumping social en Europe et dans d'autres régions du monde. La pratique des sociétés «boîtes aux lettres» est un élément de concurrence déloyale qui devrait être dénoncé et éradiqué. Enfin, la question de la formation est très délicate. Il est de la responsabilité des gouvernements de garantir la formation professionnelle. Elle ne peut toutefois être considérée uniquement comme un coût; c'est aussi un investissement, et les employeurs sont disposés à examiner la question de façon conjointe.

- 
- 98.** S'exprimant au nom des employeurs espagnols, l'orateur a évoqué l'interdiction de certains modes de rémunération incitative reposant sur le trajet ou le volume des cargaisons prises en charge. Le règlement européen (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route interdit aux employeurs de rémunérer les travailleurs sur la base de ces éléments. En Espagne, de nombreuses conventions collectives autorisent les modes de rémunération au kilomètre parcouru, à condition que l'employeur assume la responsabilité de vérifier que les travailleurs respectent scrupuleusement le temps de conduite maximum, les temps de pause minimums et les normes régissant le volume des cargaisons et la sécurité routière. Les travailleurs sont ainsi encouragés à produire plus et à travailler mieux, si tant est que les employeurs assurent le respect des règles par les chauffeurs.
- 99.** Le porte-parole des travailleurs a convenu de la nécessité d'élaborer des programmes en vue d'accroître la participation des femmes dans le secteur. Plusieurs politiques de l'OIT peuvent être utiles à la discussion. L'orateur s'est félicité des observations des employeurs relatives à l'égalité entre les sexes, au dumping social en Europe et dans d'autres régions du monde, et à la concurrence déloyale et son éradication. Il est conscient du caractère sensible des modes de rémunération incitative évoqués par le participant employeur de l'Espagne; il est important de savoir si la rémunération est versée par les clients ou les employeurs. Un grand nombre des clients principaux des entreprises de transport exercent des pressions qui mettent en danger les chauffeurs sur les routes. L'orateur s'est également félicité des commentaires positifs formulés par le groupe gouvernemental concernant la formation et l'éducation et l'harmonisation transfrontière des règles. La sélection des chauffeurs, les flottes vieillissantes et la qualité des routes sont également des éléments importants. Le renforcement de la capacité des syndicats est essentiel pour garantir une représentation appropriée et pour communiquer efficacement sur les questions de sécurité. L'orateur a pleinement souscrit aux commentaires des gouvernements concernant l'inspection du travail, les installations de repos, les règles équitables, les opérateurs non réglementés et la liste des bonnes pratiques.
- 100.** Une participante travailleuse de la République de Corée a abordé la question des financements publics en faveur des systèmes de transports publics, qui n'est pas examinée en détail dans le rapport. De nombreux participants travailleurs et gouvernementaux ont souligné le lien entre le temps de conduite important et les pressions exercées sur la sécurité et la santé des travailleurs ainsi que sur la sécurité routière en général. C'est un problème pour les chauffeurs coréens de bus, qui travaillent en moyenne 11,5 heures par jour. Aucune législation ne limite leur temps et conduite, et la législation du travail ne leur est pas applicable. Une réglementation, même si elle existait, serait difficile à appliquer du fait de la pénurie chronique de chauffeurs. Le ratio entre chauffeurs et bus se situe entre 1,3 et 1,9 alors qu'à Séoul il devrait être de 2,7. Dans certains cas, le financement public insuffisant ne permet pas de disposer des effectifs nécessaires en termes de sécurité. Des entreprises corrompues ont parfois détourné des financements publics destinés au transport. Il existe un lien entre l'absence de contrôle et la corruption d'entreprises privées. Les sommes injectées pour maintenir les effectifs de chauffeurs sont insuffisantes. L'OIT et ses mandants doivent accorder une attention plus grande à l'utilisation des deniers publics pour le transport. Des systèmes doivent être instaurés en vue de garantir que l'argent public est alloué à la sécurité et qu'il est utilisé à bon escient. Il est parfois préférable de consacrer l'argent public aux transports publics plutôt qu'à leur privatisation.
- 101.** L'oratrice a également signalé qu'un groupe de chauffeurs transportant des marchandises pour un important producteur alimentaire coréen est en grève depuis quarante jours, car l'entreprise a refusé de reconnaître le syndicat auquel il tentait d'adhérer. Les chauffeurs ne sont pas rémunérés de façon satisfaisante pour leur travail, dépassent largement le temps de conduite quotidien autorisé, et subissent les pressions des clients et d'entreprises de transport visant à les pousser à modifier illégalement leurs véhicules afin de transporter des charges excessives. Les pratiques de surcharge posent d'importants problèmes et

---

provoquent de nombreux accidents en Corée. Il n'existe aucun tarif minimum de base dans le pays, qui doit se doter d'un arsenal de normes juridiques contraignantes et appliquées au niveau international pour responsabiliser les clients et les acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Le syndicat de l'oratrice a proposé de durcir la réglementation pour interdire la surcharge et alourdir les sanctions en cas de violation, mais aussi pour faire en sorte que les clients et les entreprises répondent des pressions qu'ils exercent sur les chauffeurs pour les pousser à surcharger leurs véhicules. Les employeurs semblent se concentrer davantage sur les causes immédiates des accidents, comme la surcharge des véhicules, plutôt que sur les causes sous-jacentes. En dernier ressort, la responsabilité appartient aux employeurs et aux clients. Les solutions apportées doivent cibler les causes profondes de la surcharge, de la prise de risque et de la consommation de substances nocives par les chauffeurs, c'est-à-dire les problèmes structurels et la pression exercée au sein de la chaîne d'approvisionnement.

- 102.** Un participant travailleur de la France a abordé la question de l'abus de drogues dans le contexte d'un temps de travail excessif. Travailler dix ou onze heures par jour est contraire au travail décent. L'ETF a conclu un accord avec l'UITP en vue d'accroître la participation des femmes à la profession et de lutter contre les murs et le plafond de verre: le plafond de verre désigne les obstacles empêchant les femmes d'obtenir des postes de direction, tandis que les murs de verre concernent l'impossibilité pour les femmes d'accéder à des professions techniques et de travailler en tant que chauffeur. Les femmes dans les entreprises de transport représentent à peine plus de 10 pour cent. L'orateur a dénoncé les cas de travailleurs devant assumer eux-mêmes les coûts de leur formation; il s'agit de concurrence déloyale envers les entreprises qui financent la formation de leur personnel. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les travailleurs municipaux bénéficiaient de conditions de travail bien meilleures. La libéralisation et la privatisation des transports publics ont porté atteinte aux conditions de travail décentes. Toutefois, on assiste à un phénomène de retour de la municipalisation du transport public par les autorités locales (par exemple, à Belfort et Nice).
- 103.** Le porte-parole des gouvernements a indiqué qu'une approche intégrée devrait être prise en compte au titre des solutions possibles. L'ampleur du problème doit être correctement appréhendée, que ce soit aux niveaux mondial ou national. L'orateur a souligné l'importance de la recherche, qui pourrait préciser le problème examiné et éclairer les décideurs, mais qui n'est pas suffisamment traitée par le Bureau dans son rapport, en particulier pour ce qui concerne les pays en développement, par exemple.

#### **1.3.4. Quatrième point de discussion**

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

- 104.** Le porte-parole des travailleurs a rappelé que le dialogue social peut prendre de nombreuses formes, notamment la négociation, la consultation ou l'échange de points de vue. La promotion du dialogue social est l'un des quatre objectifs de l'Agenda du travail décent de l'OIT et est indispensable pour apporter une réponse efficace aux problèmes économiques et sociaux, favoriser la bonne gouvernance, promouvoir la paix sociale et susciter le progrès économique. Le respect du droit fondamental à la liberté syndicale, notamment le droit de grève et de négociation collective, est également essentiel pour garantir un dialogue social effectif.
- 105.** Tous les travailleurs, y compris les chauffeurs indépendants et les travailleurs déclarés sous une fausse qualité, ont le droit de constituer les syndicats de leur choix et d'y adhérer. Conformément à ce qu'ont établi les organes de contrôle de l'OIT, le critère pour identifier

---

les personnes couvertes par ce droit ne repose pas sur l'existence d'une relation de travail, mais sur la simple qualité de travailleur. Dans certains cas, toutefois, le niveau important de segmentation et de fragmentation du secteur se traduit par un moindre pouvoir de négociation des travailleurs. Dans de nombreux pays, les travailleurs ne peuvent toujours pas s'organiser librement. L'orateur rappelle aux participants que de nombreux gouvernements n'ont pas ratifié la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, ni la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

- 106.** L'orateur a cité un exemple intéressant de dialogue social national: le Road Safety Remuneration Tribunal, établi en Australie en juillet 2012, en application de la législation sur les tarifs favorisant la sécurité, qui peut rendre des décisions contraignantes pour les employeurs économiques et représente un outil crucial dans la lutte en faveur d'une sécurité plus grande et de conditions justes pour les chauffeurs de camions. Le tribunal est composé d'employeurs, ses décisions s'appliquent dans l'ensemble du territoire et à tous les ministères, et il facilite le dialogue social car il peut inviter toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement à trouver des solutions aux problèmes de sécurité et de rémunération dans le cadre de diverses instances. Il contrôle les rémunérations et les conditions de travail dans le secteur du transport routier et a le pouvoir de fixer des taux de rémunération équitables et des conditions connexes pour les salariés et les chauffeurs indépendants; de résoudre les conflits et d'instruire des enquêtes concernant le secteur; et de rendre des décisions visant à supprimer les incitations commerciales encourageant les comportements professionnels dangereux.
- 107.** Le Syndicat des travailleurs du transport d'Australie a présenté deux requêtes au tribunal, appelant à cibler les principaux clients des services de détail utilisant leur position sur le marché pour mettre les entreprises de transport et les chauffeurs dos au mur en faisant baisser le coût des contrats et en fixant des délais de livraison impossibles à tenir. La première décision importante du tribunal sur la rémunération est un projet d'ordonnance fixant des tarifs favorisant la sécurité pour les entrepreneurs et les chauffeurs indépendants et imposant des obligations contractuelles et de contrôle aux clients et aux donneurs d'ordre.
- 108.** L'orateur a rappelé que d'autres pays disposent de mécanismes similaires. En mai 2015, les ministères japonais du Transport et du Travail ont conjointement établi un conseil national pour l'amélioration de l'environnement du secteur du transport et la réduction du temps de travail des chauffeurs de camions. Le conseil est composé de représentants de l'Association japonaise du transport routier, de syndicats de l'ITF et de clients importants. En septembre 2015, une étude approfondie sur le temps de travail, notamment sur le temps d'attente des chauffeurs de camions, a été réalisée dans tout le Japon. Tenant compte des conclusions de cette étude, les ministères rédigeront des orientations à l'intention des entreprises visant à réduire le temps de travail des chauffeurs et définiront les responsabilités en matière de temps d'attente.
- 109.** L'orateur a cité des cas dans lesquels le dialogue social a permis de régler l'utilisation de plaques d'immatriculation privées dans le secteur du transport pour le compte d'autrui. En France, c'est grâce à des actions concrètes, à des négociations nationales entre les syndicats et le gouvernement et au dialogue social européen que la législation nationale prévoit l'interdiction de l'utilisation de plaques d'immatriculation privées. La ville de New York a également mis en place une interdiction totale de ces plaques en réponse aux préoccupations exprimées par les syndicats et les employeurs. Aux Etats-Unis, le dialogue social sur des propositions de loi concerne actuellement au moins trois municipalités, en vue notamment d'instaurer des règles du jeu équitables pour tous les transporteurs pour le compte d'autrui par le truchement d'un permis et de prix planchers normalisés pour les chauffeurs de taxi.

- 
- 110.** Le groupe des travailleurs a identifié des cas positifs de dialogue social au niveau international. Par exemple, l'ITF et l'IRU collaborent actuellement pour protéger les droits des chauffeurs de taxi et de leurs passagers; l'ITF participe au conseil consultatif du Réseau mondial de taxis de l'IRU. De la même manière, s'inspirant du protocole d'accord de 2013 entre l'ITF et l'UITP, les deux organisations ont signé deux accords en 2015: la déclaration commune sur la lutte contre la violence et l'insécurité dans les réseaux de transport public traite des stratégies de lutte contre la violence; la déclaration commune sur la protection climatique reconnaît quant à elle qu'adopter des mesures relatives aux transports publics pour agir sur le climat offre d'excellentes perspectives économiques.
- 111.** L'ITF a activement participé au développement et à la promotion de l'outil de formation de l'OIT sur le virus de l'immunodéficience humaine (VIH) et le syndrome d'immunodéficience acquise (sida) destiné au secteur du transport routier, ainsi qu'au Recueil de directives pratiques OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport, adopté en 2014. Le VIH et le sida préoccupent particulièrement les travailleurs du transport dans certains pays, car leur mobilité et l'absence prolongée de leur foyer les rendent plus vulnérables. En 2013, le Syndicat national colombien des travailleurs du transport (SNTT) a signé une convention collective avec une entreprise d'autobus garantissant la sécurité de l'emploi pour les travailleurs vivant avec le VIH et engageant l'entreprise à soutenir une campagne de syndicalisation sur la prévention du VIH et du sida.
- 112.** Concernant la sécurité des conteneurs, l'orateur a fait observer que de nombreux accidents dans le secteur du transport sont attribués au mauvais empotage des conteneurs. Une étude du Zenkowan révèle que, sur une période de dix ans à compter de 1998, 175 renversements de poids lourds se sont produits au Japon, coûtant la vie à 13 personnes. Une étude plus récente fait état de 28 incidents sur les routes japonaises entre 2006 et 2009 provoqués par le déplacement des cargaisons, la surcharge des véhicules, une documentation inadaptée ou des marchandises dangereuses ou nocives. La sécurité des conteneurs est un enjeu pour tous les travailleurs du transport et également un important sujet de préoccupation pour les cadres, les gestionnaires du planning et des entrepôts, qui font partie de la chaîne de responsabilité. Le Recueil de directives pratiques OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport est un document essentiel pour prendre en charge cette question et permettre aux gouvernements d'agir pour réglementer l'empotage, le poids et le contrôle des conteneurs. Le groupe des travailleurs a exprimé son souhait de voir les dispositions du recueil transposées dans la législation nationale en vue de permettre au secteur du transport d'être plus sûr, plus sain et plus productif le long des chaînes d'approvisionnement.
- 113.** Une participante travailleuse du Canada a déclaré que, confrontés à la violence et aux agressions dans le cadre de leur travail, les opérateurs publics de transit sont souvent démunis. Garantir la sécurité et un environnement respectueux au travail exige un ensemble de solutions stratégiques. Les actions devraient notamment consister en des politiques innovantes en matière de sécurité et de présentation de rapports à l'échelon du lieu de travail. Les investissements réalisés par les employeurs et la formation des conducteurs sont des éléments importants; il est également nécessaire de veiller à ce que les chauffeurs soient engagés dans des protocoles de sécurité et désireux d'y prendre part. Des mesures juridiques dissuasives plus fermes et des sanctions plus lourdes doivent de plus accompagner les solutions stratégiques, comme au Canada et en Australie.
- 114.** Une participante travailleuse du Royaume-Uni a présenté le programme relatif au passeport pour les chauffeurs transportant des produits pétroliers, initiative sectorielle soutenue par le gouvernement pour garantir que tous les chauffeurs de camions-citernes du pays sont formés et évalués selon des critères exigeants et cohérents. Ce programme a été mis en place à la suite de préoccupations exprimées par les syndicats au sujet des opérateurs à moindre coût grâce à un partenariat entre le secteur et les syndicats de

---

travailleurs, et avec le soutien du gouvernement; il impose des activités obligatoires de formation et établit des éléments de comparaison des compétences. Les chauffeurs participent à l'élaboration des normes de formation et les employeurs financent la formation. Ce programme a permis d'importantes améliorations et assure des critères plus ambitieux en matière de santé et de sécurité et de formation pour les chauffeurs de camions-citernes.

- 115.** Le porte-parole des employeurs a indiqué que son groupe est convaincu que le dialogue social à tous les niveaux est fondamental pour garantir le développement des droits sociaux des travailleurs, mais également pour une gestion efficace et appropriée des entreprises. Le dialogue social est déterminant dans l'évolution et le développement des systèmes politiques et de sociétés plus démocratiques. Il inclut le droit de négociation collective et est une composante de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail. Il est important à tous les niveaux; au niveau international (par exemple les discussions tripartites à l'OIT); au niveau de l'UE (comme l'atteste le dialogue intersectoriel et sectoriel efficace sur des questions comme la formation et le cabotage, qui a conduit à des initiatives utiles dans le secteur du transport). Il en va de même du dialogue tripartite au niveau national, par exemple en Argentine, en Australie et en Espagne. Des organes consultatifs ont également élaboré des normes sectorielles (par exemple le Conseil national espagnol pour le transport, qui représente les employeurs, les travailleurs et d'autres acteurs des chaînes d'approvisionnement).
- 116.** L'orateur a également fait observer que, dans certaines régions et certains pays, le dialogue social sur la SST est aussi une réalité: en Espagne, les partenaires sociaux ont exigé et obtenu des financements pour réaliser des études et entreprendre des actions ciblées sur la SST, les conditions de travail, la santé des chauffeurs et la sensibilisation. Le dialogue social et la négociation collective au niveau de l'entreprise sont eux aussi importants: certaines grandes entreprises ont conclu d'intéressants accords avec les syndicats, portant notamment sur des protocoles médicaux et des campagnes d'information des travailleurs sur des thèmes comme le VIH et le sida, les drogues et l'alcool, et l'apnée du sommeil. Les systèmes transparents de communication sur les problèmes ou de propositions d'améliorations constituent de bonnes pratiques.
- 117.** Le porte-parole des gouvernements a indiqué que son groupe a identifié plusieurs bonnes pratiques en matière de dialogue social. Certaines campagnes reposant sur la sensibilisation, l'inspection et une plus grande implication des travailleurs et des employeurs sont dignes d'intérêt. Il est par ailleurs important d'évaluer l'efficacité des campagnes de sensibilisation et d'en effectuer le suivi, mais aussi d'encourager les synergies, par exemple l'implication des institutions publiques et privées dans l'amélioration du dialogue social. L'échange de bonnes pratiques peut s'avérer très utile pour les différentes parties. On mentionnera au titre des exemples à suivre l'implication des ministères concernés et l'établissement de fonds pour la SST. La question de l'assurance en cas de décès dans des accidents de la route est elle aussi un enjeu. Le groupe des gouvernements estime par ailleurs que les employeurs devraient respecter les besoins des travailleurs, notamment en s'engageant à prendre part au dialogue social.
- 118.** Au niveau national, la participation efficace des partenaires sociaux est indispensable, tout comme l'organisation de rencontres régulières avec les conseils tripartites et l'information des ministères concernés sur les questions relatives au secteur du transport. Dans certains pays, des lignes directrices sur la formation ou les systèmes de gestion ont été élaborées, par exemple sur le stress au travail. Des gouvernements ont indiqué que les inspecteurs du travail participent aux instances tripartites pour permettre au dialogue social d'éclairer les mécanismes d'inspection du travail. Afin de permettre que les questions les plus urgentes pour le secteur soient traitées en priorité, des campagnes de sensibilisation devraient tenir compte des informations recueillies sur le terrain. Les secteurs concernés devraient en

---

retour recevoir des informations, et les approches correctives devraient être préférées aux approches punitives.

- 119.** Le représentant du gouvernement du Portugal a précisé que son pays a lancé une campagne sur la sécurité routière dans les entreprises de transport qui met l'accent sur l'information et la sensibilisation, l'entretien et la sécurité des véhicules, et la formation et le renforcement des capacités des chauffeurs.
- 120.** Un représentant du gouvernement du Zimbabwe a indiqué qu'il est nécessaire de déployer des mesures de suivi et d'évaluation afin d'observer les progrès accomplis par les Etats membres de groupes économiques régionaux comme la Communauté de développement de l'Afrique australe en matière de normes de santé et de sécurité au travail dans différents secteurs, notamment celui du transport. Les méthodes de suivi et d'évaluation tirées de l'expérience régionale permettent aux pays membres de dialoguer plus étroitement sur les questions de technologie et d'infrastructure. L'utilisation des médias à des fins de sensibilisation à la SST dans les Etats membres, comme au Zimbabwe, joue un rôle central dans la définition des enjeux et la présentation des objectifs des gouvernementaux.
- 121.** Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a exprimé sa surprise quant au fait que l'assurance des accidents du travail n'ait pas été évoquée. Les pays de l'accord de libre-échange nord-américain ont identifié une méthode pour protéger les travailleurs au moyen de l'assurance des maladies et accidents professionnels. Tous les employeurs s'acquittent d'une cotisation auprès du fonds russe d'assurance sociale, et un deuxième fonds obligatoire assure les travailleurs contre les maladies professionnelles.
- 122.** Le représentant du gouvernement du Soudan a fait observer que les mesures de sécurité routière devraient comprendre des volets relatifs à la sensibilisation du public, à la lutte contre les violations des lois pertinentes, au retrait des véhicules et des chauffeurs dangereux, et à l'instauration d'une culture de santé et de sécurité pour les travailleurs du secteur.
- 123.** Le porte-parole des travailleurs a relevé que la capacité de négocier collectivement, de participer au dialogue social et de disposer de lieux de travail sûrs conformément aux normes de l'OIT a un coût, qui est financé par le revenu que les entreprises tirent de leurs activités. Les entreprises dont les ressources financières sont faibles ne peuvent respecter les normes de l'OIT, même lorsque les employeurs en ont la volonté. L'implication des clients – les employeurs économiques – est indispensable à toute initiative d'amélioration de la sécurité du transport routier. La capacité en matière de dialogue social et de sécurité dépend de l'existence de règles du jeu équitables et applicables à tous permettant de réduire les pressions du marché. L'orateur a fait part de son accord avec les gouvernements sur le fait que des campagnes et lignes directrices en matière de sécurité routière sont cruciales, tout comme l'évaluation desdites campagnes. Les fonds nationaux d'aide sociale abondés par les employeurs pour financer la SST des travailleurs sont tout aussi importants. L'assurance et la possibilité de recouvrer les coûts liés à la sécurité sont indispensables dans les chaînes d'approvisionnement. Les clients devraient répondre du respect des principes fondamentaux relatifs à la sécurité, contribuer au financement et à la promotion de conditions de sécurité adaptées pour les travailleurs du transport routier.
- 124.** Un participant travailleur de la Norvège a fait état de la coopération tripartite institutionnalisée dans son pays depuis quatre-vingts ans. La loi d'application générale n° 58 du 4 juin 1993 permet au gouvernement de généraliser par règlement l'application des conventions collectives. En 2015, la loi a été appliquée aux conventions collectives du transport routier afin de faire échec au dumping social et à la concurrence déloyale. Ce dispositif est une alternative aux méthodes habituelles utilisées par les gouvernements pour fixer le salaire minimum national car il tient compte du dialogue social et inscrit les salaires dans les conventions collectives. Il peut présenter plusieurs avantages pour les

---

partenaires sociaux. La loi a été appliquée au transport routier de marchandises en juillet 2015 et au transport de passagers par autocar en septembre 2015. Le salaire minimum fixé par la convention collective générale peut être ajusté dans le cadre du processus normal de négociation.

- 125.** Un participant travailleur de la France a fait observer que le dialogue social peut également être utile dans certaines situations difficiles, par exemple après une grève. Il cite l'exemple d'une grève dans le transport routier de marchandises concernant les salaires, organisée en France début 2015. Le dialogue social avec des employeurs qui subissent eux aussi les conséquences de la concurrence déloyale d'autres pays où les salaires sont plus bas a conduit à l'adoption d'un amendement à une loi alors en débat, visant à renforcer l'arsenal de lutte contre le dumping social dans le transport routier et fluvial. La loi prévoit que tout chauffeur en situation de cabotage en France bénéficiera du salaire minimum français et que le non-respect de cette disposition sera passible de poursuites.
- 126.** Un participant travailleur des Etats-Unis a indiqué que les recherches qu'il a conduites sur l'économie des chaînes d'approvisionnement, en particulier dans le secteur du transport routier aux Etats-Unis (et dont certains éléments sont cités dans le rapport), établissent un lien direct entre concurrence économique et sécurité routière. Plus la rémunération des chauffeurs est élevée, moins leur tentation de conduire vite ou de prendre des risques est grande. Ces problèmes de sécurité peuvent être résolus par une rémunération plus élevée. Le taux de rotation des chauffeurs de camions aux Etats-Unis dépasse 100 pour cent par an, ce qui conduit les entreprises de transport à engager des frais importants pour maintenir leurs camions sur les routes. Un rapport récent d'une entreprise de transport routier démontre les gains substantiels de productivité réalisés lorsque les salaires des chauffeurs sont augmentés et que le taux de rotation du personnel et les coûts associés sont donc réduits.
- 127.** L'orateur a insisté sur le fait que des marchés efficaces contribuent à la prospérité économique. L'assurance devrait conduire à la prise en compte de la sécurité et de la santé des opérateurs dans le prix final. Les gouvernements et les législateurs devraient garantir une affectation efficace des ressources; la société sera ainsi plus prospère. Au contraire, si les prix des services de la chaîne d'approvisionnement sont trop faibles, la société subira les conséquences de systèmes de transport improductifs et dangereux pour la santé et pour les acteurs impliqués. Les entreprises seraient davantage incitées à fonctionner de manière plus sûre si elles prenaient en charge la totalité des frais d'assurance, l'indemnisation des travailleurs et les dommages matériels, et les avantages se feraient sentir à tous les niveaux. Les sociétés de transport par camion et autobus offrant des services de qualité à leurs travailleurs et aux usagers devraient être récompensées de leurs efforts. Les accidents de camions et de bus ne sont pas des «accidents» en tant que tels, car ils peuvent être évités. Les entreprises et travailleurs du transport, ainsi que les usagers, sont concernés. Cette approche exige une bonne conduite des affaires et une gouvernance efficace; elle instaure une base pour un dialogue social constructif.
- 128.** Un participant travailleur de l'Argentine a rappelé qu'il existe trois droits fondamentaux: le droit au travail décent, le droit à une rémunération équitable, et le droit au logement et à la santé. L'orateur a souhaité développer l'importance de ces concepts dans le secteur du transport. La Fédération nationale argentine des camionneurs place l'idée de rémunération équitable au cœur de ses conventions collectives. Elle s'efforce de faire en sorte que les travailleurs du transport aient des logements décents. Son plan national de santé tient compte de tous les besoins des travailleurs du secteur du transport en matière de santé et de sécurité physique. En 1993, des contrôles du transport de substances dangereuses ont été introduits, ainsi que des certifications de compétences pour les travailleurs concernés, dont l'intégralité des coûts est assumée par les employeurs. En 2003, ces contrôles ont été étendus à l'ensemble du secteur selon des conditions identiques, et des évaluations visant à



---

garantir l'acquisition des compétences et la sécurité physique ont été introduites (mais certaines activités illégales nuisent aux conditions de travail).

- 129.** La Fédération nationale des camionneurs mène des activités visant à garantir la sécurité des travailleurs du transport dans le cadre d'une campagne internationale, mise en exergue par l'OMS, dont l'objet est de lutter contre l'utilisation des véhicules de transport routier à des fins de transport de substances chimiques illégales utilisées pour la fumigation et pouvant provoquer des anomalies congénitales et des avortements prématurés. Se concentrer sur la seule chaîne d'approvisionnement est insuffisant; le secteur jouit d'un important poids économique et les droits des travailleurs devraient être respectés en toutes circonstances. En Argentine, le transport annuel de milliers de tonnes de grains et de céréales est réalisé à 80 pour cent par la route (7 pour cent par transport aérien et le reste par transport ferroviaire). Le secteur argentin du grain est un secteur à forte intensité qui doit garantir que ses produits arrivent à bon port. Dans un contexte de mondialisation, les frontières argentines sont de plus en plus poreuses et permettent l'entrée d'opérateurs illégaux de transport venus d'autres pays. Parmi les méthodes actuellement utilisées par le secteur agrochimique, on notera l'utilisation de certaines catégories de métaux lourds et des procédés illégaux de nettoyage des conteneurs et des camions à grain. Ces substances illégales, comme la phosphine et ses dérivés, sont utilisées comme insecticides pour protéger les cultures et aggravent le risque sanitaire auquel sont confrontés les chauffeurs lorsqu'elles sont mélangées à d'autres cultures en cours de transport. Certains agents de fumigation – notamment la phosphine – sont utilisés en bonbonnes lors du chargement du grain et des céréales à bord des camions. En entrant en contact avec les céréales, ils produisent donc un gaz plus lourd que l'air qui représente une grave menace sanitaire pour les travailleurs présents dans la cabine. Les premières conséquences de ces activités sur la santé des travailleurs du transport ont commencé à apparaître en Argentine en 2008. Bien qu'elles soient interdites, ces pratiques sont très répandues dans le transport de grain. Ces substances chimiques peuvent entraîner la mort du chauffeur de camion. En dépit d'une plainte déposée auprès du ministère du Travail et d'une alerte adressée aux autorités compétentes, la fédération attend toujours une réponse. Dans l'intervalle, plusieurs grèves ont été organisées. Le 22 décembre 2014, le Parlement a commencé à débattre d'un projet de loi conçu par les syndicats, ultérieurement adopté par la Chambre des députés; le Sénat doit en débattre plus avant à la mi-octobre 2015, la semaine suivant cette réunion. Si les sénateurs prennent conscience de l'ampleur du problème, il sera peut-être possible d'éradiquer l'utilisation de la phosphine comme insecticide. Les conséquences de l'utilisation de ces substances dangereuses doivent être gérées de manière efficace. De nombreuses entreprises utilisent ces produits, et les multinationales qui les commercialisent jouissent d'une forte influence économique. L'orateur a donc demandé aux organes de l'OIT d'examiner le problème. Sa fédération lutte afin que cette menace qui pèse sur le secteur du transport soit combattue.
- 130.** Le porte-parole des employeurs a rappelé l'importance du dialogue social dans le secteur du transport et a cité quelques bonnes pratiques à cet égard. Il a pris note de la déclaration du porte-parole des travailleurs concernant les obstacles rencontrés par les travailleurs indépendants et en sous-traitance du transport routier en matière de négociation collective, et a convenu que la négociation collective s'avère parfois difficile pour les chauffeurs indépendants ou des entreprises ayant peu de personnel. Toutefois, dans certains pays, les conventions collectives couvrent également les travailleurs des PME. La coopération avec les autorités, en particulier les autorités compétentes en matière de circulation routière, est indispensable pour garantir la sécurité dans le secteur du transport. Parmi les exemples positifs, on mentionnera la coordination des efforts de différentes autorités (administration de la circulation routière, ministères de l'Emploi et de la Sécurité sociale, etc.), des syndicats et des organisations d'employeurs en matière de sécurité routière. L'orateur a suggéré que les systèmes de bonus ou de primes soient également considérés comme des bonnes pratiques. En Espagne, par exemple, les cotisations de sécurité sociale des entreprises qui adoptent une approche positive et proactive des pratiques en matière de

---

travail, de sécurité routière et de SST sont moins élevées, ainsi que leurs paiements en cas d'accidents du travail.

131. Le porte-parole des gouvernements a réitéré l'importance de la formalisation de l'économie informelle. Il a appelé l'OIT à envisager et à proposer des stratégies de formalisation des emplois de l'économie informelle dans le secteur du transport.
132. Un observateur représentant la CEE-ONU a souligné l'importance et le potentiel du Recueil de directives pratiques OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport qui, bien qu'il ne soit pas contraignant, offre des informations détaillées sur la manière correcte de conditionner et de déballer les produits; il contribue donc de manière significative à prévenir les accidents dans les pays de destination. Les gouvernements pourraient – comme en Afrique du Sud – transposer le recueil en droit national et élaborer des orientations pour sa mise en œuvre. Son application générerait des avantages pour les travailleurs et améliorerait l'économie en permettant la création d'emplois sûrs. Il est trop tôt pour évaluer son impact sur le secteur dans son ensemble, car d'autres modifications seront peut-être nécessaires afin de mieux répondre aux évolutions des besoins des personnes chargées des engins de transport ou concernées par cette question.

### **1.3.5. Cinquième point de discussion**

#### ***Recommandations pour guider l'action future de l'Organisation internationale du Travail et de ses Membres***

133. Le porte-parole des employeurs a présenté sept recommandations. En premier lieu, le Bureau et les partenaires sociaux doivent approfondir leur travail sur le dialogue social sectoriel et la mise en place d'un «observatoire sectoriel». La formation à la sécurité routière et à la prévention des risques en matière de SST devrait être améliorée. Un code social pourrait être envisagé afin de traiter toutes les questions concernant les chauffeurs professionnels, en particulier la réglementation de leur statut.
134. Deuxièmement, les Etats Membres devraient adopter des mesures pour mieux protéger la dignité des chauffeurs routiers, améliorer leurs compétences et leur offrir une certification. Etre titulaire d'un certificat de compétences professionnelles devrait être une condition préalable d'accès à la profession. La formation ne devrait pas se limiter aux chauffeurs professionnels mais concerner tous les travailleurs du secteur du transport (les intermédiaires, le microentrepreneur, etc.). Une telle approche contribuera à une meilleure sécurité des échanges et à une plus grande solidité de l'économie.
135. La troisième recommandation a trait aux infrastructures et concerne les Etats Membres et le Bureau. Les infrastructures sont essentielles au bon fonctionnement du secteur du transport. Elles ont des conséquences directes sur la sécurité et la santé des chauffeurs professionnels. Les aires de service et de repos sont les principales préoccupations en la matière. Une analyse plus approfondie de la situation des chauffeurs professionnels traversant les frontières doit être réalisée, car les longues heures d'attente aux frontières engendrent des problèmes de fatigue, de violence, d'abus de certaines substances, de commerce du sexe et d'infections, etc.
136. Quatrièmement, il est urgent d'adopter des mesures garantissant des inspections régulières, un entretien adapté des véhicules professionnels et le remplacement des véhicules commerciaux vétustes par des véhicules plus ergonomiques. L'orateur a également indiqué que certains gouvernements encouragent l'adoption de telles mesures au moyen de subventions.

- 
- 137.** Cinquièmement, les lois et règlements devraient prévoir des visites médicales régulières; un système de visites obligatoires protégeant la confidentialité de l'état de santé des travailleurs pourrait être envisagé.
- 138.** La sixième recommandation porte sur les formes illégales d'emploi et les relations de travail ambiguës. Les Etats Membres devraient notamment veiller à ce que les systèmes d'inspection soient dotés des ressources nécessaires pour éradiquer ces formes d'emploi, qui nuisent aux travailleurs, sont constitutives d'une concurrence déloyale et de fraude, et impliquent des risques en matière de SST.
- 139.** Enfin, le groupe des employeurs a invité l'OIT et les gouvernements à promouvoir des politiques en faveur de l'innovation, mais également de conditions de travail égales pour tous et du respect des normes par les entreprises de transport en réseau. L'orateur a ajouté qu'il est nécessaire de compiler et de diffuser des statistiques sur l'économie collaborative et son incidence sur le travail décent.
- 140.** Le porte-parole des travailleurs a souligné que, dans toutes les régions du monde, les travailleurs du transport de marchandises et de passagers enregistrent les taux de dommages corporels et de mortalité les plus élevés, et que les modes de rémunération incitative, les modèles de travail intensif, la surcharge, les horaires de travail excessifs, le mauvais entretien des véhicules, les temps de repos insuffisants, ainsi que les installations inadaptées et l'exposition aux substances dangereuses contribuent aux problèmes de santé et à la fatigue, mais sans permettre d'assurer le respect des délais ou des calendriers de livraison. Les acteurs situés au sommet de la chaîne d'approvisionnement sont responsables des faibles marges de profit et des conditions économiques difficiles. Les employeurs et les gouvernements devraient respecter la liberté syndicale et la négociation collective. Les mandants devraient s'efforcer de renforcer les inspections du travail en vue de garantir le respect du droit du travail et de la SST. Les employeurs et les gouvernements devraient cofinancer des mesures relatives à la sécurité routière et à la santé. Les services de formation devraient être fournis et financés par les employeurs. Les employeurs et les gouvernements devraient mettre en œuvre des politiques en vue d'encourager une plus grande participation des femmes et d'améliorer les conditions de travail dans le secteur. Les mandants devraient prendre des mesures à l'encontre des sociétés «boîtes aux lettres» et mettre en œuvre la directive européenne portant sur cette question. Les gouvernements devraient promouvoir le principe d'un salaire égal pour un travail égal quelle que soit la nationalité ou l'origine du chauffeur. Ils devraient se prévaloir des conseils techniques de l'OIT sur la révision de la législation nationale en vue de refléter les bonnes pratiques. Les mandants devraient faire en sorte que les règles concernant les plates-formes de covoiturage payant soient appliquées. L'orateur s'est félicité de l'initiative du Bureau sur les droits au travail, les conditions de travail décentes et la protection de l'environnement dans les chaînes mondiales d'approvisionnement. Il a dressé la liste des recommandations du groupe des travailleurs. Le Bureau devrait mener des recherches sur le lien entre les pressions exercées dans la chaîne d'approvisionnement pour l'attribution des contrats et les comportements dangereux au volant. Il devrait utiliser ces recherches pour élaborer et promouvoir un manuel sur les niveaux adaptés de responsabilité pour tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et adopter des principes directeurs et/ou un Code de conduite sur les tarifs favorisant la sécurité. Le Bureau et ses mandants devraient mettre en œuvre la recommandation (n° 204) sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle, 2015. Ils devraient promouvoir la recommandation (n° 82) sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947, et étudier la nécessité d'une convention spécifique sur l'inspection du travail dans le secteur du transport. Les Etats Membres devraient adopter les dispositions du Recueil de directives pratiques OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport. Le Bureau et ses mandants devraient mettre en œuvre les recommandations de l'ITF et de l'UITP pour lutter contre la violence et l'insécurité dans les transports publics urbains. Le Bureau devrait par ailleurs s'assurer que les questions soulevées au cours de la réunion sont prises en compte dans la

---

discussion générale sur le travail décent dans les chaînes mondiales d'approvisionnement qui aura lieu à la Conférence internationale du Travail de 2016. Il devrait également collecter et diffuser des statistiques et des informations sur l'économie «à la demande» et son incidence sur le travail décent.

- 141.** Le porte-parole des gouvernements a souscrit aux déclarations des partenaires sociaux et a présenté les recommandations de son groupe. Il a proposé l'élaboration rapide d'un instrument de l'OIT pour le secteur, qui tienne compte des évolutions technologiques et s'inspire de la convention (n° 153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, et de la convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985. Des données et des statistiques ventilées sur les dommages corporels devraient être collectées de façon uniforme, et la liste des maladies professionnelles mise à jour et élargie. Le dialogue social devrait être encouragé au niveau régional, et des données sur le secteur informel du transport devraient être disponibles.
- 142.** Le représentant du gouvernement du Portugal a énuméré d'autres questions à examiner concernant les PME. Les instruments devraient édicter des règles simples applicables aux opérateurs indépendants, préciser les actions pouvant être réalisées par les entreprises en matière de formation professionnelle, et formaliser les obligations de chaque partie à la relation entreprises de transport-donneurs d'ordre.
- 143.** Le représentant du gouvernement de la Côte d'Ivoire a fait observer que, comme l'ont mentionné les employeurs, la professionnalisation du secteur est un élément très important, notamment pour les opérateurs de l'économie informelle, et que la formation professionnelle devrait être organisée de façon adaptée en tenant compte de ces éléments. L'opérateur a proposé que l'OIT encourage la coopération avec les pays dans des domaines leur permettant de travailler ensemble, comme les procédures en matière de compétences et en matière de frontières; il a cité l'exemple de l'Afrique et a proposé que l'OIT apporte son aide dans la recherche de financement.

#### **1.4. Examen et adoption du projet de conclusions par les participants à la réunion**

- 144.** Le groupe de travail sur les conclusions a présenté son projet de conclusions aux participants lors de la septième session de la réunion.
- 145.** Le président a fait observer que le projet de conclusions contient encore quelques questions en suspens devant être examinées en plénière, le groupe de travail n'ayant pas eu la possibilité de terminer la discussion.

#### **Discussion plénière sur le projet de conclusions**

##### ***Paragraphes 1 à 14***

- 146.** Les paragraphes 1 à 14 sont adoptés sans modification.

##### ***Paragraphe 15***

- 147.** La secrétaire exécutive a présenté les propositions du groupe de travail visant à trancher les questions non résolues placées entre crochets au paragraphe 15:

- 
- i) Le texte original du Bureau est rédigé comme suit: «Les entités et les intermédiaires de la chaîne d’approvisionnement sont responsables, et, en conséquence, ce sont eux qui devraient améliorer les conditions de travail et décourager tout comportement à risque.»
  - ii) Un amendement du groupe des employeurs a proposé la formulation suivante: «Dans le cadre de leurs activités, les entités et les intermédiaires de la chaîne d’approvisionnement devraient respecter les cadres juridiques appropriés et veiller au respect des principes et droits fondamentaux au travail.»
  - iii) Un amendement du groupe des gouvernements a proposé la formulation suivante: «Les entités et les intermédiaires de la chaîne d’approvisionnement ont une grande influence sur les travailleurs du transport et devraient s’efforcer d’améliorer les conditions de travail qui laissent à désirer et décourager les comportements à risque parmi les travailleurs du transport routier.»
  - iv) Le groupe des travailleurs a présenté la proposition suivante: «Les entités et les intermédiaires de la chaîne d’approvisionnement ont une grande influence sur les travailleurs du transport et, lorsqu’ils sont responsables, ce sont eux qui devraient améliorer les conditions de travail et décourager les comportements à risque.»

**148.** Le porte-parole des travailleurs a expliqué que la proposition de son groupe reflète les réalités des chaînes d’approvisionnement, qui fonctionnent différemment selon les pays et selon qu’un code volontaire ou contraignant est applicable; mais les acteurs de la chaîne d’approvisionnement devraient rendre des comptes sur leurs responsabilités. Par exemple, dans le secteur du transport, ces responsabilités relèvent des personnes qui chargent les véhicules ou prennent des décisions sur leur fonctionnement.

**149.** Le porte-parole des employeurs a fait remarquer que la question du rôle des entités de la chaîne d’approvisionnement dans le secteur du transport et des pressions parfois exercées sur les chauffeurs est abordée dans le rapport du Bureau, mais n’a pas été évoquée par le groupe des employeurs. Notant que les enjeux relatifs à la chaîne d’approvisionnement sont délicats et seront traités à la Conférence internationale du Travail de l’OIT en juin 2016, et que la législation nationale a souvent des conséquences sur les chaînes d’approvisionnement, le groupe des employeurs a proposé une formulation révisée: «Les entités et les intermédiaires de la chaîne d’approvisionnement devraient respecter la législation en vigueur et assurer le respect des principes et droits fondamentaux au travail.»

**150.** Le porte-parole des gouvernements a proposé la nouvelle formulation ci-après: «Les entités et les intermédiaires de la chaîne d’approvisionnement ont une grande influence sur les travailleurs du transport et devraient collaborer pour améliorer les conditions de travail insatisfaisantes et encourager la suppression des comportements à risque des travailleurs du transport routier.»

**151.** Le porte-parole des travailleurs a proposé l’ajout ci-après à la fin de la proposition du groupe gouvernemental: «, et en conséquence faire preuve de la diligence requise telle que stipulée dans les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l’homme».

**152.** Le porte-parole des employeurs a proposé une nouvelle formulation pour refléter les points de vue des mandants: «Les entités et les intermédiaires de la chaîne d’approvisionnement ont une grande influence sur le secteur du transport. Ils devraient en conséquence faire preuve de la diligence requise telle que stipulée dans les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l’homme.»

- 
- 153.** Le porte-parole des gouvernements a fait observer que la proposition des employeurs conduit à la suppression de la référence à l'amélioration des conditions de travail, qui devrait être intégrée au paragraphe.
- 154.** Le porte-parole des travailleurs s'est rallié à cet avis.
- 155.** Le secrétaire du groupe des employeurs a proposé la formulation ci-après: «Les entités et les intermédiaires de la chaîne d'approvisionnement ont une grande influence sur les conditions de travail du secteur du transport qui doivent, dans certains cas, être améliorées.» Il a expliqué que toutes les entreprises n'offrent pas les pires conditions de travail. Le principe de diligence requise par les principes directeurs de l'ONU pourrait être conservé à la fin de la phrase.
- 156.** Le porte-parole des gouvernements a demandé des éclaircissements sur la phrase «doivent, dans certains cas, être améliorées».
- 157.** Le porte-parole des employeurs a déclaré que les entités de la chaîne d'approvisionnement n'ont pas toujours une influence négative sur les conditions de travail et qu'il n'est donc pas nécessaire de les améliorer de façon systématique.
- 158.** Le paragraphe 15 ainsi amendé est adopté.

### ***Paragraphes 16 à 20***

- 159.** Les paragraphes 16 à 20 sont adoptés sans modification.

### ***Paragraphe 21***

- 160.** Le président a mentionné les questions non résolues placées entre crochets au paragraphe 21 et a invité les mandants à faire des observations.
- 161.** Le secrétaire du groupe des travailleurs a proposé de remplacer le texte entre crochet par le texte ci-après: «Dans certains pays, les entités de la chaîne d'approvisionnement s'efforcent de trouver des réponses globales aux défis en matière de travail décent dans le secteur tel qu'on le connaît actuellement.»
- 162.** Le secrétaire du groupe des employeurs a expliqué que le problème principal n'est pas la phrase elle-même, mais son emplacement, à savoir sous le titre «Bonnes pratiques à retenir en vue de promouvoir le dialogue social dans le secteur du transport routier». C'est une chose que de mentionner les bonnes pratiques des pays, mais c'en est une autre de cosigner un document impliquant que ces exemples sont un modèle. Les bonnes pratiques sont utiles, mais peuvent être inadaptées à d'autres économies. L'orateur a fait part de sa réticence quant au fait de recommander toute pratique en tant que modèle de promotion du dialogue social.
- 163.** Le porte-parole des gouvernements a présenté le sous-amendement ci-après: «Les entités de la chaîne d'approvisionnement devraient elles aussi être consultées afin de trouver des solutions globales aux problèmes relatifs au travail décent dans le secteur.» Le porte-parole des travailleurs a souscrit à cette proposition.
- 164.** Le porte-parole des employeurs s'est félicité des efforts accomplis par le groupe gouvernemental, mais a maintenu sa position initiale, car le nouveau texte est très proche du texte initial.

- 
- 165.** Le vice-président travailleur a ajouté qu'il s'agit uniquement d'une description factuelle de la réalité. Les entités de la chaîne d'approvisionnement s'efforcent de trouver des réponses intégrées aux défis en matière de travail décent. C'est le cas actuellement dans de nombreux pays, comme en Norvège.
- 166.** Le porte-parole des employeurs a expliqué qu'il est bon de reconnaître les évolutions du dialogue social et de mentionner les innovations dans les chaînes mondiales d'approvisionnement, mais que la question qui se pose est celle de l'emplacement dans les conclusions qui revient à reconnaître implicitement que ces activités sont de bonnes pratiques.
- 167.** Le porte-parole des travailleurs a par la suite proposé de supprimer la phrase «Dans certains pays, les entités de la chaîne d'approvisionnement s'efforcent de trouver des réponses globales aux défis en matière de travail décent dans le secteur tel qu'on le connaît actuellement» du paragraphe 21 et de l'intégrer au paragraphe 16. Il a répété que l'objectif est de renforcer le texte, de reconnaître le problème de la sous-traitance dans la chaîne d'approvisionnement et de mentionner les pratiques existantes plutôt que de suggérer des pratiques souhaitables.
- 168.** Le secrétaire des employeurs s'est opposé à une telle formulation qui laisse entendre qu'il existe une solution.
- 169.** Le texte entre crochets est supprimé. Le paragraphe 21 ainsi amendé est adopté.

### **Paragraphe 22 à 25**

- 170.** Les paragraphes 22 à 25 sont adoptés sans modification.

### **Paragraphe 26**

- 171.** Le représentant du gouvernement du Brésil a proposé de placer les mots «faciliter la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle» à la fin de l'alinéa *a*), dans la lignée d'autres textes de l'OIT. Le paragraphe serait donc le suivant: «Engager activement un dialogue social afin de promouvoir le travail décent et d'assurer un traitement équitable à l'ensemble des travailleurs du transport routier, tout en facilitant la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle.»
- 172.** Le porte-parole des employeurs, se référant aux deux phrases de l'alinéa *b*) soumises à discussion, a proposé de les supprimer, car suggérer la mise en œuvre de mesures en vue d'offrir des règles du jeu équitables est insuffisant: la question de la formation est en effet délicate et n'a pas fait l'objet de discussions suffisantes; aussi les employeurs préfèrent-ils laisser de côté les questions relatives à la législation nationale.
- 173.** Le porte-parole des gouvernements a proposé le nouveau texte ci-après, qui tente de concilier ces préoccupations: «concevoir et mettre en œuvre des mesures en vue d'offrir des règles communes et des conditions de travail égales pour les partenaires sociaux des Etats Membres».
- 174.** Le porte-parole des employeurs a déclaré qu'il serait formidable de vivre dans un monde où chacun bénéficierait des mêmes conditions et normes de travail. Malheureusement, le monde n'est pas parfait, et le texte en l'état semble aller trop loin.

- 
- 175.** Le secrétaire du groupe des employeurs a présenté l'amendement ci-après: «concevoir et mettre en œuvre des mesures en vue d'offrir des conditions égales pour tous et respecter les cadres juridiques appropriés».
- 176.** Le secrétaire du groupe des travailleurs a proposé de supprimer les deux phrases entre crochets et de les remplacer par la formulation ci-après: «concevoir et mettre en œuvre des mesures en vue d'offrir des conditions égales; les entreprises doivent faire preuve de la diligence requise le long de leur chaîne d'approvisionnement telle que stipulée dans les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme».
- 177.** Le secrétaire du groupe des employeurs a exprimé son désaccord et a affirmé que les principes directeurs de l'ONU s'appliquent aux entreprises dans le cadre de leurs activités mais ne prévoient pas qu'elles exercent un contrôle sur les agissements des autres dans leur chaîne d'approvisionnement. Il n'existe aucun consensus entre les participants sur la réponse aux questions de responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement. La proposition est donc considérée comme inacceptable pour le groupe des employeurs.
- 178.** Le porte-parole des gouvernements a proposé de revenir à la proposition précédente: «respect des cadres juridiques appropriés», qui serait mieux acceptée des participants.
- 179.** Le secrétaire du groupe des travailleurs a reformulé sa proposition à la suite de l'explication des employeurs et de la suggestion des gouvernements: «... de respecter les cadres juridiques appropriés, ainsi que les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme». Il a expliqué que l'objectif est d'insister sur l'interaction entre les cadres juridiques et les principes directeurs de l'ONU.
- 180.** Le vice-président travailleur a proposé d'amender l'alinéa *d*) comme suit: «Les employeurs devraient prendre la responsabilité d'organiser des programmes de formation appropriés. Les employeurs, considérant la formation comme un investissement à long terme, devraient encourager les travailleurs du transport à prendre part à ces programmes.»
- 181.** Le porte-parole des employeurs a présenté l'amendement ci-après: «Les partenaires sociaux et les gouvernements devraient considérer la formation comme un investissement à long terme.»; le reste de la phrase est déjà traité par l'alinéa *c*). L'orateur a proposé de fusionner les alinéas *c*) et *d*) en un seul.
- 182.** Le porte-parole des gouvernements a demandé des éclaircissements sur cette proposition et s'est interrogé sur la responsabilité des gouvernements en matière de formation sectorielle pour les gouvernements (car cette question devrait être traitée par les partenaires sociaux sur le terrain) et sur ce qui est attendu d'eux.
- 183.** A propos de la suggestion des employeurs, le secrétaire du groupe des travailleurs a déclaré que, si les employeurs et les gouvernements considèrent la formation comme un investissement à long terme, les mots «partenaires sociaux et gouvernements» peuvent être supprimés, le chapeau du paragraphe 26 faisant déjà référence aux partenaires sociaux. Le groupe des travailleurs a exprimé son soutien à la proposition des employeurs visant à combiner les alinéas *c*) et *d*) et auxquels la formulation ci-après pourrait être ajoutée: «La formation devrait être considérée comme un investissement à long terme.» Le paragraphe 26 *d*) ainsi amendé et combiné à l'alinéa *c*) est adopté.
- 184.** Le représentant du gouvernement du Brésil a proposé d'amender l'alinéa *g*) comme suit: «mobiliser des ressources pour le développement des infrastructures (routes, installations de bien-être) et pour le renouvellement et l'entretien des flottes, dans le but de contribuer à la mise en place de conditions de travail décentes pour tous».
- 185.** Le paragraphe 26 ainsi amendé est adopté.



---

## **Paragraphe 27**

- 186.** Le représentant du gouvernement du Brésil a proposé de déplacer «la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle» à l'alinéa *b*), dont le libellé serait donc le suivant: «concevoir et appliquer des politiques et des stratégies aptes à favoriser la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle et le développement d'entreprises durables qui soient conformes, entre autres, aux normes de sécurité et de santé». Il a proposé d'ajouter «promouvoir» et «selon les besoins» à l'alinéa *c*), dont le libellé serait le suivant: «promouvoir, mettre au point et appliquer, selon les besoins, des programmes pour les inspections périodiques et l'entretien des véhicules».
- 187.** Le représentant du gouvernement de Maurice a proposé d'ajouter «formation appropriée» après «bénéficiant d'un financement et d'équipements suffisants» à l'alinéa *d*).
- 188.** Le représentant du gouvernement du Brésil a proposé de remplacer «adopter» par «envisager l'adoption» à l'alinéa *e*), car le recueil de directives pratiques est l'aboutissement des efforts conjoints de trois organisations, dont l'ONU-CEE. En dehors de l'Europe, le recueil de directives pratiques devrait être «envisagé» plutôt qu'«adopté».
- 189.** Le secrétaire du groupe des travailleurs a fait observer que le périmètre du recueil de directives dépasse l'Europe et qu'il serait préférable de remplacer «envisager» par «encourager et promouvoir l'adoption du ...».
- 190.** Le représentant du gouvernement du Brésil a déclaré que le terme sociétés «boîtes aux lettres» à l'alinéa *f*) est peu usité et qu'il pourrait être remplacé par la formulation suivante: «lutter contre l'érosion de l'assiette fiscale et le transfert de bénéfices en appliquant la législation appropriée», qui serait plus simple à comprendre, d'autant plus que la traduction espagnole est en l'état erronée puisqu'elle utilise l'expression «sociétés fictives». Une attention particulière doit être accordée à la traduction espagnole. Les participants à la réunion choisissent de conserver la formulation initiale.
- 191.** Le paragraphe 27 ainsi amendé est adopté.

## **Paragraphe 28**

- 192.** Le représentant du gouvernement du Brésil propose d'ajouter le texte «et d'autres organisations internationales» à l'alinéa *e*). Le texte proposé serait libellé comme suit: «collaborer avec les Etats Membres et d'autres organisations internationales en vue d'améliorer les systèmes de collecte et de diffusion des données courantes et ventilées sur les accidents de la route, les maladies et les lésions professionnelles, la composition de l'industrie, les indemnisations résultant de demandes en matière de santé et de sécurité, les différents types de contrat, les données démographiques et d'autres données pertinentes;».
- 193.** Le paragraphe 28 ainsi amendé est adopté.

## **Adoption des conclusions**

- 194.** Le projet de conclusions ainsi amendé est adopté à l'unanimité des participants à la réunion.

Genève, le 16 octobre 2015

(Signé) D<sup>r</sup> J.V. Aguilar Zínser  
Président

---

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

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

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

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

### **Introduction**

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

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

2. Le secteur du transport routier a connu d'importants changements. On a constaté un accroissement de la demande et des possibilités d'emploi au cours des deux dernières décennies. Dans certains cas, la mondialisation, l'augmentation des échanges internationaux, la libéralisation et la généralisation du commerce électronique ont renforcé l'efficacité des mouvements de marchandises et de voyageurs, mais elles ont également eu, dans d'autres cas, des conséquences négatives sur les conditions de travail de nombreux travailleurs du transport. Par exemple, les niveaux élevés de segmentation et de fragmentation, notamment le recours accru à la sous-traitance, ont intensifié la concurrence.
3. L'évolution des vingt dernières années a elle aussi eu un fort impact sur la structure du secteur. La fragmentation se traduit par une série de problèmes particuliers. Les opérateurs indépendants et les petites et moyennes entreprises constituent la majorité des acteurs de l'industrie du transport de marchandises. Les travailleurs de ce secteur, notamment les travailleurs juridiquement indépendants mais économiquement dépendants, sont vulnérables car ils doivent souvent supporter les coûts de possession, d'entretien et autres coûts d'exploitation des véhicules, alors qu'ils ne sont pas toujours en mesure de participer au dialogue social et qu'ils ne bénéficient pas toujours de la protection, notamment sociale, offerte aux autres travailleurs. Néanmoins, la présence de formes atypiques d'emploi bien conçues et soumises à une réglementation dans le secteur du transport routier ne se traduit pas nécessairement par de mauvaises conditions de travail ou n'entraînent pas des opérations illégales, sous réserve que les employeurs ne s'en servent pas à mauvais escient pour contourner leurs obligations légales et contractuelles ainsi que toutes autres responsabilités relatives à l'emploi.

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

- 
4. Les progrès techniques ont eu une incidence sur la relation de travail, aussi bien dans le secteur du transport de voyageurs que dans celui du transport de marchandises, contribuant ainsi au développement d'entreprises qui opèrent en marge, parfois même en dehors, de la réglementation publique.
  5. Les règles du jeu équitables sont actuellement ébranlées par divers facteurs. Dans certaines régions, des activités illégales et informelles exercent une pression supplémentaire sur les entreprises du transport qui appliquent ces règles. Les travailleurs du secteur du transport qui travaillent temporairement dans d'autres pays, y compris ceux qui proviennent de pays à faible revenu, peuvent être victimes d'exploitation qui non seulement leur sont préjudiciables, mais peuvent également entraîner une concurrence déloyale ainsi que des opérations internationales illégales. Les pressions du marché ont un impact sur le dialogue social, la négociation collective, les salaires et les conditions de travail du secteur. D'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement – en dehors de la chaîne de transport et des employeurs indirects – peuvent imposer au transport de voyageurs comme à celui de marchandises des prescriptions relatives à la logistique et à la gestion en «juste à temps» qui ont un fort impact sur l'industrie et peuvent conduire à des pratiques dangereuses et non viables.
  6. Un certain nombre de gouvernements encouragent activement, grâce à diverses mesures, la mise en place de règles du jeu équitables. Il s'agit notamment de la législation relative aux conditions de travail, y compris la liberté syndicale et la négociation collective, des dispositions concernant les salaires minima appliquées aux travailleurs du transport conduisant sur leur territoire, ou de la mise en place d'un tribunal chargé de superviser la sécurité routière, la rémunération et les conditions de travail des conducteurs. Malgré cela, il arrive que la mise en œuvre de certaines mesures d'application pose problème.
  7. La formation initiale et tout au long de la vie et les mesures relatives à la responsabilité sociale des entreprises peuvent constituer des outils qui répondent aux préoccupations concernant la relation de travail. La formation doit être considérée comme un investissement à long terme pour que la qualité des services et des activités de transport puisse être garantie. Cela étant, les travailleurs du transport routier ne reçoivent pas toujours la formation requise pour leur permettre d'accomplir leurs tâches dans des conditions de sécurité et de santé.

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

8. Les pressions exercées par les entités de la chaîne d'approvisionnement peuvent être une cause sous-jacente des pratiques de conduite à risque et peu sûres adoptées par les travailleurs du transport. Parfois, les lois et les mécanismes d'application existants touchent directement les conducteurs sans atteindre les entités à l'origine de telles pratiques. Les niveaux élevés de concurrence déloyale peuvent aussi entraîner des relations de travail ambiguës, marginales, informelles ou illégales, lorsque les niveaux de protection des travailleurs sont particulièrement variés et disproportionnés. Cette situation peut être la cause de mauvais résultats en matière de sécurité routière.
9. Le secteur du transport routier présente des risques plus élevés que d'autres secteurs en termes de sécurité et de santé au travail. Les accidents et les collisions se soldent par des coûts sociétaux et économiques élevés et risquent fort de ternir la réputation du secteur. Leur réduction passe par une réglementation des horaires de travail, la formation des conducteurs et la réglementation relative aux agréments, ainsi que par l'adoption de mesures destinées à gérer notamment le stress, la fatigue et la distraction. L'âge du parc

---

automobile, l'entretien des véhicules ainsi que les problèmes d'ergonomie au travail ont également une incidence sur la sécurité routière. Si les innovations techniques et structurelles peuvent contribuer à réduire le nombre d'accidents et à fournir des informations sur les causes des accidents, il convient toutefois de prendre également en considération les préoccupations éthiques et liées à la vie privée.

10. Les installations de bien-être jouent un rôle essentiel pour garantir aux travailleurs du transport des conditions de bien-être et de travail décentes. Elles comprennent des installations sanitaires ainsi que des aires de stationnement et des zones de repos sécurisées. L'absence d'installations de ce type peut avoir des conséquences préjudiciables pour tous les travailleurs du transport, en particulier les femmes. La garantie d'un nombre suffisant d'installations devrait faire partie intégrante du développement et de la modernisation des réseaux routiers.
11. De nombreux travailleurs du transport font l'objet de violence physique et psychologique, qui peut prendre la forme d'actes de violence perpétrés par des voyageurs ou à leur rencontre, et de vols de véhicules et de cargaison. Ces actes de violence ont également des répercussions sur la qualité des services de transport et la perception qu'en a le public. Les longues files d'attente aux frontières, les postes de contrôles illégaux et la corruption sont autant d'éléments qui peuvent favoriser la violence.
12. Certains problèmes de santé sont plus fréquents parmi les travailleurs du transport routier: stress, fatigue, troubles musculo-squelettiques, obésité, apnée obstructive du sommeil, diabète, fausses couches, tension artérielle élevée, affections rénales et consommation de stupéfiants et de stimulants. Il convient de mener des recherches sur les maladies professionnelles de ces travailleurs pour informer les décideurs et autres acteurs chargés d'élaborer des outils de prévention ainsi que des réglementations.
13. Les examens médicaux initiaux et périodiques devraient être obligatoires pour tous les travailleurs du transport routier. Ces examens et des tests de consommation de stupéfiants devraient être effectués de manière équitable et en toute confidentialité, et être accompagnés de l'éducation, de la prévention et du traitement requis.
14. Les systèmes d'inspection sont essentiels, mais souvent insuffisants en raison du manque d'inspecteurs et de ressources. Un plus grand nombre d'inspecteurs devraient être recrutés et tous les inspecteurs devraient être convenablement formés, notamment aux questions de sécurité et de santé au travail. Les Etats où s'exercent des activités de transport routier international devraient collaborer avec les Etats limitrophes et les informer des changements de législation en matière de transport routier.

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

15. En adoptant des politiques et des mesures actives et directes, les gouvernements ont un rôle important à jouer dans la promotion du travail décent dans le secteur. Les entités et les intermédiaires de la chaîne d'approvisionnement ont une grande influence sur les conditions de travail du secteur du transport qui doivent, dans certains cas, être améliorées. Ils doivent en conséquence faire preuve de la diligence requise telle que stipulée dans les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme. De plus, les initiatives visant à lutter contre les classements erronés et autres activités illégales peuvent permettre de favoriser des règles du jeu équitables. Bon nombre de programmes et de mesures d'incitation permettent d'accélérer la transition du travail informel vers le travail formel. Des politiques de sécurité de la circulation, des

---

programmes de renouvellement des flottes et des infrastructures routières appropriées peuvent également aider à garantir le travail décent dans le secteur. Les gouvernements devraient mobiliser les ressources nationales et internationales à ces fins, qui constituent la condition préalable à l'instauration de conditions de travail décent dans le secteur. Des systèmes de délivrance de visas plus efficaces peuvent contribuer à améliorer le travail décent pour les conducteurs qui effectuent des trajets internationaux.

16. Le dialogue social et le tripartisme constituent l'essence même du modèle de gouvernance préconisé par l'OIT pour promouvoir la justice sociale, des relations professionnelles équitables et harmonieuses et le travail décent. Le dialogue social prend diverses formes et la négociation collective en est un élément clé. Le dialogue social est fondé sur le respect de la liberté syndicale et la reconnaissance effective du droit de négociation collective. Ces droits s'appliquent à tous les travailleurs et travailleuses de tous les secteurs, au titre de toute forme de relation de travail, y compris le secteur du transport.
17. Les mesures et réglementations appliquées à ce secteur devraient être établies en fonction des liens et des répercussions qu'elles ont sur d'autres préoccupations politiques, telles que l'équité, la santé publique et la promotion de modes de transport écologiquement rationnels, sûrs, accessibles à tous et de qualité, ainsi que la durabilité des entreprises.
18. Il convient également de renforcer des systèmes de négociation collective, des mécanismes administratifs et des services d'inspection qui garantissent le travail décent et une concurrence équitable. Les processus de dialogue social devraient représenter une part importante de la réforme des services de transport.
19. La promotion du travail décent est une responsabilité que se partagent, en collaboration, les organisations de travailleurs et d'employeurs, ainsi que les gouvernements. Il peut arriver que chacun des acteurs tripartites ne parvienne pas à contrôler à lui seul tous les aspects que couvre le travail décent. Dans certains Etats, des initiatives de financement bipartites ou assurées uniquement par les employeurs ont été mises en place en vue de la formation des travailleurs. Dans d'autres, des pratiques ou des taux de rémunération ont été instaurés par le biais de la négociation collective.
20. L'institutionnalisation de l'égalité entre hommes et femmes est une approche qui vise à assurer des conditions de travail décent pour tous les travailleurs, y compris les femmes enceintes, dans le secteur du transport routier. D'autres mesures pourraient inclure l'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale pour l'ensemble des travailleurs. Il convient également de lutter contre la discrimination, tout stéréotype lié au genre et le harcèlement au travail.

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

21. Le dialogue social peut ouvrir la voie de l'harmonisation de la concurrence sur les marchés, de la sécurité et de la santé au travail des travailleurs du transport routier, et de la sécurité routière. Cela dit, les progrès récents accomplis dans certains pays dans le secteur du transport routier ont affaibli le dialogue social, le pouvoir de négociation des travailleurs ainsi que les droits fondamentaux au travail de certains travailleurs du secteur. Les normes et les outils internationaux peuvent avoir une influence positive sur l'instauration du dialogue social aux niveaux national et sectoriel. Le dialogue social peut aussi conduire à une compréhension mutuelle des besoins et des coûts liés aux activités de transport routier sûres et décentes.
22. Une volonté politique, des encouragements et un engagement fermes sont nécessaires pour assurer le succès, aux niveaux national et sectoriel, des conseils, commissions, tribunaux,

---

fonds, programmes, observatoires, initiatives d'inspection et campagnes traitant de la sécurité et de la santé au travail et d'autres sujets relatifs au travail. Un suivi et une évaluation périodiques des progrès accomplis en matière de dialogue social peuvent avoir des résultats positifs sur le long terme. Des synergies à tous les niveaux peuvent permettre aux pays de reproduire et d'adapter dans d'autres régions les bonnes pratiques de dialogue social.

23. Dans certains pays, les cadres sectoriels et les conventions collectives ont été adaptés ou étoffés pour satisfaire les besoins des opérateurs indépendants et des microentreprises, de façon à les rendre moins vulnérables aux pressions du marché. Le dialogue a également donné lieu à des résultats positifs, notamment en ce qui concerne la formation et les prescriptions en matière d'agrément délivrés aux conducteurs transportant des matières dangereuses. La participation active des partenaires sociaux dans l'examen des domaines prioritaires, par exemple la violence dans les transports publics, a produit des résultats satisfaisants.
24. Les protocoles de sécurité et de santé au travail, les systèmes de gestion des risques professionnels dans le secteur du transport, les campagnes de sensibilisation, l'éducation et la transparence de la communication ont été favorisés par le dialogue et ont permis de renforcer la sécurité routière et de faire des lieux de travail des endroits sûrs et bien conçus.

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

25. Au vu des débats qui se sont tenus lors de la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier, les activités futures ci-après ont été recommandées.
26. Les mandants tripartites devraient:
  - a) engager activement un dialogue social afin de promouvoir le travail décent et d'assurer un traitement équitable à l'ensemble des travailleurs du transport routier, quelle que soit leur situation dans l'emploi, tout en facilitant la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle;
  - b) concevoir et mettre en œuvre des mesures en vue d'offrir des conditions égales pour tous et de respecter les cadres juridiques appropriés, ainsi que les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme;
  - c) renforcer la formation des travailleurs du transport et réglementer l'accès à la profession des travailleurs du transport; la formation devrait être considérée comme un investissement à long terme;
  - d) lutter, entre autres, contre la violence en approuvant et en mettant en œuvre les recommandations de l'ITF/UITP en matière de lutte contre la violence et l'insécurité dans les transports publics urbains;
  - e) encourager une plus grande participation et une meilleure protection des femmes dans le secteur du transport routier;
  - f) mobiliser des ressources pour le développement des infrastructures (routes, installations de bien-être) et pour le renouvellement et l'entretien des flottes, dans le but de contribuer à la mise en place de conditions de travail décentes pour tous;

- 
- g) prendre une part active aux activités de promotion de la santé sur le lieu de travail afin d'encourager un comportement sain sur le lieu de travail, de permettre un accès suffisant aux installations sanitaires, d'améliorer la santé et d'éviter des conditions de mauvaise santé professionnelle (maladies).

**27.** Les gouvernements devraient:

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

**28.** Le Bureau devrait:

- a) prendre des mesures concernant les résolutions adoptées par la Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier;
- b) continuer à encourager la ratification, l'application efficace et un meilleur usage de toutes les normes internationales du travail relatives au secteur du transport routier, notamment celles qui concernent la sécurité et la santé au travail, ainsi que les principes et droits fondamentaux au travail, et renforcer la capacité des mandants à aller dans ce sens;
- c) développer la capacité des mandants tripartites du secteur afin qu'ils s'engagent réellement dans le dialogue social;
- d) collaborer avec d'autres institutions du système des Nations Unies, des organisations internationales et régionales, gouvernementales et non gouvernementales, en vue de l'élaboration d'outils visant à promouvoir et à diffuser des informations sur la sécurité et la santé au travail et sur les Directives OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport;

- 
- e) collaborer avec les Etats Membres et d'autres organisations internationales en vue d'améliorer les systèmes de collecte et de diffusion des données courantes et ventilées sur les accidents de la route, les maladies et les lésions professionnelles, la composition de l'industrie, les indemnisations résultant de demandes en matière de santé et de sécurité, les différents types de contrat, les données démographiques et d'autres données pertinentes;
  - f) mener des recherches comparatives, recenser les bonnes pratiques et partager les connaissances disponibles sur les maladies et les lésions professionnelles et les troubles d'origine professionnelle, les problèmes propres à l'égalité entre hommes et femmes, les problèmes relatifs aux passages aux frontières et aux visas, les entreprises de transport en réseau, les systèmes de rémunération et les différents types de contrat dans le secteur du transport routier et leur incidence sur le travail décent.



---

## **Partie 2. Résolutions**



---

## 2.1. Composition du groupe de travail

- 195.** A la quatrième séance plénière de la réunion, et conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 13 du Règlement pour les réunions sectorielles, les participants ont établi un groupe de travail chargé d'examiner la recevabilité des deux résolutions présentées conformément aux procédures prévues par le paragraphe 1 de l'article 14. Le groupe de travail était présidé par le président de la réunion, docteur J.V. Aguilar Zínser (Mexique), et son mandat défini par l'article 14 du Règlement.
- 196.** Le bureau de la réunion a convenu que le groupe de travail pourrait être composé de quatre représentants supplémentaires de chaque groupe afin de tenir compte de la répartition géographique des membres du groupe gouvernemental. Le groupe de travail était composé des membres suivants:

### *Bureau de la réunion*

D <sup>r</sup> J.V. Aguilar Zínser (Mexique)	président
M. H. Mapuranga (Zimbabwe)	vice-président gouvernemental
M. E. Higuera Gómez (Colombie)	vice-président employeur
M. A. Wahl (Norvège)	vice-président travailleur

### *Membres gouvernementaux*

Congo	M. P. Mpan
Malaisie	M. O.B. Mat Piah
Fédération de Russie	M. K. Todradze
Uruguay	M <sup>me</sup> L. Bergara Etchegoyen

### *Membres employeurs*

M. J. Hügel	(IRU)
M. J. Kaseya Kazadi	(République démocratique du Congo)
M. M. Pereira García	(Espagne)
M. P. Verronen	(Finlande)

### *Membres travailleurs*

M <sup>me</sup> G. Clement	(Barbade)
M. B. Matthew	(Etats-Unis)
M. F. Moreels	(Belgique)
M. A. Sheldon	(Australie)

- 197.** A la sixième séance plénière de la réunion, le président, en qualité de président du groupe de travail sur les résolutions, et conformément au paragraphe 8 de l'article 14 du Règlement, a présenté les recommandations du groupe de travail relatives aux résolutions dont la réunion était saisie. Ainsi que l'exigent les mêmes dispositions du Règlement, les vice-présidents de la réunion avaient été consultés sur le contenu du rapport oral.
- 198.** Le groupe de travail avait été saisi de deux projets de résolutions. A la cinquième séance plénière de la réunion, le président a fait rapport aux participants, les informant que les

---

deux résolutions avaient été déclarées recevables. Conformément au paragraphe 6 de l'article 14 du Règlement, la réunion a recommandé au groupe de travail d'amender les résolutions lors d'une deuxième séance avant leur examen en séance plénière. Le groupe de travail a amendé le texte des résolutions sur la base des propositions formulées par ses membres dans les délais fixés par le bureau de la réunion. Il a recommandé aux participants à la réunion d'adopter les projets de résolutions tels qu'amendés.

## **2.2. Examen et adoption des projets de résolutions par les participants à la réunion**

**199.** Le groupe de travail sur les résolutions a présenté aux participants deux projets de résolutions lors de la septième session de la réunion.

### **Résolution n° 1**

**200.** Le président a indiqué que ce projet de résolution est une proposition conjointe des groupes des employeurs et des travailleurs. Le groupe de travail y a apporté quelques modifications mineures.

**201.** Les participants à la réunion ont examiné et adopté à l'unanimité le projet de résolution reproduit ci-après sous le titre «Résolution sur les entreprises de transport en réseau – «Le transport de demain».

### **Résolution n° 2**

**202.** Le président a indiqué que ce projet de résolution est une proposition du groupe des travailleurs. Le groupe de travail, après l'avoir amendé afin qu'il réponde aux préoccupations de ses membres, a présenté un second projet de texte destiné à être examiné par les participants à la réunion.

**203.** Les participants à la réunion ont examiné et adopté à l'unanimité le projet de résolution reproduit ci-après sous le titre «Résolution concernant les meilleures pratiques en matière de sécurité dans le secteur du transport public».

## **2.3. Résolution sur les entreprises de transport en réseau – «Le transport de demain»<sup>2</sup>**

La Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier, s'étant réunie à Genève du 12 au 16 octobre 2015,

Rappelant le rôle important que joue l'industrie du transport routier dans le développement socio-économique mondial, ainsi que la nécessité d'améliorer constamment la qualité et la sécurité des services de transport de même que les conditions de travail et la vie de leurs travailleurs;

<sup>2</sup> La présente résolution a été adoptée par la réunion tripartite le 16 octobre 2015. Conformément, aux procédures établies, elle sera soumise pour examen au Conseil d'administration du BIT.

---

Gardant à l'esprit l'objectif de développement durable n° 11 (cible 11.2), qui préconise que soit fourni l'accès à des systèmes de transport abordables, accessibles, sûrs et durables, pour tous, et que la sécurité routière soit améliorée, notamment en développant les transports publics, avec une attention particulière aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées;

Partageant l'objectif commun de promouvoir l'innovation et l'utilisation des technologies les plus récentes, dans le strict respect du cadre législatif et réglementaire;

Soulignant la nécessité de mettre en place des règles du jeu équitables propres à garantir que toutes les entreprises de transport en réseau sont régies par le même cadre législatif et réglementaire que celui qui s'applique aux entreprises de transport, afin d'éviter tout effet négatif sur la sécurité de l'emploi, les conditions de travail et la sécurité routière, et d'empêcher toute informalisation de l'économie formelle;

Soulignant en outre l'importance que les décisions prises par les autorités compétentes ou judiciaires concernant les plates-formes de transport autoproclamées de «covoiturage» contre paiement soient pleinement mises en œuvres et appliquées;

Mettant en évidence la nécessité de promouvoir le dialogue social et de veiller au respect des principes et droits fondamentaux au travail ainsi que des droits de l'homme tels que définis par la «Déclaration universelle des droits de l'homme» et par la «Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi», notamment lorsqu'un secteur est en pleine mutation,

Invite le Conseil d'administration à:

- a) prier les gouvernements, les partenaires sociaux et le Bureau international du Travail (le Bureau), dans le cadre de leur mandat respectif, d'élaborer, de promouvoir et de mettre en œuvre des règles et réglementations qui encouragent la sécurité et la santé au travail (SST), de même que l'innovation tout en créant dans le même temps des conditions égales pour tous, conformément à l'Agenda du travail décent de l'OIT et dans le cadre du débat concernant l'initiative sur l'avenir du travail lancée par l'OIT;
- b) demander aux autorités compétentes des Etats Membres de l'OIT de veiller à ce que les règles et réglementations nationales relatives aux plates-formes de transport autoproclamées de «covoiturage» contre paiement soient pleinement mises en œuvres et appliquées;
- c) prier le Bureau de collecter et de diffuser des statistiques et des informations sur l'«économie de partage» ou «économie à la demande» (*on-demand economy*) et sur ses répercussions sur le travail décent.

## **2.4. Résolution concernant les meilleures pratiques en matière de sécurité dans le secteur du transport routier <sup>3</sup>**

La Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier, s'étant réunie à Genève du 12 au 16 octobre 2015,

<sup>3</sup> La présente résolution a été adoptée par la réunion tripartite le 16 octobre 2015. Conformément aux procédures établies, elle sera soumise pour examen au Conseil d'administration du BIT.

---

Reconnaissant le rôle déterminant que jouent l'industrie du transport routier et ses travailleurs dans l'économie mondiale et le développement économique et social de tous les pays du monde;

Reconnaissant la nécessité de mettre en place des systèmes de rémunération équitables et sûrs;

Mettant en évidence le fait que les taux d'accident et de décès des travailleurs du transport routier, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de voyageurs, interurbain ou urbain, sont parmi les plus élevés;

Soulignant que 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;

Prenant note des bonnes pratiques dans le domaine de la sécurité routière et de la sécurité et de la santé des travailleurs du transport en général, et en particulier de l'approche des «Taux de rémunération garants de la sécurité» (*Safe Rates*)<sup>4</sup>;

Rappelant les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, qui prévoient que les Etats ont le devoir d'assurer la protection contre toutes violations des droits de l'homme, et qu'il incombe aux entreprises de respecter les droits humains;

Reconnaissant la nécessité d'élaborer et de mettre en œuvre des modèles destinés à éviter l'exploitation des travailleurs, les pratiques dangereuses et les décès survenus dans l'industrie, et à promouvoir le travail décent pour les travailleurs du transport routier,

Invite le Conseil d'administration à demander au Bureau international du Travail de:

- a) mener des recherches plus approfondies, en consultation avec des experts tripartites du secteur, sur les meilleures pratiques, y compris l'approche des «Taux de rémunération garants de la sécurité» (*Safe Rates*);
- b) s'appuyer sur ces recherches pour élaborer et promouvoir un manuel sur les instruments assurant les meilleures pratiques;
- c) convoquer, le moment venu, une réunion tripartite d'experts en vue d'élaborer et d'adopter un recueil de directives pratiques ou des directives sur les meilleures pratiques en matière de sécurité du transport routier, dans le but de protéger la communauté et les travailleurs du transport routier contre tous les risques pour la sécurité et la santé, de prévenir les accidents et de promouvoir une rémunération sûre et équitable;
- d) recourir aux conseils des universitaires et d'autres experts au sujet de l'élaboration du recueil de directives pratiques et des directives susmentionnés.

<sup>4</sup> Voir, par exemple, *Road Safety Remuneration Tribunal*, <http://www.rsrt.gov.au/index.cfm/about-rsrt/what-rsrt/>, ou P. James et col.: «Regulating Supply Chains to Improve Health and Safety», dans *Industrial Law Journal*, 36(2), pp. 175-176.

---

## **Partie 3. Autres travaux**





---

## Discours de clôture

- 204.** Le porte-parole des employeurs a remercié le Département des politiques sectorielles, le Bureau, le président et les porte-parole du groupe gouvernemental et du groupe des travailleurs. Il a souligné l'importance du secteur du transport routier, qui connaît de nombreux défis et possibilités. Certaines évolutions sont négatives pour les employeurs comme pour les travailleurs. La réunion a permis de se livrer à un exercice de responsabilité et de maturité et a débouché sur la production d'un document intéressant et équilibré.
- 205.** Le porte-parole des travailleurs a remercié tous les participants à la réunion. Le transport routier est un secteur dangereux, et l'orateur a insisté sur l'importance que revêtent la représentation de ses travailleurs et l'élaboration d'un ordre du jour pour les prochaines étapes du processus de mise en œuvre. Il s'est félicité du caractère productif du dialogue social et a souligné les nombreux points d'accord entre les parties. En conclusion, il a décrit la situation d'un chauffeur de camion danois en indiquant que la campagne «Fair transport Europe» a mis en avant l'égalité et l'équité nécessaires entre travailleurs et employeurs lorsque les conditions de travail sont différentes.
- 206.** Le porte-parole des gouvernements a remercié tous les participants à la réunion. Il a insisté sur l'importance du secteur du transport et a précisé qu'il est important d'examiner la mise en œuvre des résolutions.
- 207.** Le représentant du gouvernement du Brésil a invité le Bureau à participer à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière qui sera organisée à Brasília en novembre 2015. Il a également insisté sur l'importance stratégique du secteur pour la croissance économique et sur son influence sur d'autres secteurs.
- 208.** La secrétaire générale de la réunion a remercié l'ensemble des participants qui y ont pris part et leur a adressé ses félicitations. Elle a souligné le succès de la réunion rendu possible par le dialogue social.
- 209.** Le président s'est félicité du succès de la réunion et a exprimé sa gratitude à l'ensemble des participants. Il a fait observer que le succès est le fruit d'ingrédients essentiels: la communication, la compréhension, la collaboration et la coopération. Il a déclaré qu'être président de la réunion a été un grand honneur pour lui et pour son pays, le Mexique.



---

**List of participants  
Liste des participants  
Lista de participantes**



---

Chairperson  
Président  
Presidente

Dr José Valente AGUILAR ZINSER, General Director of Protection and Preventive Medicine in Transport, Mexico.

Members representing Governments  
Membres représentant les gouvernements  
Miembros representantes de los gobiernos

**BANGLADESH**

Mr Miah Abdullah MAMUN, Additional Secretary, Ministry of Labour and Employment, Bangladesh Secretariat, Dhaka, Bangladesh.

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

M<sup>me</sup> Sofie WILLEMS, attachée, direction générale du Contrôle du bien-être au travail, SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, Bruxelles, Belgique.

**BOLIVIA, PLURINATIONAL STATE OF  
BOLIVIE, ETAT PLURINATIONAL DE  
BOLIVIA, ESTADO PLURINACIONAL DE**

Sr. Mario SALINAS REYES, Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social.

**BRAZIL BRÉSIL BRASIL**

Sra. Renata Maia BARBOSA NAMEKATA, Auditora Fiscal del Trabajo, Ministerio de Trabajo, Esplanada dos Ministérios, Brazil.

Sr. Francisco FIGUEIREDO de SOUZA, Segundo Secretario, Misión Permanente del Brasil ante la Oficina de las Naciones Unidas, Ginebra, Suiza.

**CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA**

Mr Chanboroth BOU, Labour Counsellor, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia, Geneva, Switzerland.

Mr Yang SOKHA, Assistant of Labour Counsellor, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia in Geneva, Switzerland.

**CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN**

M. Bruno Alain Richard EYOUM DOUALLA, médecin, sous-directeur de la Santé et de la Sécurité au travail/MINTSS, Cameroun.

**CHILE CHILI**

Sr. Pablo LAZO-GRANDI, Agregado Laboral, Misión de Chile ante la Oficina de las Naciones Unidas, Ginebra, Suiza.

---

**CHINA CHINE**

Mr Lv BING, Director of Road Transportation Division, Department two of Work Safety Supervision, Beijing, China.

**CONGO**

M. Placide MPAN, directeur général des Transports terrestres, Brazzaville, Congo.

**CÔTE D'IVOIRE**

M. Kouakou Romain KOUAKOU, direction générale des Transports terrestres et de la Circulation, ministère des Transports, Abidjan, Côte d'Ivoire.

**DOMINICAN REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE  
REPÚBLICA DOMINICANA**

Sra. Priscila BAUTISTA DE LA CRUZ, Consejera de la Misión Permanente, Misión Permanente de la República Dominicana.

**INDONESIA INDONÉSIE**

Mr MUZAKIR, Head of Section, Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia.

Mr Arsi Dwinugra FIRDAUSY, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia.

**MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr Omar bin MAT PIAH, Deputy Director-General (Occupational Safety), Department of Occupational Safety and Health, Ministry of Human Resources, Malaysia.

Mr Ummar Jai Kumar ABDULLAH, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia, Geneva, Switzerland.

**MAURITIUS MAURICE MAURICIO**

Mr Seetuldeo BALGOBIN, Director, Occupational Safety and Health, Ministry of Labour, Industrial Relations and Employment, Port Louis, Mauritius.

**MEXICO MEXIQUE MÉXICO**

Sr. Luis Rodrigo Morales Vélez, Labor Attaché – Ministro de Asuntos Laborales en Europa, Misión Permanente de México, Ginebra, Suiza.

**MOROCCO MAROC MARRUECOS**

M. Fadil SEMLALI, chef de la division des Affaires techniques, direction des Transports routiers et de la Sécurité routière, Rabat, Maroc.

---

## **MOZAMBIQUE**

Dr. Eulália Leandra DE ARAÚJO MBEBE DA COSTA, Directora do Programa Nacional de Saúde Ocupacional, Ministério da Saúde, Maputo, Mozambique.

## **NIGERIA NIGÉRIA**

Mr Charles CHUKUDI OLIUGU, Assistant Director Factories, Nigeria.

## **PORTUGAL**

M. Manuel MADURO ROXO, Subinspector Geral, Autoridade para as Condições do Trabalho, Lisboa, Portugal.

## **RUSSIAN FEDERATION RUSSIE, FÉDÉRATION DE RUSIA, FEDERACIÓN DE**

Mr Konstantin TODRADZE, Adviser, Ministry of Labour and Social Protection, Russian Federation.

## **SRI LANKA**

Mr A. WIMALAWEERA, Senior Assistant Secretary (Labour and Foreign Relations), Ministry of Labour, Colombo, Sri Lanka.

## **SUDAN SOUDAN SUDÁN**

Mr Omar Osman Mohamed IBRAHIM, General Manager, Ministry of Transport, Roads and Bridges, National Highway Authority, Sudan

## **THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Ms Chuleerat THONGTIP, Minister-Counsellor (Labour), Permanent Mission of Thailand, Geneva, Switzerland.

## **URUGUAY**

Sra. Lía BERGARA, Segunda Secretaria, Misión Permanente de la República Oriental del Uruguay, Ginebra, Suiza.

## **VENEZUELA, BOLIVARIAN REPUBLIC OF VENEZUELA, RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU VENEZUELA, REPÚBLICA BOLIVARIANA DE**

Sr. Carlos Enrique FLORES, Consejero Laboral, Misión Permanente de la República Bolivariana de Venezuela, Ginebra, Suiza.

## **ZIMBABWE**

Dr Humphrey MAPURANGA, Senior Medical Adviser, National Social Security Authority, Department of Occupational Safety and Health, Harare, Zimbabwe.

---

Mr Yang SOKHA, Assistant of Labour Counsellor, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia, Geneva, Switzerland.

Mr Obio M. CHINYERE, Managing Director, Traffic and Safety of Zimbabwe, Harare, Zimbabwe.

**Members representing the Employers**  
**Membres représentant les employeurs**  
**Miembros representantes de los Empleadores**

Sr. José de Jesús MUÑOZ SÁNCHEZ, Representante de Relaciones con Organismos Internacionales, CONCAMIN, México

Sr. Edgar HIGUERA GÓMEZ, Manager, ANDI, Bogotá, Colombia.

M. Joseph KASEYA KAZADI, responsable de division Formation, Fédération des entreprises du Congo, Kinshasa.

Mr Mehran NEJATI, Inspector, Iranian Confederation of Employers' Associations (ICEA), Head of Board of Directors of Nejat Bandar Transportation Company (NBTC), Tehran, Islamic Republic of Iran.

Sr. Miguel PEREIRA GARCÍA, Director, Departamento Laboral, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Madrid, España.

M. Pierre STEENBERGHEN, secrétaire général, GTL, Bruxelles, Belgique.

Mr Petri VERRONEN, Director of Legal Affairs, Employers' Federation of Road Transport, Helsinki, Finland.

**Employer observers**  
**Employeurs en qualité d'observateurs**  
**Empleadores que participan en calidad de observadores**

Mr Laurie D'APICE, Australian Road Transport Industrial Organization – ARTIO NSW, Australia.

Mr Jens HÜGEL, Head, Goods Transport and Sustainable Development, IRU, Geneva, Switzerland.

Mr Janusz LACNY, President, IRU, Geneva, Switzerland.

Sra. Gloria Mercedes LÓPEZ OROZCO. Ph. D., Dir. Maestría en Logística Integral, Grupo de Investigación – GICPE, Facultad de Ingeniería – Dpto. OyS., Colombia.

Mr. Jan NEMEC, Head, Social Affairs, EU Road Safety and Infrastructure, IRU, Brussels, Belgium.

Mr Lars NIELSEN, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), Senior Adviser, Regulatory Affairs, Denmark.

Mr Larsen SOREN HYLDSTRUP, CEO, Nordic Logistics Association, Brussels, Belgium.

Ms Cécile SADOUX, KMSD department, Senior Manager UITP, Brussels Belgium.

Dr. Lucio ZEMBORAIN, Consejero jurídico, Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransportes de Cargas (FADEEAC), Buenos Aires, Argentina.

**Members representing the workers**  
**Membres représentant les travailleurs**  
**Miembros representantes de los trabajadores**

M. Rabo BRAHIMA, président, Union des chauffeurs routiers du Burkina (UCRB), Ouagadougou, Burkina Faso.

Ms Grace CLEMENT, Assistant General Secretary/Tutor, the Barbados Workers' Union (BWU), Bridgetown, Barbados.

Sr. José Francisco MORA GUERRA, Presidente Nacional, Sindicato Nacional de Rama y Servicios del Transporte de Colombia (SNTT), Bogotá, Colombia.

Mr Frank MOREELS, Belgian Transport Union, Co-President, Federal Secretary, Road Transport and Logistics, Antwerp, Belgium.



---

Ms Susan MURRAY, National Health and Safety Adviser, Transport, Food, Logistics, Unite the Union, London, United Kingdom.

Ms Sari SAIRANEN, National Health and Safety Director, Unifor Canada, Unifor's National Office, Toronto, Canada.

Ms Sheela SANJAY NAIKWADE, Coordinator for ITF/LO–TCO Project, Maharashtra State Transport Kamgar Sanghatana (MSTKS), India.

Mr Tony SHELDON, National Secretary, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

Mr Asbjørn WAHL, Adviser, Oslo, Norway.

Mr Edward WATT, Director of Special Projects, Amalgamated Transit Union (ATU), Washington, United States.

**Worker advisers**  
**Conseillers techniques des travailleurs**  
**Consejeros técnicos de los trabajadores**

Mr Edwin ATEMA, FNV Bondgenoten, Union Official, the Netherlands.

Ms Mira BALL, Head, Federal Departments for Rail and Road Transport, Berlin.

Dr Alison BARNES, Adviser, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

Prof. Michael H. BELZER, Adviser, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Wayne State University, Detroit, United States.

Mr Lamont BYRD, Health and Safety Director, Teamsters, Washington, United States.

Ms Claire CLARKE, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Stephen COTTON, General Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Carl DELINGSRUD, Adviser, Oslo, Norway.

Mr Paul DOUGHTY, Adviser, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

Ms Wol San LIEM, Director of International Affairs, Korean Federation of Public Services and Transportation Workers' Unions, Seoul, Republic of Korea.

Ms Janina MALINOVSKA, Inland Transport Assistant Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Biju MATTHEW, Secretary, National Taxi Workers Alliance, New York, United States.

Ms Ainara LÓPEZ NAVAS, Translator Specialist, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Sr. Evans DIEZ, Delegado del sector de actividades de larga distancia, Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, Buenos Aires, Argentina.

Sr. Omar PÉREZ, Secretario de Política de Transporte, Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, Buenos Aires, Argentina.

Ms Antonia RYAN, PA to Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Brian SHERLOCK, Worker Safety Specialist for the ATU International, Amalgamated Transit Union, Washington, United States.

Mr Ruwan SUBASINGHE, Legal Adviser, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom

M. Alain SUTOUR, secrétaire, Fédération nationale des syndicats de transports, CGT-BUS RATP, Chairman – ETF Urban Public Transport Committee, Paris, France.

Mr Mac URATA, Inland Transport Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

---

Sr. Mario VILLALBA, Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, Delegado del sector de actividades de larga distancia,, Buenos Aires, Argentina.

Ms Lily ZHANG, Director of Research and of Global Affairs, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

**Representatives of international non-governmental organizations  
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales  
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales**

**United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)  
Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)  
Comisión Económica para Europa (CEPE)**

Mr Francesco DIONORI, Chief, Transport Networks and Logistics Section.

**United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)  
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement  
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo**

Ms Anila PREMTI, Associate Legal Affairs Officer, UNCTAD, Division on Technology and Logistics, TLB, Policy and Legislation Section, Geneva, Switzerland.

**World Health Organization (WHO)  
Organisation mondiale de la santé (OMS)  
Organización Mundial de la Salud (OMS)**

Dr Margaret PEDEN, Coordinator, Unintentional Injury Prevention, Management of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence and Injury Prevention (NVI), Geneva, Switzerland.

**International Road Transport Union (IRU)  
Union internationale des transports routiers  
Unión Internacional de Transportes por Carretera**

Mr Jens HÜGEL, Head, Goods Transport and Sustainable Development, IRU, Geneva, Switzerland.

Mr Janusz LACNY, Prèsident, IRU, Geneva, Switzerland.

Mr Jan NEMEC, Head, Social Affairs, EU Road Safety and Infrastructure, IRU, Brussels, Belgium.

M. Oleg KAMBERSKI, responsable – Transport de passagers, IRU, Bruxelles, Belgique.

**International Transport Workers' Federation (ITF)  
Fédération internationale des ouvriers du transport  
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte**

Ms Claire CLARKE, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Mr Stephen COTTON, General Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Ms Janina MALINOVSKA, Inland Transport Assistant Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Ms Ainara LÓPEZ NAVAS, Translator Specialist, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Ms Antonia RYAN, PA to Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Mr Ruwan SUBASINGHE, Legal Adviser, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Mr Mac URATA, Inland Transport Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

---

**International Union of Public Transport (UITP)**  
**Union internationale des transports publics**  
**Unión Internacional de Transportes Públicos**

Mr Joe KENNY, Chief HR Officer, Bus Eiréann, Chair of the UITP Commission on Business and HR Management, Bus Éireann, Dublin, Ireland.

Ms Cécile SADOUX, KMSD Department, Senior Manager UITP, Brussels, Belgium.

**International Organisation of Employers (IOE)**  
**Organisation internationale des employeurs (OIE)**  
**Organización Internacional de Empleadores (OIE)**

M. Jean DEJARDIN, conseiller, Genève, Suisse.