

Questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur du transport routier



TSMRTS/2015

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des politiques sectorielles

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, 12-16 octobre 2015)

Genève, 2015

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2015

Première édition 2015

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

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

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, 12-16 octobre 2015), Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2015.

ISBN 978-92-2-230154-6 (imprimé)

ISBN 978-92-2-230155-3 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Priority safety and health issues in the road transport sector*, Report for discussion at the Tripartite Sectoral Meeting on Safety and Health in the Road Transport Sector (Geneva, 12–16 October 2015), ISBN 978-92-2-130154-7 (imprimé), ISBN 978-92-2-130155-4 (pdf Web), Genève, 2015; et en espagnol: *Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera*, Informe para la discusión en la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera (Ginebra, 12-16 de octubre de 2015), ISBN 978-92-2-330154-5 (imprimé), ISBN 978-92-2-330155-2 (pdf Web), Genève, 2015.

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

10.05.6

Photographies: Kim, See-un; Albert Gonzalez Farran; Till Krech; Scania Group

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. Pour plus d'information, consultez notre site Web: www.ilo.org/publns ou écrivez à l'adresse suivante: ilopubs@ilo.org.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
Remerciements	v
Résumé	vii
Abréviations et acronymes	ix
Introduction	1
But de la réunion	1
Rapport et résultats attendus de la réunion	1
1. Evolution récente de la situation dans le secteur du transport routier	3
1.1. Importance du secteur	3
1.1.1. Transport de marchandises	3
1.1.2. Transport international et interurbain de voyageurs	5
1.1.3. Transport de voyageurs en milieu urbain	7
1.2. Incidences de la chaîne logistique sur le transport routier de marchandises	9
1.2.1. Libéralisation	9
1.2.2. Relation de travail	11
1.2.3. Segmentation et fragmentation	13
1.2.4. Quelques conséquences des chaînes logistiques mondiales	16
2. Emploi et autres aspects du transport routier	18
2.1. Les chiffres de l'emploi	18
2.2. Recrutement, maintien dans l'emploi, vieillissement et équilibre hommes-femmes....	20
2.3. Temps de travail	21
2.4. Des conditions égales pour tous	22
2.4.1. Les entreprises de transport en réseau	22
2.4.2. Transport public et austérité à Athènes: trouver un équilibre en situation d'après-crise	27
2.4.3. Cabotage	29
2.4.4. Réseaux de bus à haut niveau de service: réforme des services d'autobus urbains	30
2.5. Tendances futures	34
2.5.1. Véhicules autonomes	34
2.5.2. Impression en trois dimensions	35
3. Risques pour la sécurité et la santé au travail	36
3.1. Statistiques des lésions professionnelles	36
3.2. Accidents de la route	38
3.2.1. Facteurs de risque	38
3.2.2. Utilisation de la ceinture de sécurité	40

3.3.	Dangers physiques	41
3.3.1.	Accès à la cabine	41
3.3.2.	Ergonomie	41
3.3.3.	Chargement, déchargement et exposition aux intempéries	42
3.3.4.	Exposition aux vibrations et au bruit	42
3.4.	Violence au travail	42
3.4.1.	Transport public urbain	42
3.4.2.	Vol de cargaison avec violence et bourses de fret	43
3.5.	Facteurs organisationnels et opérationnels	45
3.5.1.	Formation, qualifications professionnelles, visites médicales et inspection du véhicule	45
3.5.2.	Distraction, inattention	47
3.5.3.	Pratiques courantes et problèmes opérationnels: informalité, barrages routiers, surcharge	47
3.6.	Exposition aux matières dangereuses	49
4.	Troubles liés à l'activité professionnelle.....	51
4.1.	Affections rénales, infections des voies urinaires, déshydratation	51
4.2.	Fatigue et durée du travail.....	52
4.3.	Stress.....	55
4.4.	Privation de sommeil et apnée du sommeil	56
4.5.	Sédentarité et obésité	57
4.6.	Consommation et abus d'alcool et de stupéfiants.....	58
5.	Les instruments de l'OIT, la cohérence des politiques et les moyens d'action.....	60
5.1.	Instruments de l'OIT visant à promouvoir la sécurité et la santé au travail par une culture de prévention.....	60
5.2.	Instruments de l'OIT pour la lutte contre le VIH et le sida et pour la promotion des bonnes pratiques dans le chargement des cargaisons dans les engins de transport	62
5.2.1.	Conduire pour le changement: outil de formation sur le VIH/sida et autres initiatives de l'OIT	62
5.2.2.	Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport	64
5.3.	Législation, inspection, tripartisme et dialogue social	65
5.3.1.	Les gouvernements et le rôle de la législation, de l'inspection et de la cohérence des politiques	65
5.3.2.	Coopération tripartite et dialogue social.....	68
5.3.3.	Autres dispositions	68

Annexes

I.	Répartition modale du transport terrestre de marchandises et de voyageurs	71
II.	Parcs automobiles: nombre total de véhicules et proportion rapportée à la population	73

Remerciements

Le présent rapport a été préparé par le Département des politiques sectorielles (SECTOR), en particulier par Alejandra Cruz Ross, avec le concours de Yasuhiko Kamakura, Frank Leys, William Kemp et Brandt Wagner, sous la supervision générale d'Alette van Leur, directrice.

Le BIT remercie MM. Ronald R. Knipling et Ray A. Mundy, les deux experts indépendants qui ont contribué à l'étude. Celle-ci a également bénéficié des précieux apports et commentaires du Bureau des activités pour les travailleurs; du Bureau des activités pour les employeurs; du Service du VIH et du sida dans le monde du travail; du Service des marchés du travail inclusifs, des relations professionnelles et des conditions de travail; du Service de l'administration du travail, de l'inspection du travail et de la sécurité et santé au travail; et, au sein du Département des normes internationales du travail, de l'Unité de l'inspection du travail et de la sécurité et santé au travail, et de l'Unité des rémunérations, du temps de travail, des travailleurs du secteur maritime et d'autres secteurs particuliers.

Résumé

Les activités de transport routier s'étendent par-delà les frontières nationales et jouent un rôle fondamental par les liens qu'elles tissent entre les chaînes d'approvisionnement mondiales, tout en facilitant la mobilité individuelle. Le transport et la logistique sont des services à même de stimuler le développement national et l'activité économique. Toutefois, bien que le transport routier contribue dans une large mesure au produit intérieur brut (PIB) et à l'emploi, c'est un secteur dans lequel la justice sociale et le travail décent pour tous restent des objectifs encore lointains. Dans le monde de demain, la résilience du secteur dépendra donc non seulement de son efficacité environnementale, mais aussi de la capacité qu'il aura à relever les défis du travail décent.

Le transport routier est un secteur où les formes atypiques d'emploi et l'externalisation influent sur la sécurité de l'emploi, et où la libéralisation et les réformes vont de pair avec une forte concurrence. Ces facteurs ont eu une incidence négative sur les conditions de travail et ont parfois empêché la négociation collective de s'engager et de se poursuivre dans le secteur. Ils se sont également traduits par un accroissement des niveaux d'exigence et de stress auxquels sont soumis les travailleurs, tandis que leurs salaires diminuent. En outre, le fait que la réglementation des services de transport ne mette pas tous les acteurs sur un pied d'égalité peut nuire au respect, à la protection et à la réalisation des droits des travailleurs qui appliquent les règles du jeu.

Sur le plan de la sécurité et de la santé au travail (SST), les problèmes rencontrés dans le secteur sont notamment les accidents de la route, les risques physiques, la violence, les situations opérationnelles dangereuses et l'exposition à des substances nocives. Des travaux de recherche ont montré que les chauffeurs routiers longue distance peuvent aussi avoir du mal à concilier vie professionnelle et vie de famille en raison des horaires de travail irréguliers ou fractionnés qui caractérisent les services de transport. De plus, la situation des travailleurs du transport est unique en son genre dans la mesure où leurs problèmes de sécurité et de santé au travail peuvent avoir une incidence directe sur les autres usagers de la route ainsi que sur le trafic et la sécurité publique en général. Dans certains cas, les pressions du marché peuvent amener les travailleurs à déroger à leurs droits et responsabilités en matière de SST. La nécessité de «joindre les deux bouts» peut aussi inciter les travailleurs à enfreindre les dispositions relatives au temps de travail ou à surcharger leurs véhicules, avec tous les risques que cela comporte.

Les travailleurs du transport sont exposés à de nombreux risques pour leur santé, tels que la fatigue, le stress, la privation de sommeil, les affections rénales, l'obésité et la toxicomanie. De plus, comme les régimes de protection sociale varient d'un pays à l'autre, ils ne bénéficient pas tous d'une couverture en matière de soins, de retraite, de maladie, de lésions professionnelles et d'invalidité, sans oublier les allocations familiales et les prestations de maternité. Faute d'avoir accès aux mécanismes de protection sociale, les travailleurs informels peuvent s'avérer particulièrement vulnérables du fait de la faiblesse de leurs niveaux de revenu, de productivité, de qualification, de technologie et de capital.

L'Organisation internationale du Travail (OIT) a pour mandat de promouvoir la justice sociale, et sa Constitution lui impose l'obligation d'œuvrer en faveur du plein emploi et de l'amélioration des niveaux de vie. Les questions de SST doivent être réglées au niveau mondial dans le cadre d'une action tripartite visant à promouvoir le travail décent dans le secteur du transport routier. L'OIT a adopté des conventions, des recommandations et divers outils qui peuvent aider à jeter les bases d'un dialogue social de nature à faire progresser la SST. Le dialogue social est un moyen essentiel de parvenir, comme l'OIT s'en est fixé le but, à améliorer l'accès des femmes et des hommes à un travail décent et productif, dans des conditions de liberté, d'égalité, de sécurité et de dignité.

Abréviations et acronymes

AOS	apnée obstructive du sommeil
BCE	Banque centrale européenne
BHNS	bus à haut niveau de service
BIRD	Banque internationale pour la reconstruction et le développement
BIT	Bureau international du Travail
CEACR	Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations
CEDEAO	Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest
CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEEP	Corridor Economic Empowerment Project
CESAP	Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Code CTU	Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport
EU-OSHA	Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail
FMI	Fonds monétaire international
IMC	Indice de masse corporelle
IRU	Union internationale des transports routiers
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
LGN	Projet Law-Growth Nexus II
MST	maladies sexuellement transmissibles
NURTW	Syndicat national des travailleurs du transport (Nigéria)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OCDE-FIT	Forum international du transport de l'OCDE
OIT	Organisation internationale du Travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
sida	syndrome d'immunodéficience acquise
SST	sécurité et santé au travail
TfA	Transport for Athens
UE	Union européenne
USAID	Agence des Etats-Unis pour le développement international
VIH	virus de l'immunodéficience humaine

Introduction

But de la réunion

A sa 317^e session (mars 2013), le Conseil d'administration du Bureau international du travail (BIT) a décidé qu'une réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé dans le secteur du transport routier se tiendrait à Genève. A sa 322^e session (novembre 2014), le Conseil d'administration est convenu que cette réunion aurait lieu du 12 au 16 octobre 2015 et qu'elle aurait pour but de permettre aux mandants tripartites d'examiner les questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur du transport routier de passagers et de marchandises, en vue d'adopter des conclusions utiles pour l'élaboration de futurs programmes et de contribuer à la formulation des politiques dans ce domaine, aux niveaux international, régional et national. A cette occasion, les mandants devraient également s'intéresser à la promotion des moyens de lutte contre le VIH et le sida ainsi qu'au Recueil de directives pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport¹.

Rapport et résultats attendus de la réunion

Ce rapport en cinq parties doit servir de base de discussion lors de la réunion. Il est publié sous la responsabilité du BIT. La première partie passe en revue les évolutions récentes du transport routier, notamment en ce qui concerne la répartition modale, les parcs de véhicules et l'impact de la chaîne logistique sur le transport de marchandises. La deuxième partie présente des données sur l'emploi et d'autres questions connexes comme le recrutement, le maintien dans l'emploi et le temps de travail, ainsi que trois études de cas illustrant la nécessité d'appliquer les mêmes règles à tous les acteurs. Les troisième et quatrième parties sont respectivement consacrées aux risques pour la sécurité et la santé au travail (SST) et aux troubles d'origine professionnelle. La cinquième et dernière partie présente les instruments et outils dont dispose l'OIT dans les domaines considérés et propose une réflexion sur la cohérence des politiques et les solutions à adopter.

Le Bureau espère que ce rapport stimulera les discussions pendant la réunion et que les recommandations qu'il contient permettront de définir les mesures susceptibles d'être prises à moyen terme afin de remédier aux problèmes du transport routier et d'améliorer la situation de ses travailleurs. La réunion devrait fournir à l'OIT et à ses Etats Membres des indications claires pour la planification, l'élaboration et la mise en œuvre de leurs activités dans ce secteur.

¹ BIT: *Procès-verbaux de la 322^e session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail*, Conseil d'administration, 322^e session, Genève, octobre-novembre 2014, document GB.322/PV, paragr. 446.

1. Evolution récente de la situation dans le secteur du transport routier

1. La route fait partie intégrante de tout réseau de transport et l'efficacité du réseau routier d'un pays est un élément capital pour son développement économique et social. Le transport et les investissements dont il bénéficie sont de nature à stimuler l'activité dans d'autres branches de l'économie. Le transport routier joue aussi un rôle fondamental pour la mobilité, notamment celle des travailleurs qui se rendent chaque jour sur leur lieu de travail. Dans beaucoup de pays, le secteur du transport routier contribue de manière significative à l'emploi global.
2. Promouvoir la justice sociale et des conditions de travail décentes constitue souvent un défi pour ce secteur qui, dans certains pays, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises, est extrêmement fragmenté et cloisonné. L'emploi indépendant, l'informalité et l'externalisation s'y généralisent de plus en plus, au détriment de la sécurité de l'emploi, tandis qu'une concurrence intense fait obstacle au dialogue social et à la négociation collective. En outre, le secteur n'offre pas toujours la possibilité d'acquérir de nouvelles qualifications et d'accéder à des fonctions mieux rémunérées.
3. Le dialogue social devrait être au cœur de toute politique et de tout programme visant le secteur du transport routier. Lorsqu'il en est tenu compte, le dialogue social et les processus de consultation ont des résultats positifs du point de vue de la productivité et de l'environnement. C'est pourquoi la réforme doit absolument aller de pair avec la pratique du dialogue social.
4. Des changements importants peuvent être observés dans le transport routier de marchandises. La mondialisation, la libéralisation et l'organisation de la chaîne d'approvisionnement ont ouvert aux entreprises de transport et de logistique des possibilités d'accéder au marché mondial. Cette évolution a eu notamment comme conséquence positive de créer des emplois pour répondre à l'augmentation de la demande de services de transport routier. Mais elle a aussi eu dans certains cas des effets négatifs sur les conditions de travail des chauffeurs routiers: augmentation du stress, salaires en baisse et pressions excessives sur le temps de travail et les périodes de repos.

1.1. Importance du secteur

1.1.1. Transport de marchandises

5. A de rares exceptions près, les services de transport de marchandises sont assurés par des entreprises privées. Le secteur se divise grosso modo en deux catégories: d'une part, une pléthore de petites entreprises individuelles ou familiales exploitant un seul véhicule ou quelques-uns tout au plus, et offrant des services de base à faible coût qui répondent à une part substantielle de la demande; d'autre part, des petites, moyennes et, dans une moindre mesure, grandes entreprises qui combinent généralement des activités de transport et des services logistiques intégrés (expédition, stockage, groupage et distribution).
6. La plupart des réformes qui ont eu lieu depuis les années cinquante, et plus particulièrement dans les années quatre-vingt, ont mis l'accent sur la déréglementation, avec pour effet immédiat une baisse des tarifs du transport et un durcissement de la concurrence entre transporteurs. Les marges bénéficiaires ont diminué tandis qu'augmentait la vulnérabilité des propriétaires exploitants et des petits transporteurs. Les grandes entreprises de transport routier offrent quant à elles une garantie de fiabilité tout en étant capables, matériellement et sur le plan de la gestion, de conclure des contrats de longue durée avec les donneurs d'ordres. En outre, elles sont mieux à même de trouver un

chargement pour les trajets de retour et donc de réduire le transport à vide, améliorant de la sorte leur rentabilité et leur compétitivité. Malgré leur efficacité en termes de réseau d'exploitation et de gamme d'activités, elles ont généralement des coûts unitaires supérieurs à ceux des petits exploitants, ce qui les amène à traiter principalement avec des entreprises de taille moyenne ou de grande taille qui ont besoin de services de transport et de logistique fiables.

7. Au cours des vingt dernières années, l'externalisation des activités économiques et les nouveaux canaux de distribution ont entraîné un recul du transport routier «pour compte propre» (une entreprise achemine ses marchandises avec ses propres véhicules) et une augmentation des services «pour compte d'autrui» (une entreprise spécialisée dans le transport achemine des marchandises pour ses clients). Le transport routier de marchandises se caractérise aussi par la distinction entre charges complètes et charges partielles, le transport par camion complet étant considéré comme un service moins complexe et moins coûteux que le transport en chargement partiel, plus comparable à l'activité d'un réseau de distribution et nécessitant davantage de capital et de compétences.
8. La levée des restrictions imposées aux activités de transport en matière d'accès au marché, du côté de l'offre, a suscité l'arrivée de nouveaux opérateurs pour compte d'autrui, ce qui a eu pour effet de durcir encore la concurrence. Chez les grands transporteurs, cette intensification de la concurrence s'est traduite par une gestion de la chaîne logistique qui a encouragé le développement de relations de longue durée entre expéditeurs, destinataires ou grands acheteurs internationaux désireux d'externaliser leurs activités de transport. Afin de réduire leurs coûts fixes, les grandes entreprises de transport routier ont fait appel à des sous-traitants, souvent des petites entreprises familiales, pour assurer un volume d'activité croissant. Les marchés libéralisés et les stratégies d'intégration ont élargi la palette des services logistiques, amenant les grands opérateurs de transport à s'orienter davantage vers l'expédition, le groupage, le stockage et les services à valeur ajoutée.
9. Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), l'essor mondial du fret routier en volume devrait être fonction de l'intensité du fret dans la croissance future du produit intérieur brut (PIB) ¹. Cette intensité est elle-même liée à la «dématérialisation» de la production, en raison principalement de la part grandissante du secteur des services dans le PIB. La tertiarisation des économies avancées ou l'augmentation de la production et des échanges de marchandises moins pondéreuses, comme les appareils électroniques, ont pour effet de réduire les tonnages transportés.
10. L'importance des services de transport routier de marchandises et leur rythme de croissance varient sensiblement d'un pays à l'autre. L'annexe I fournit des statistiques sur la part modale du transport routier de marchandises dans différents pays ². Par comparaison avec le rail et la voie fluviale, la route joue:
 - un rôle essentiel pour le transport de marchandises en Argentine, en République de Corée, en Espagne, en Grèce, en Thaïlande et en Turquie, où sa part dans la répartition modale est supérieure à 90 pour cent;

¹ Organisation de coopération et de développement économiques – Forum international des transports de l'OCDE (OCDE-FIT): *Perspectives des transports FIT 2015* (Paris, 2015).

² La «répartition modale» du transport de marchandises est un indicateur basé sur les mouvements du fret sur un territoire national. Elle mesure la part de chaque mode de transport (route, rail et voie fluviale) dans le volume total du transport terrestre de marchandises. Dans le cas présent, c'est le pourcentage obtenu en divisant les tonnes de marchandises transportées par les kilomètres parcourus.

-
- un rôle prépondérant pour le transport de marchandises en Afrique du Sud, en Bulgarie, au Canada, en Chine, en Colombie, au Danemark, en Finlande, en France, en Italie, au Kenya, au Mexique, en Norvège, au Royaume-Uni et en République tchèque, où sa part dans la répartition modale est supérieure à 75 pour cent; et
 - un rôle important pour le transport de marchandises en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Brésil, en Croatie, aux Etats-Unis, en Inde, au Japon, aux Pays-Bas, en Suède et en Suisse, où sa part dans la répartition modale est supérieure à 50 pour cent.
11. La part modale du transport routier de marchandises dans l'ensemble des 28 Etats membres de l'Union européenne (UE-28) est tout juste supérieure à 75 pour cent. Malgré la rareté des statistiques disponibles sur la répartition modale du transport de marchandises dans les pays africains, on sait que la route joue un rôle prépondérant ou fondamental dans la plupart d'entre eux, en particulier dans les pays enclavés. Dans la Communauté des Etats indépendants, le rail joue un rôle fondamental dans le transport de marchandises, ce qui veut dire que la part du trafic routier y est limitée.
 12. Une liste de 30 pays classés selon la taille de leur parc de camions et de camionnettes (nombre total de véhicules et proportion pour 100 000 habitants) est présentée à l'annexe II. En ce qui concerne la taille de la flotte, il est intéressant de noter que les Etats-Unis arrivent en tête du classement avec un parc de véhicules presque trois fois plus important que celui du Japon, classé en deuxième position. Lorsque l'on rapporte le nombre de véhicules à la population, c'est le Canada qui occupe la première place, suivi de près par l'Arabie saoudite et les Etats-Unis. Certains pays comme la Chine, l'Inde et l'Indonésie, qui sont bien placés dans le classement pour la taille de leur flotte, ne figurent même plus parmi les 30 premiers pays si l'on considère le nombre de véhicules en circulation pour 100 000 habitants.

1.1.2. Transport international et interurbain de voyageurs

13. Un service de transport interurbain, international ou sur longue distance par autobus ou autocars est un service de transport public effectué selon un horaire publié, directement concurrent du transport ferroviaire et du transport aérien. La demande et la concurrence y prennent des formes multiples. Au Canada, dans l'Union européenne (UE) et aux Etats-Unis, les autocars répondent généralement aux besoins de déplacement des moins aisés. Dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, le choix s'étend des services les plus simples jusqu'aux autocars de luxe. Longtemps considéré comme un service public, le secteur du transport par autocar est resté étroitement réglementé jusque dans les années quatre-vingt-dix ou deux mille. Le transport par autobus et autocars englobe les services liés à l'industrie du tourisme.
14. Dans le cas de l'UE, par exemple, deux contextes réglementaires distincts ont orienté l'évolution du secteur. Dans le régime d'initiative privée, les opérateurs de transport sont en quête de nouveaux marchés pour offrir un service et le développer après en avoir reçu l'autorisation des pouvoirs publics. Il peut y avoir différents types de prescriptions réglementaires, mais les autorités sont habilitées à accorder des licences sans analyse du marché ni intervention tarifaire. Dans le régime d'initiative publique, ce sont les autorités en charge du secteur qui assurent la mise en place des services de transport. Elles peuvent fournir ce service directement ou accorder des concessions à des opérateurs par voie

d'appel public à la concurrence³. Le tableau 1.1 montre comment les deux systèmes s'articulent en Europe.

Tableau 1.1. Organisation et réglementation des services d'autocars interurbains dans certains pays de l'Union européenne

Initiative publique	<i>Secteur public</i>	<i>France</i> : la Société nationale des chemins de fer (SNCF) avait le monopole du transport longue distance jusqu'en 2012. La même année, la SNCF a lancé le réseau idBus.
	<i>Licences privées</i>	<i>Espagne</i> : des concessions exclusives sont de plus en plus souvent accordées par voie d'appel public à la concurrence aux niveaux national et régional.
Initiative privée	<i>Marché réglementé</i>	<i>Allemagne</i> : l'initiative privée est possible depuis 2012, mais le monopole national du transport ferroviaire a retardé la déréglementation.
	<i>Marché déréglementé</i>	<i>Italie, Norvège, Pologne, Royaume-Uni, Suède</i> : ces pays ont un système mixte avec un marché ouvert et une réglementation limitée émanant des autorités locales ou régionales. Les chemins de fer publics ne bénéficient d'aucune protection.

Source: D. van de Velde: «Long-distance coach services in Europe», dans M. Finger et T. Holvad (dir. de publication): *Regulating transport in Europe* (Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013).

- 15.** De nouveaux services d'autobus interurbains ont fait leur apparition dans plusieurs régions⁴. Il s'agit généralement de lignes de bus régulières assurant des liaisons interurbaines entre des points de départ et de destination autres que les gares routières traditionnelles. Ces lignes sont qualifiées de «curbside» parce que leurs passagers embarquent ou débarquent à des points d'arrêt directement situés sur la voie publique.
- 16.** A l'échelle mondiale, la croissance du transport routier de personnes dépendra dans l'avenir de l'évolution des prix du carburant⁵, et elle sera essentiellement tirée par les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire⁶. L'importance des services de transport routier de voyageurs et leur rythme de croissance varient sensiblement d'un pays à l'autre. L'annexe I fournit des statistiques sur la part modale du transport routier de voyageurs dans différents pays⁷. Les chiffres concernent le transport en voiture particulière, en autobus ou en autocar et en train. Peu de sources fournissent des statistiques ventilées à ce niveau, et il est plus facile de trouver des données pour les pays à revenu élevé que pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. L'autobus et l'autocar ne jouent pas un rôle très important dans la plupart des pays à revenu élevé où les déplacements interurbains s'effectuent surtout en voiture. Dans l'ensemble des 28 Etats membres de l'Union

³ D. van de Velde: «Long-distance coach services in Europe», dans M. Finger et T. Holvad (dir. de publication): *Regulating transport in Europe* (Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013).

⁴ M. Belzer: *Crisis in the North American motorcoach bus industry: Threats and opportunities created by growth in intercity bus traffic* (Detroit, Wayne State University, 2010).

⁵ OCDE-FIT: *Perspectives des transports FIT 2015* (Paris, 2015).

⁶ *Ibid.*

⁷ La «répartition modale» du transport de voyageurs est un indicateur basé sur les mouvements de voyageurs sur un territoire national. Elle mesure la part de chaque mode de transport (en l'occurrence voiture, autobus ou autocar et train) dans le volume total du trafic de voyageurs. Dans le cas présent, c'est le pourcentage obtenu en divisant le nombre de déplacements de voyageurs par les kilomètres parcourus.

européenne (UE-28), par exemple, la part modale des déplacements de voyageurs par la route est égale à 9,2 pour cent. Le transport par autocar occupe en revanche une place non négligeable au Cameroun, dans la Communauté des Etats indépendants, en Thaïlande et en Turquie. Il semble donc que les services d'autobus et d'autocars jouent un rôle plus important dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

17. Une liste de 30 pays classés selon la taille de leur parc d'autobus et d'autocars (nombre total de véhicules et proportion pour 100 000 habitants) est présentée à l'annexe II. La Chine, l'Indonésie et l'Inde arrivent en tête du classement pour ce qui est du nombre de véhicules, mais la Chine et l'Inde ne figurent même plus dans les 30 premiers rangs lorsque l'on rapporte ce nombre à leur population, tandis que la Jamaïque, la République de Corée et Cuba occupent de ce point de vue les trois premières places du classement. D'autres pays possédant des parcs importants, comme le Brésil, l'Inde, le Mexique et les Etats-Unis, descendent aussi dans le classement lorsque l'on calcule le nombre de véhicules pour 100 000 habitants. Il existe donc de grandes différences selon que l'on considère le nombre de véhicules d'un pays par rapport au parc mondial ou par rapport à sa population. La République de Corée conserve toutefois des positions très proches (quatrième place et deuxième place, respectivement), étant donné la grande popularité des déplacements interurbains en autobus ou autocars dans ce pays et le fait que sa géographie, notamment du point de vue des distances, se prête bien à ce mode de transport. La récente mise en service de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Séoul et Busan pourrait bien modifier ces résultats dans l'avenir.

1.1.3. Transport de voyageurs en milieu urbain

18. Les autorités peuvent faire de gros efforts pour promouvoir le transport public et les formes de mobilité urbaine durables, mais elles peuvent aussi décider de favoriser l'utilisation de la voiture particulière. Des taux de motorisation élevés, le niveau de développement des infrastructures, l'existence de parcs de stationnement et les politiques d'aménagement du territoire (qui empêchent ou favorisent au contraire l'expansion urbaine) sont des facteurs qui influent sur la planification et la réglementation du transport urbain. Dans ce domaine, c'est à chaque autorité locale ou régionale qu'il appartient de prendre les décisions. La multimodalité et la cohérence du réseau urbain sont cruciales pour l'attractivité des solutions offertes aux usagers. Les choix que font les pouvoirs publics peuvent être lourds de conséquences pour les services de transport urbain de voyageurs et, en dernière analyse, pour les conditions de travail dans ce secteur.
19. Dans le cas de l'UE, la Commission européenne peut adopter des recommandations en vue d'une harmonisation et diffuser des bonnes pratiques en matière de réglementation du transport public urbain. La structure et l'attribution des contrats de transport public suivent les principes inscrits dans la législation subordonnée européenne, la jurisprudence européenne, les communications interprétatives de la commission et les règles régionales et locales. Il n'existe donc pas, pour cette région, un cadre ou une approche juridique unique pour ce qui est de la structure et de la réglementation des services de transport⁸.

⁸ R. Macário: «Urban public transport», dans M. Finger et T. Holvad (dir. de publication): *Regulating transport in Europe* (Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013).

20. Dans le cas des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, la croissance démographique et la concentration des activités économiques dans les zones urbaines exigent qu'une attention particulière soit portée aux politiques de transport urbain⁹. La demande de services de transport urbain – qui devrait croître – va constituer un défi pour les autorités de ces pays. L'augmentation de la demande ne devrait pas engendrer de contraintes financières lourdes pour les opérateurs de transport, car elle favorisera le développement de services de transport et la création d'emplois dans le secteur informel. La planification à long terme du transport urbain et l'harmonisation des politiques – en faveur d'une urbanisation axée sur les transports individuels ou sur les transports publics – se traduiront par des différences prononcées dans les systèmes de transport urbain des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire¹⁰.
21. Le tableau 1.2 montre la répartition modale¹¹ du transport urbain dans les grandes villes de Chine, d'Amérique latine et d'Inde. La concurrence entre les transports publics et la voiture témoigne de l'importance de ces deux modes de déplacement pour la mobilité dans ces régions/pays.

Tableau 1.2. Répartition modale du transport urbain dans les grandes villes de Chine, d'Amérique latine et d'Inde en 2010 (nombre de voyageurs/kilomètres par mode de transport, en pourcentage du total)

	Transport public (%)	Deux-roues (et trois-roues *) (%)	Quatre-roues (voitures particulières et utilitaires légers) (%)
Chine	51	6	43
Amérique latine	49	2	49
Inde	42	26	32

* Les chiffres pour les trois-roues ne portent que sur l'Inde.

Source: Calculs effectués sur la base des données tirées de OCDE-Forum international des transports (OCDE-FIT): *Perspectives des transports FIT 2015* (Paris, 2015).

22. Les services formels d'autobus devraient avoir un statut privilégié (via les franchises et concessions) par rapport à d'autres modes de transport, en particulier vis-à-vis du transport informel¹². Cependant, le développement des services d'autobus informels et la croissance de leur fréquentation se sont accompagnés d'une baisse de l'utilisation du transport formel dans certaines villes. Des réformes sont en cours dans plusieurs régions en vue de mettre en place et de financer des réseaux de bus à haut niveau de service circulant en site propre.

⁹ OCDE-FIT: *Perspectives des transports FIT 2015* (Paris, 2015).

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Dans le cas présent, la «répartition modale» du transport urbain de voyageurs mesure la part des déplacements motorisés de voyageurs selon trois modes: transports publics, véhicules à deux et trois roues et véhicules à quatre roues. Elle ne tient donc pas compte de la marche et d'autres options de mobilité douce.

¹² BIT: *Evolution récente dans le domaine des transports internes*, rapport I, Commission des transports internes, 12^e session, Genève, 1992.

Encadré 1.1

Promotion du dialogue social dans le secteur des *matatus* au Kenya

Au Kenya, les *matatus* (minibus de transport urbain) sont un moyen de transport auquel ont recours des millions de personnes tous les jours. Le projet Law-Growth Nexus II (LGN) * de l'OIT est directement lié aux initiatives du ministère du Travail destinées à améliorer la situation des micro, petites et moyennes entreprises. Les *matatus* sont l'un des secteurs visés par ces initiatives. Dans le cas du Kenya, l'étude de référence du projet indiquait que, bien que le secteur des *matatus* emploie des centaines de milliers de personnes et présente un fort potentiel de créations d'emplois, ces emplois étaient précaires et très occasionnels. Le projet LGN, financé par l'Agence norvégienne de la coopération pour le développement, a opté pour une stratégie de diffusion massive d'informations sur la législation du travail. Par une collaboration directe avec les acteurs concernés, il a agi comme un catalyseur sur la transformation des comportements vis-à-vis de l'emploi dans le secteur. Une évaluation réalisée fin 2013 au Kenya a constaté une certaine amélioration en matière de conditions de travail qui peut être attribuée à l'action de sensibilisation à la législation du travail menée au travers du projet LGN. Des informations sur les obligations légales des transporteurs ainsi que sur les droits des travailleurs ont été diffusées dans le cadre du projet. Pour instaurer un équilibre sur le marché, la démarche a consisté à ouvrir des pistes pour le dialogue social dans les petites entreprises où, souvent, les travailleurs n'ont ni la capacité ni la possibilité de discuter de leurs droits avec les employeurs. Le projet a également aidé les propriétaires de *matatus* à comprendre que le respect de la législation du travail est bénéfique non seulement du point de vue économique, mais aussi pour la gestion efficace des ressources humaines.

* BIT: *Employment creation through the promotion of sustainable enterprises in Southern and Eastern Africa: Snapshot 2014* (Genève, 2014).

1.2. Incidences de la chaîne logistique sur le transport routier de marchandises

1.2.1. Libéralisation

23. Le transport routier est une activité aux ramifications internationales qui joue un rôle vital pour le commerce mondial. Les possibilités d'échanges et de coopération à l'échelon international sont nombreuses et l'action internationale peut avoir des résultats fructueux sur le plan commercial et économique. Des enceintes internationales et des mécanismes de prise de décisions ont été mis en place par diverses organisations gouvernementales internationales et régionales afin de seconder les programmes de transport et de développement des différents pays. Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), par exemple, a joué un rôle déterminant dans la définition des politiques de transport de l'Europe au cours des soixante-dix dernières années.
24. Les pays à faible revenu et les pays à revenu intermédiaire ont pu améliorer leurs termes de l'échange en renforçant leurs plates-formes logistiques et en réduisant à la fois la dette extérieure et l'inflation. Les politiques d'ajustement structurel ont gagné du terrain à mesure que ces pays s'efforçaient d'améliorer leurs niveaux de performance internationale, de connectivité, de logistique et de compétitivité. Dans certaines régions, la performance d'un pays en matière de logistique et de compétitivité est ce qui attire les investissements directs étrangers. On peut observer dans certains cas une dichotomie entre le besoin d'investissements directs étrangers et la protection des cadres réglementaires assurant des conditions de travail décentes. Le durcissement des pressions concurrentielles a suscité l'apparition de modèles de libéralisation et de facilitation des échanges qui, dans certains pays, se sont traduits par un recul des droits au travail.
25. Les efforts de libéralisation du secteur du transport routier sont actuellement à l'examen dans plusieurs organisations. C'est par exemple le cas pour l'Accord sur le commerce des services (ACS) dont les négociations, conduites par un groupe de membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) depuis les réunions de l'OMC de 2012, ont

remis la poursuite de la libéralisation du commerce des services au-devant de la scène¹³. Le texte de l'ACS pourrait être conçu de manière à assurer sa compatibilité avec l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), ce qui permettrait à d'autres membres de l'OMC d'y adhérer ultérieurement¹⁴. Un autre exemple est celui du Protocole sur le transport, les communications et la météorologie de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), dont le chapitre 5 (transport routier) propose un cadre en vue d'une harmonisation dans la région. En 2009, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) avait estimé que les services de transport étaient un secteur à libéraliser en priorité¹⁵. En 2010, un rapport esquissant une stratégie en cinq phases a été publié en vue de faciliter l'action du Groupe d'étude de la SADC sur la libéralisation du transport¹⁶. Les pays membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) semblent encourager une libéralisation progressive des services de transport et de logistique dans leur région^{17, 18}. La facilitation des échanges commerciaux figure en bonne place dans leur politique de transport, et leurs efforts de coordination ont notamment débouché sur la création du Comité des transports au sein du secrétariat de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Au cours des dernières années, la CESAP a organisé des groupes de travail, constitué des réseaux sous-régionaux d'experts techniques et élaboré des principes directeurs pour le secteur de la logistique¹⁹.

Encadré 1.2

Le transport en Afrique de l'Ouest – quotas et tour de rôle

Par le biais de deux traités adoptés en 1982²⁰, la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a institué un cadre légal au sein duquel les Etats membres sont associés deux par deux (un pays côtier et un pays enclavé) en vue de conclure des traités bilatéraux régissant le partage des droits en matière de transport pour les marchandises d'importation transitant entre le port de l'Etat côtier et le pays de destination dépourvu de littoral. Ces traités bilatéraux de partage du fret prévoient de réserver le transport de toutes les marchandises considérées comme «stratégiques» par le pays de destination à des camions immatriculés dans le pays de destination. S'agissant du fret «non stratégique», le partage peut se faire à raison d'un tiers pour les transporteurs du pays côtier et de deux tiers pour ceux du pays enclavé. Le but de ce système est d'assurer une répartition équitable du fret transitant entre les ports côtiers et les pays du Sahel dépourvus de littoral. En plus de ces quotas, un système de file d'attente également connu sous le nom de tour de rôle – qui n'est pas

¹³ En mars 2015, les participants aux négociations de l'Accord sur le commerce des services étaient l'Australie, le Canada, le Chili, la Colombie, la Corée du Sud, le Costa Rica, les Etats-Unis, Hong-kong, l'Islande, Israël, le Japon, le Liechtenstein, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, le Pakistan, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la Suisse, Taïwan, la Turquie, l'Union européenne et l'Uruguay. La Chine a demandé à se joindre à eux.

¹⁴ Mission permanente de l'UE auprès de l'OMC: *L'Union européenne préside les discussions plurilatérales sur l'ouverture des marchés de services* (Genève, Press Corner, 2014).

¹⁵ CNUCED: *Towards SADC services liberalization: balancing multiple imperatives* (New York et Genève, 2009).

¹⁶ N. Porée and Associates: *Facilitation of road transport market liberalization in the SADC Region* (Gaborone, SADC, 2010).

¹⁷ USAID: *Toward a roadmap for integration of the ASEAN logistics sector: rapid assessment & concept paper – Executive summary* (Washington, DC, 2007).

¹⁸ CESAP: *Guide to key issues in development of logistics policy* (Bangkok, 2013).

¹⁹ CESAP: *Guidelines for minimum standards and codes of professional conduct for freight forwarders, non-vessel operating common carriers and multimodal transport operators* (Bangkok, 2011).

réglementé par la CEDEAO – fait en sorte que chaque transporteur obtienne un chargement au port. Il arrive que les camions attendent longtemps leur chargement suivant. L'une des conséquences fréquentes de ce mécanisme est que les chauffeurs préfèrent rentrer à vide à leur point de départ plutôt que d'attendre leur tour. En outre, ce sont généralement les véhicules les plus anciens qui utilisent ce système, parce que même des véhicules vétustes et mal entretenus ont la garantie d'obtenir un chargement. S'il n'y a pas suffisamment de camions du pays enclavé dans le port, l'association des transporteurs qui gère la file d'attente peut confier le fret à destination du nord à un chauffeur dont le camion est immatriculé dans un autre pays.

Selon la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD), ces systèmes de quotas et de file d'attente ont pour effet d'augmenter les coûts de transport pour la région de la CEDEAO et les pays enclavés du Sahel. L'étude de la BIRD préconise une action gouvernementale pour remédier aux distorsions structurelles du secteur du transport routier. L'OCDE et l'OMC ont proposé un plan de libéralisation en 2010. Les analyses approfondies auxquelles se sont livrées l'Agence des Etats-Unis pour le développement international (USAID) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ont conclu que les systèmes de quotas et de file d'attente pénalisent surtout le trafic à destination du Niger. Elles ont aussi constaté que la mise en œuvre de ces mécanismes était inégale dans les corridors de la CEDEAO étudiés, ce qui veut dire que les coûts de transport supportés dans la région ne subissent pas tous l'impact de ces pratiques. Les retards et les pots-de-vin – au port, à la frontière, aux contrôles routiers, à la douane – contribuent aussi à faire augmenter les coûts de transport dans la région.

* Convention A/P2/5/82 portant réglementation des transports routiers inter-Etats entre les Etats membres de la CEDEAO; et convention A/P4/5/82 relative au transit routier inter-Etats de marchandises.

Sources: S. Teravaninthorn et G. Raballand: *Transport prices and costs in Africa: A review of the international corridors* (Washington, DC, BIRD, 2008); G. Sirpe: *Suppression de la répartition du fret et libéralisation de l'accès au fret routier dans l'espace CEDEAO* (Addis-Abeba, CEA, 2011); S. Zerelli et A. Cook: «Trucking to West Africa's landlocked countries: Market structure and conduct», dans *West Africa Trade Hub Technical Report 32* (Accra, USAID, 2010); OCDE et OMC: *Aid-for-trade case study: Gap analysis of the ECOWAS trade liberalization scheme* (Paris, OCDE, 2010); USAID: *Impact of road transport industry liberalization in West Africa: Final report* (Washington, DC, USAID, 2012); et BIRD, *Niger: Modernizing trade during a mining boom: Diagnostic trade integration study for the integrated framework* (Washington, DC, BIRD, 2010).

26. C'est aux gouvernements qu'incombe la tâche importante – avant et après la déréglementation et la libéralisation – de mettre toutes les parties prenantes et les acteurs du marché sur un pied d'égalité, d'encourager une concurrence loyale en empêchant une concentration excessive du marché et de veiller à ce que les bénéfices de la libéralisation profitent aux consommateurs. Il faut qu'à l'occasion de la réforme des transports les gouvernements accordent une attention prioritaire aux organismes chargés de la sécurité routière et aux mécanismes d'inspection.

1.2.2. Relation de travail

27. A la fin des années quatre-vingt-dix et au début des années deux mille, les entreprises soucieuses de réaliser des économies ont procédé à des analyses coût-bénéfices de leurs activités de transport réalisées pour compte propre. Elles ont en grande majorité décidé de «transférer» leurs chauffeurs à des sous-traitants ou de les «convertir» en chauffeurs indépendants. L'obligation imposée au chauffeur par l'ancien employeur de posséder ou de louer son propre véhicule était souvent la condition pour continuer à travailler pour lui. C'est ainsi qu'on observe depuis quinze à vingt ans une forte augmentation du nombre d'entreprises sous-traitantes, parmi lesquelles on trouve des petits transporteurs et des chauffeurs routiers travaillant à leur compte. Sur le plan juridique, les chauffeurs qui n'ont plus de lien avec le donneur d'ordre peuvent continuer à faire le même travail pour l'essentiel, dans un rapport de dépendance vis-à-vis de leur ancien employeur. Cela étant, que le statut soit celui de «travailleur indépendant» ou de «sous-traitant indépendant», il se caractérise toujours par le fait d'avoir à supporter le coût du véhicule et par l'absence de protection au travail.

-
- 28.** Comme le fait remarquer le Directeur général du BIT dans son rapport à la 102^e session de la Conférence internationale du Travail: «Aujourd’hui dans le monde, environ la moitié de la population active est salariée, mais nombreux sont ceux qui ne travaillent pas à plein temps pour un seul employeur. Ce qui était supposé être “atypique” est désormais “typique”; la “norme” est devenue l’exception»²⁰. Dans un rapport sur le champ de la relation de travail présenté pour discussion à la Conférence lors de sa 91^e session (2003), les chauffeurs de camions étaient classés dans la catégorie de la relation de travail déguisée ou objectivement ambiguë²¹. Et, selon le rapport soumis pour discussion à la Réunion d’experts sur les formes atypiques d’emploi, celles-ci englobent les relations de travail ambiguës²². Ce rapport constate aussi que les secteurs du bâtiment et des transports semblent être ceux qui recourent le plus au travail temporaire, et ce dans le monde entier.
- 29.** Comme on peut le lire par ailleurs dans le rapport soumis pour discussion à la Réunion d’experts sur les formes atypiques d’emploi:

Une relation de travail ambiguë peut exister lorsque les droits et obligations respectifs des parties concernées ne sont pas définis clairement, ou lorsque la législation est inadéquate ou lacunaire [...]. Il existe parfois un flou en ce qui concerne les travailleurs juridiquement indépendants mais économiquement dépendants (ci-après les travailleurs économiquement dépendants) qui fournissent des services en vertu d’un contrat civil ou commercial, mais dont les revenus dépendent d’un très faible nombre de clients – voire un seul – qui, par ailleurs, leur donnent directement les instructions sur l’exécution du travail²³.

Les entreprises et les tribunaux bataillent depuis longtemps afin de déterminer si certains travailleurs sont des salariés ou des sous-traitants indépendants²⁴.

- 30.** Le fait de répertorier, à tort, des salariés comme des sous-traitants indépendants a pour effet de priver les travailleurs du transport routier de la protection de la législation sur le travail et l’emploi. Cette situation rend aussi les salariés déguisés inéligibles à des prestations essentielles, telles que les indemnités d’invalidité, de maladie et de chômage^{25, 26}.

²⁰ BIT: *Vers le centenaire de l’OIT: Réalités, renouveau et engagement tripartite*, rapport du Directeur général, rapport I(A), Conférence internationale du Travail, 102^e session, Genève, 2013, paragr. 71.

²¹ BIT: *Le champ de la relation de travail*, rapport V, Conférence internationale du Travail, 91^e session, Genève, 2003.

²² BIT: *Les formes atypiques d’emploi*, rapport pour discussion à la Réunion d’experts sur les formes atypiques d’emploi (Genève, 2015).

²³ *Ibid.*, paragr. 8.

²⁴ R. Sprague: «Worker (mis)classification in the sharing economy: Square pegs trying to fit in round holes», dans *Journal of Labor & Employment Law* (2015), vol. 31.

²⁵ R. Smith *et al.*: *The big rig: Poverty, pollution, and the misclassification of truck drivers at America’s ports – A survey and research report* (New York, National Employment Law Project, 2010).

²⁶ R. Smith *et al.*: *The big rig overhaul: Restoring middle-class jobs at America’s ports through labour law enforcement* (New York, National Employment Law Project, 2014).

Encadré 1.3 Initiative sur les classements erronés de travailleurs aux Etats-Unis

Aux Etats-Unis, le transport du fret entre les ports maritimes et les terminaux intermodaux intérieurs est assuré par de nombreux transporteurs courte distance indépendants. Max, par exemple, est un transporteur courte distance dans un port de Californie du Sud ¹. Il travaille en sous-traitance comme chauffeur indépendant rémunéré en fonction du volume transporté (et non à l'heure, comme les chauffeurs d'entreprise). Il supporte tous les coûts de son camion, c'est-à-dire le loyer, le carburant, les taxes, l'entretien et les réparations. Lorsqu'il a signé un contrat d'exclusivité avec son donneur d'ordre, il a versé un acompte et une caution pour le camion. L'entreprise de transport prélève sur ce qui lui est payé chaque mois des charges pour le lavage du camion, les réparations, l'assurance, le stationnement, les dégâts matériels et les permis de déplacement. Max travaille pour la même entreprise de transport depuis treize ans. Celle-ci ne l'autorise pas à travailler pour une autre entreprise et lui a fait signer un contrat d'exclusivité. Max travaille en moyenne cinquante-neuf heures par semaine. Son revenu net avant impôts en tant que sous-traitant indépendant est de 28 783 dollars des Etats-Unis (E.-U.) (par comparaison, le salaire médian d'un chauffeur d'entreprise est de 35 000 dollars E.-U. aux Etats-Unis). Si Max se blessait pendant son travail, il ne pourrait pas bénéficier du régime d'assurance-invalidité de l'Etat de Californie, puisqu'il n'est pas salarié ^{2, 3}.

D'après les estimations présentées dans un rapport du National Employment Law Project de 2014, les Etats-Unis comptent au total 75 200 chauffeurs portuaires, dont 49 331 pourraient faire l'objet d'un classement erroné. Ces dernières années, 400 chauffeurs portuaires ont porté plainte pour non-respect de la législation du travail auprès de la California Division of Labor Standards Enforcement. Les conseillers-auditeurs de cet organisme ont rendu 19 décisions concluant que les plaignants étaient des salariés et non des sous-traitants indépendants, et considérant comme illégales les retenues sur salaire au titre de la location de leur véhicule.

Au niveau fédéral, la division chargée des salaires et de la durée du travail au ministère du Travail a lancé en septembre 2011 une initiative sur les classements erronés (*Misclassification Initiative*) comportant tout d'abord la signature d'un mémorandum d'accord entre le ministère du Travail et l'administration des impôts. Son texte prévoit que les deux organismes agiront de concert et échangeront des informations dans le but de réduire l'incidence des classements erronés de travailleurs afin de réduire l'écart fiscal et d'améliorer le respect de la législation fédérale ⁴. Dans un deuxième temps, le ministère du Travail a signé avec 20 Etats des mémorandums d'accord visant à renforcer la coopération et à promouvoir l'initiative à ce niveau auprès des autorités en charge des questions de travail ⁵. C'est ainsi que l'Etat de New York a promulgué, le 10 janvier 2014, la loi intitulée «Commercial Goods Transportation Industry Fair Play Act» qui définit de nouveaux critères permettant de déterminer si un conducteur de véhicules utilitaires qui transporte des marchandises est un salarié ou un sous-traitant indépendant ⁶.

¹ R. Smith *et al.*: *The big rig: Poverty, pollution, and the misclassification of truck drivers at America's ports – A survey and research report* (New York, National Employment Law Project, 2010).

² *Ibid.*

³ R. Smith *et al.*: *The big rig overhaul: Restoring middle-class jobs at America's ports through labor law enforcement* (New York, National Employment Law Project, 2014).

⁴ Ministère du Travail des Etats-Unis: *Employee misclassification as independent contractors*, <http://www.dol.gov/> (consulté le 29 avril 2015).

⁵ *Ibid.*

⁶ Etat de New York, Département du travail: *Commercial Goods Transportation Industry Fair Play Act*.

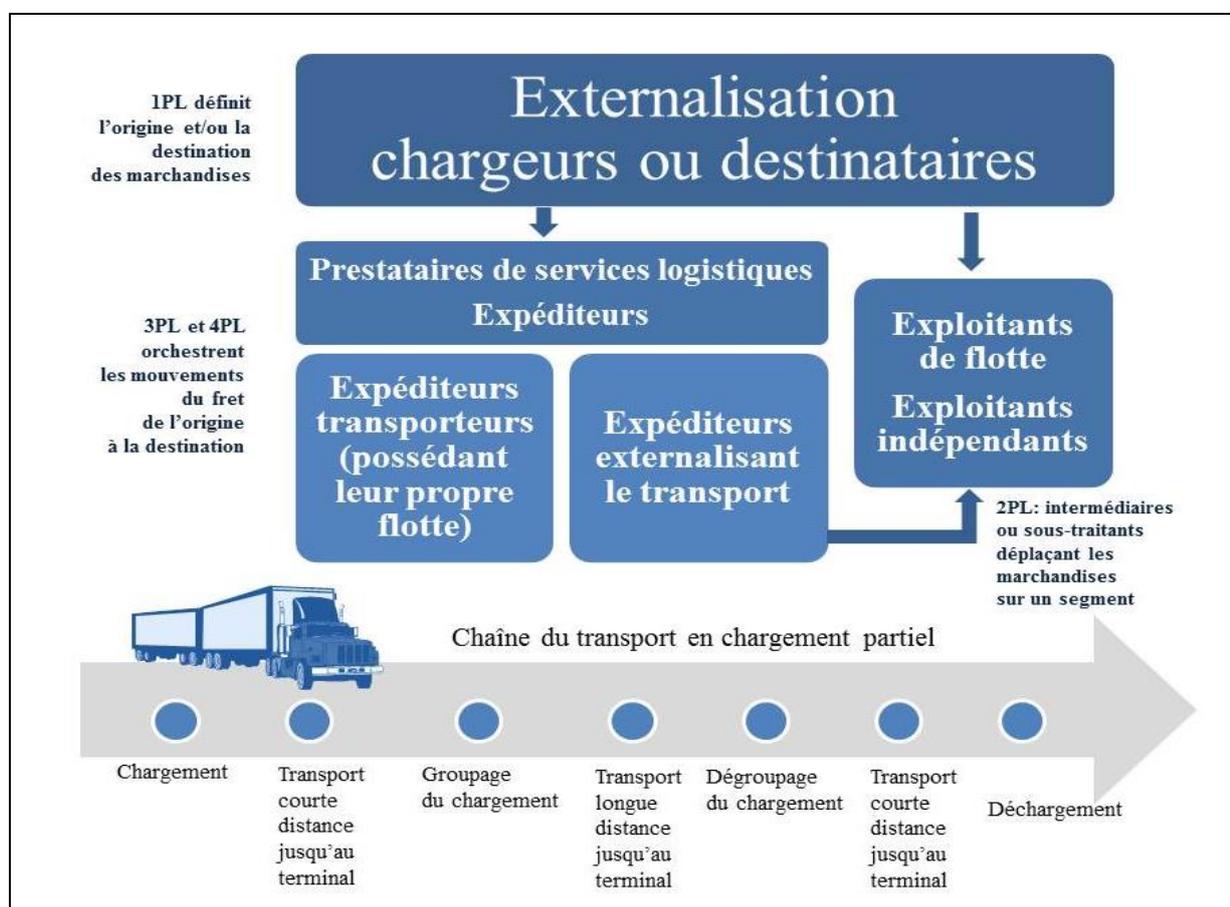
1.2.3. Segmentation et fragmentation

31. La figure 1 illustre l'organisation des services dans le secteur du transport routier et leurs rapports avec les différents niveaux de plus en plus intégrés de la chaîne logistique. Dans un premier cas, un expéditeur ²⁷ (ou un destinataire) sous-traite le transport de marchandises qui ont été achetées ou vendues – c'est le premier niveau de la logistique (IPL selon le sigle anglais). A ce stade peuvent intervenir directement des destinataires tels que de grands distributeurs, des multinationales ou des acheteurs internationaux. Avec l'internationalisation des chaînes d'approvisionnement, les fournisseurs et les distributeurs

²⁷ Il peut s'agir d'un fabricant, d'une *maquiladora* ou d'un revendeur.

ont commencé à externaliser certaines fonctions logistiques, comme l'entreposage et le transport longue distance, en s'adressant à des prestataires dits 2PL. La négociation des prix des services de transport peut se faire entre des destinataires et un ou plusieurs grands prestataires logistiques spécialisés (3PL) ou des sociétés de conseil en logistique (4PL). La plupart des grands prestataires 3PL offrent aussi des services 4PL. Les spécialistes de la logistique ont des contacts avec des entreprises de transport et, dans le cas du transport routier, avec des opérateurs autorisés à transporter des marchandises auxquels ils donnent des instructions pour l'acheminement du fret. Les transporteurs routiers possèdent parfois leur propre parc de véhicules, mais ils font souvent appel aux services d'opérateurs indépendants dans le cadre de contrats de sous-traitance. Le sous-traitant peut recevoir un pourcentage négocié du prix obtenu mais, le plus souvent, il est rémunéré à la distance parcourue. Le transporteur routier communique les instructions de l'expéditeur à l'opérateur sous-traitant concernant notamment l'enlèvement et la livraison de la cargaison. Lorsqu'il s'agit d'un transport partiel avec groupage en entrepôt et dégroupage, des dispositions sont prises afin d'obtenir un maximum d'efficacité pour chaque lot de marchandises.

Figure 1. Segmentation de l'emploi dans les services de transport routier de marchandises et liens avec les prestataires de services logistiques



Sources: Bureau of Transport and Regional Economics of the Department of Transport and Regional Services (Australie): *An overview of the Australian road freight transport industry (Working Paper 60)* (Canberra, 2003); A. Clayton et R. Mitchel: *Study on employment situations and worker protection in Australia: A report to the International Labour Office* (Centre for Employment and Labour Relations Law of the University of Melbourne, 1999); F. J. Stephenson et T. Stank: «Truckload Motor Carrier Profitability Strategies», dans *Transportation Journal*, vol. 34, n° 2 (hiver 1994), pp. 5-17; M. Rawling et S. Kaine: «Regulating supply chains to provide a safe rate for road transport workers», dans *Australian Journal of Labour Law*, vol. 25 (2012); et Transportation Research Board: *New developments in labor economics: Safe rates and chain of responsibility*, table ronde organisée lors de la 94^e session annuelle du conseil, Washington, DC, 11-15 janvier 2015.

32. Cette segmentation du processus est à la base du système de sous-traitance du transport routier et de son extrême compétitivité, les entreprises de transport et les expéditeurs de marchandises pouvant faire jouer la concurrence entre les chauffeurs pour des éléments séparés de cette chaîne de transport ²⁸.
33. L'évolution des modalités de la relation de travail a fortement modifié la composition des entités économiques du secteur. Ainsi, la libéralisation de l'accès à la profession a conduit à la multiplication des petites entreprises dans le secteur: dans la plupart des cas, le marché du transport routier de marchandises se compose d'un grand nombre de petits opérateurs ne comptant que quelques véhicules ou salariés ²⁹. Le transport routier de marchandises est donc un secteur très fragmenté, même si la situation varie d'un pays à l'autre. Cette fragmentation a des retombées sur les prix, sur la rentabilité et sur le pouvoir de négociation tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Aucun autre mode de transport de marchandises ne présente le même degré de fragmentation que le transport routier.

Encadré 1.4
La plate-forme Ji-ib en République de Corée

En Corée, le secteur du transport routier de marchandises se distingue par une structure multicouches de sous-traitants et d'opérateurs indépendants. En 2008, cette deuxième catégorie représentait 80 à 90 pour cent de l'ensemble des chauffeurs de camions du pays ¹. Les opérateurs indépendants ont beaucoup de mal à obtenir des contrats de transport de marchandises ² et sont donc pour la plupart tributaires des activités que leur sous-traitent d'autres transporteurs ou des intermédiaires de plus grande taille. Ils sont considérés comme des sous-traitants ou des travailleurs indépendants alors qu'ils sont parfois entièrement subordonnés à leurs donneurs d'ordres ³. Ces opérateurs exploitants achètent leurs propres véhicules et en assument les frais de fonctionnement.

Par ailleurs, la République de Corée pratique un système inédit appelé plate-forme Ji-ib (ou Ji-ip) ⁴. Les opérateurs indépendants sont obligés de faire partie de cette plate-forme du fait que leurs licences commerciales sont enregistrées par le truchement d'entreprises de transport en activité. La plate-forme Ji-ib a vu le jour après la seconde guerre mondiale et s'est institutionnalisée dans les années soixante ⁵. A l'époque, les flottes devaient compter un nombre minimum de véhicules fixé par la loi, ce qui mettait sur un pied d'égalité tous les transporteurs qui voulaient s'implanter sur le marché. Toutefois, cette restriction avait pour conséquence que les opérateurs indépendants devaient s'enregistrer auprès d'une entreprise de transport pour obtenir une autorisation d'activité commerciale. Les critères de flotte minimum ont été abolis en 2004, mais il subsiste une limite légale pour les véhicules utilitaires enregistrés qui fait que la plupart des opérateurs indépendants continuent d'exercer leurs activités par le biais de la plate-forme Ji-ib.

En 2008, le gouvernement de la République de Corée a annoncé la mise en place d'un système de tarification réglementaire censé garantir des conditions de travail décentes aux opérateurs indépendants du transport routier. Un programme tarifaire pilote a été testé en 2010-11. La généralisation du système de tarification réglementaire est en attente. Le dépôt, en 2013 et 2014, de textes de loi proposant l'instauration d'une commission des tarifs réglementaires témoigne d'autres efforts d'amélioration des conditions de travail des opérateurs indépendants. Ces projets n'ont toutefois pas encore atteint le stade du vote.

¹ W. Jang et I. Shin: «Explaining the different ownership structure in Korea and the US trucking industries», dans *Journal of International Logistics and Trade*, vol. 6, n° 1, juin 2008.

² A. Yun: «Organizing workers beyond an employment relationship – A case of independent drivers in the road freight transport», dans B. Sharif (dir. de publication): *The state of labour: The global financial crisis and its impact* (New Delhi, Routledge, 2014).

³ *Ibid.*

⁴ G. Smith et al.: *Assessing the effects of trucking regulation in Korea* (Washington, DC, BIRD, 1986).

⁵ *Ibid.*

²⁸ A. Clayton et R. Mitchel: *Study on employment situations and worker protection in Australia: A report to the International Labour Office* (Centre for Employment and Labour Relations Law of the University of Melbourne, 1999).

²⁹ P. Krausz: *Openness of international road freight transport markets in the UNECE Region*, Comité des transports intérieurs, Groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, 107^e session, Genève, 2012.

-
34. Lorsqu'elles existent et sont publiées, ce qui n'est pas toujours le cas, les informations sur la composition du secteur par type d'entité économique, par catégorie d'activité ou selon le profil démographique des chauffeurs routiers sont hétérogènes. Il est impossible de faire des comparaisons faute de paramètres bien établis pour la collecte de données sur les entreprises et sur les opérateurs. Les bases de données sur l'enregistrement des camions et les catégories auxquelles ils appartiennent varient d'un pays à l'autre.

1.2.4. Quelques conséquences des chaînes logistiques mondiales

35. Le transport remplit une fonction socio-économique irremplaçable en tant que trait d'union entre l'offre et la demande à l'intérieur du système de production mondial. Quelle que soit sa forme, c'est lui qui constitue le lien nécessaire entre les secteurs industriels, ce qui en fait un élément crucial des chaînes d'approvisionnement mondiales. Le transport de marchandises constitue une série indispensable de maillons (à la fois pour les produits finis et les produits intermédiaires) dont la position le long de la chaîne a pour effet de le faire fluctuer au gré de l'évolution des ventes ou de l'activité dans d'autres secteurs³⁰. Des services de transport efficaces sont un facteur de compétitivité déterminant pour la configuration et l'organisation des chaînes d'approvisionnement mondiales.
36. La demande de services de transport de marchandises a augmenté et elle sera encore alimentée dans les années à venir par la reprise économique et les modes de consommation. Les consommateurs ont pris l'habitude de commander en ligne; et les entreprises, de se fournir à l'étranger. En outre, la gestion de la production en flux tendus exacerbe encore les attentes auxquelles doivent répondre les chauffeurs à qui on demande de livrer les marchandises dans des délais compatibles avec une offre moderne de services et d'améliorer ainsi l'efficacité des chaînes de sous-traitance. Le fait que le client puisse être indemnisé pour les retards subis incite les chauffeurs à transgresser les règles en matière de repos ou de vitesse pour pouvoir livrer dans les délais et rester compétitifs.
37. Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement – et plus particulièrement les grands acheteurs internationaux et les multinationales – sont en mesure d'imposer à leurs sous-traitants des normes en matière de sécurité et de santé au travail (SST). Ils devraient chercher à limiter les risques encourus par ces sous-traitants, y compris ceux de la logistique et du transport³¹, car cela pourrait inciter les petites et moyennes entreprises (PME) et les petits prestataires de services à adopter à leur tour des normes de SST et à améliorer les conditions de travail au niveau national³².

1.2.4.1. Salaires

38. L'internationalisation des chaînes d'approvisionnement a ouvert des perspectives d'emploi et de développement économique dans le secteur du transport routier, mais les pressions de la concurrence qui en ont résulté au niveau mondial ont pesé sur les salaires et les conditions de travail. Beaucoup d'opérateurs indépendants et de petits transporteurs sont confrontés à des situations financières difficiles en raison d'une concurrence acharnée. Les petits opérateurs n'ont quasiment aucun contrôle sur des postes de coûts importants tels

³⁰ OCDE-FIT, *Perspectives des transports FIT 2015* (Paris, 2015).

³¹ Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail (EU-OSHA): *Managing risks to drivers in road transport, Working Environment Information Working Paper* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2011).

³² *Ibid.*

que le carburant et la main-d'œuvre ni sur le prix qu'ils peuvent facturer à leurs clients ou aux expéditeurs, ce qui a pour effet de les mettre en position de «preneurs de prix».

- 39.** Si le salaire minimum peut se comprendre comme le montant minimum payable à un travailleur pour un travail effectué ou des services rendus dans une période donnée ³³, un tarif de fret, lui, suppose de calculer ce que coûte l'envoi de marchandises d'un point à un autre. Or ce coût fluctue fréquemment en fonction de plusieurs facteurs, à commencer par le coût du carburant et de la main-d'œuvre. Les dispositions relatives au salaire minimum peuvent aussi poser des problèmes de calcul lorsqu'elles s'appliquent aux conducteurs routiers internationaux.
- 40.** De nombreuses études établissant un lien entre salaires et sécurité routière ont été réalisées en Australie et aux Etats-Unis ³⁴.

1.2.4.2. Visas

- 41.** L'évolution de la production et des échanges mondiaux liée au fonctionnement des chaînes d'approvisionnement internationales a eu des incidences majeures sur le transport routier international, notamment en ce qui concerne la mobilité transfrontalière des chauffeurs internationaux. Contrairement aux gens de mer et au personnel du transport aérien, les conducteurs professionnels ne sont pas couverts par des conventions internationales réglementant la délivrance de visas pour leurs activités de transport international. La réglementation des visas est au centre de la dichotomie entre sécurité nationale et compétitivité. Ainsi, le transport international de marchandises se ressent fortement des politiques gouvernementales en matière de visas, de sécurité et d'assurance applicables aux chauffeurs, aux opérateurs de transport, aux véhicules, aux cargaisons et à certaines activités spécifiques ³⁵. En 2006, la Réunion tripartite sur les questions sociales et dans le domaine du travail découlant des problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux du BIT a analysé les difficultés les plus souvent rencontrées par les chauffeurs internationaux ³⁶.

³³ BIT: *Salaires minima: Méthodes de fixation, application et contrôle*, rapport III (partie 4B), Conférence internationale du Travail, 79^e session, Genève, 1992.

³⁴ Par exemple: M. Belzer *et al.*: *Paying for safety: An economic analysis of the effect of compensation on truck driver safety* (Washington, DC, Federal Motor Carrier Safety Administration, 2002); et M. Quinlan et L. Wright: *Remuneration and safety in the Australian heavy vehicle industry: A review undertaken for the National Transport Commission* (Melbourne, National Transport Commission, 2008).

³⁵ C. Kunaka *et al.*: *Quantitative analysis of road transport agreements (QuARTA)* (Washington, DC, BIRD, 2013).

³⁶ BIT: *Note sur les travaux*, Réunion tripartite sur les questions sociales et dans le domaine du travail découlant des problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux (Genève, 23-26 octobre 2006).

2. Emploi et autres aspects du transport routier

42. Le secteur du transport routier – qui englobe le transport de voyageurs par des moyens tels qu'autobus, autocars et taxis, ainsi que le transport de fret commercial – emploie de très nombreuses personnes. Pour assurer sa résilience à l'avenir, il convient donc que les préoccupations en matière de sécurité et de travail décent aient le même poids dans la balance que les considérations touchant l'innovation, la concurrence et la productivité.
43. Le transport routier est un secteur dans lequel la promotion de l'égalité des chances dans l'emploi et de l'égalité des salaires se heurte à des obstacles de taille. Il conviendrait notamment de s'intéresser de plus près à la capacité du secteur à attirer et retenir les travailleurs, en mettant plus spécialement l'accent sur les femmes. La durée du travail est un autre sujet de préoccupation. Dans certains pays, il n'est possible de gagner le minimum vital qu'à condition de travailler un nombre d'heures excessif. Le fait que la réglementation des services de transport ne mette pas tous les acteurs sur un pied d'égalité nuit au respect, à la protection et à la réalisation des droits des travailleurs qui appliquent les règles du jeu.

2.1. Les chiffres de l'emploi

44. D'une manière générale, les catégories «transport, entreposage et communications» ou simplement «transport» sont courantes dans les bases de données statistiques. Cependant, il est plus difficile de trouver des données ventilées par mode de transport ou selon la distinction marchandises/voyageurs. Lorsqu'on s'intéresse uniquement au transport routier, il faut se souvenir que les données statistiques fiables sont, au mieux, limitées.
45. Le secteur du transport routier recouvre un large éventail d'activités et a des effets directs et indirects sur l'emploi. Premièrement, il crée directement des emplois du fait principalement de la construction d'infrastructures et de ses propres activités d'exploitation, de maintenance et de supervision. Deuxièmement, il génère la création d'emplois indirects par ses effets sur la compétitivité et la productivité du reste de l'économie¹.
46. Le transport contribue de manière substantielle au PIB et à l'emploi. Sa part dans le PIB se situe globalement entre 1 et 4 pour cent. On ne dispose pas de données complètes et uniformes concernant l'emploi du fait de la fragmentation du secteur. Le tableau 2.1 donne un aperçu de l'emploi dans le transport routier, ventilé entre transport de marchandises et transport de voyageurs, lorsque ces chiffres sont disponibles. La main-d'œuvre informelle n'est pas comptabilisée dans les chiffres officiels de l'emploi et les bases de données statistiques. Le transport urbain est souvent un gros pourvoyeur public d'emplois. La part du transport routier dans l'emploi total s'échelonne entre 0,36 pour cent et 5 pour cent.

¹ European Union Road Federation (ERF): *ERF's position on the socio-economic benefits of roads to society* (Bruxelles, 28 mars 2001).

Tableau 2.1. Emploi dans le transport routier de voyageurs et de marchandises et part dans l'emploi total

Pays	Année	Emploi dans le transport routier de marchandises	Emploi dans le transport routier de voyageurs	Nombre total d'emploi dans le transport routier	Part du transport routier dans l'emploi total (en %)
Argentine	2005	n.d.	n.d.	476 223	5,00
Australie	2009	<i>162 600</i>	<i>81 300</i>	243 900	2,26
Canada	2011	406 111	168 441	574 552	3,34
Chili	2011	182 019	17 717	199 736	2,67
Chine	2012	n.d.	n.d.	2 778 125	0,36
UE-28	2011	<i>3 000 000</i>	<i>1 976 600</i>	4 976 600	2,25
Autriche	2011	58 700	54 700	113 400	2,75
Belgique	2011	63 100	12 000	75 100	1,68
Bulgarie	2011	48 000	34 200	82 200	2,34
République tchèque	2011	117 100	62 700	179 800	3,47
Danemark	2011	29 400	27 400	56 800	2,02
Finlande	2011	45 300	23 500	68 800	2,81
France	2011	360 400	248 600	609 000	2,38
Allemagne	2011	386 800	336 100	722 900	1,79
Grèce	2011	<i>53 100</i>	<i>54 000</i>	<i>107 100</i>	2,30
Italie	2011	327 800	171 200	499 000	2,02
Pays-Bas	2011	119 500	69 600	189 100	2,20
Pologne	2011	289 400	144 000	433 400	2,73
Portugal	2011	65 200	35 300	100 500	2,04
Roumanie	2011	97 300	78 200	175 500	1,94
Espagne	2011	<i>337 000</i>	179 300	<i>516 300</i>	2,75
Suède	2011	79 300	68 000	147 300	3,26
Royaume-Uni	2011	269 300	<i>239 500</i>	<i>508 800</i>	1,63
Inde	2008	n.d.	n.d.	5 753 920	1,54
Mexique	2012	<i>1 333 333</i>	<i>666 667</i>	<i>2 000 000</i>	4,04
Afrique du Sud	2005	63 500	363 900	427 400 *	3,35
Etats-Unis	2014	2 422 300	835 750	3 258 050	2,22

* Des données plus récentes chiffrent à 481 618 le nombre total d'emplois dans le transport routier, dont 60 pour cent dans le secteur formel et 40 pour cent dans le secteur informel (Statistics South Africa Quarterly Labour Force Survey, Quarter 2, 2013).

Note: Les chiffres en italique sont des estimations (par la source d'information); n.d.: non disponible; les parts de l'emploi total sont calculées d'après les chiffres d'EUROSTAT pour les pays de l'Union européenne et d'après les profils par pays d'ILOSTAT pour les autres pays suivant les années indiquées.

Sources: Argentine: Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (2007); Australie: Australian Bureau of Statistics (2010); Canada: Transport Canada (2011); Chili: Instituto Nacional de Estadísticas; Chine: Bureau national de la statistique (2013); UE: EUROSTAT; Inde: Ministry of Labour and Employment; Mexique: Secretaria de Comunicaciones y Transporte (2013); Afrique du Sud: Stellenbosch University and Department of Labour (2005); Etats-Unis: Bureau of Labor Statistics, Department of Labor (2015).

2.2. Recrutement, maintien dans l'emploi, vieillissement et équilibre hommes-femmes

47. La performance du conducteur est un élément essentiel de l'offre de services de transport efficaces et de qualité. Les problèmes liés au recrutement et au maintien dans l'emploi des conducteurs routiers ont donc une incidence directe sur la qualité et l'efficacité des services. En Australie, au Canada et aux États-Unis, les transporteurs sont confrontés périodiquement ou de manière constante à des pénuries de main-d'œuvre du fait de l'augmentation récente de la demande, et ce phénomène pourrait également s'observer à l'avenir dans de nombreux autres pays. Une forte rotation du personnel a de lourdes conséquences financières pour les opérateurs, car ce sont eux qui supportent les coûts de recrutement, d'embauche et de formation des conducteurs. Une plus grande stabilité de la main-d'œuvre leur permettrait d'investir ces ressources dans l'amélioration du recrutement, de la formation, de la rémunération, des primes de résultat, des outils et des différentes formes de soutien offertes au personnel. Dans certains cas, de meilleures conditions de travail permettraient de retenir la main-d'œuvre et de faire baisser les taux de rotation.
48. Plusieurs facteurs semblent avoir un impact sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des conducteurs, au premier rang desquels le niveau de rémunération. Une rémunération relativement faible, compte tenu en particulier du caractère exigeant du travail, peut avoir un effet sur la qualité des candidats et des stagiaires.
49. Le transport routier emploie essentiellement des hommes. Les pénuries de main-d'œuvre que connaissent certaines régions pourraient trouver une solution si l'on attirait davantage de femmes vers le métier de conducteur de camion ou de bus. Cela dit, l'emploi féminin est en progression, en particulier dans certains modes de transport comme les services d'autobus².

Encadré 2.1 Les femmes dans le secteur du transport

Des conditions de travail difficiles peuvent rendre le secteur du transport peu attrayant aux yeux des femmes, en particulier du point de vue des horaires, de l'organisation en équipe (24/7) et du lieu de travail (par exemple, conduire un camion sur de longues distances et loin du domicile). Ce manque d'attrait est renforcé par des stéréotypes sexuels – des idées reçues sur les rôles respectifs des femmes et des hommes – qui peuvent être profondément ancrés dans les secteurs où les hommes sont majoritaires, comme celui du transport. Bien que le nombre total de femmes employées dans le transport par autobus ait augmenté, une étude de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) montre que la proportion de femmes exerçant la profession de chauffeur routier reste globalement faible¹.

En 2014, le BIT a publié un document de travail² et une note de synthèse traitant des conditions de travail et des politiques des sociétés de transport censées favoriser une approche intégrée de l'égalité entre hommes et femmes. Ces documents examinent aussi les possibilités de réussite et d'avancement et les barrières auxquelles se heurtent les femmes qui travaillent dans le secteur du transport. La même année, l'ITF a fait paraître de son côté un manuel sur la santé et la sécurité destiné plus spécialement aux conductrices³.

¹ ITF: *Les travailleuses des bus en route vers l'égalité: Guide des bonnes pratiques à l'intention des syndicats des transports routiers* (Londres, ITF, 2013).

² P. Turnbull: *Promoting the employment of women in the transport sector – Obstacles and policy options* (Genève, BIT, 2014).

³ ITF: *Les femmes en route vers... un environnement de travail sûr et sain* (Londres, ITF, 2014).

² EU-OSHA: *A review of accidents and injuries to road transport drivers* (Luxembourg, 2010).

2.3. Temps de travail

- 50.** L'attention que suscite la fatigue des conducteurs professionnels est d'autant plus grande que la réglementation de leur temps de travail a un impact économique important. Cet impact se manifeste aux niveaux du chauffeur, de l'entreprise et de l'ensemble de l'économie, et traduit notamment la perception d'un profond clivage entre les impératifs de la sécurité et la recherche de la prospérité. La réglementation du temps de travail des chauffeurs professionnels peut être un moyen de créer des conditions égales pour tous les transporteurs. De nombreuses dispositions spécifiques sont prévues pour garantir des horaires de travail raisonnables, en particulier: le temps de repos journalier minimum, le temps de conduite journalier maximum, le tour de service quotidien maximum, les pauses obligatoires, la durée hebdomadaire maximale de travail, le délai de reprise³, le temps d'inactivité et le temps passé sur une couchette (y compris en cas de «sommeil fractionné»). Les camionneurs peuvent avoir des horaires de travail chargés et irréguliers, avec de longues périodes loin de leur domicile et un travail précaire⁴.
- 51.** Chaque pays peut choisir la manière de réglementer la durée du travail, les périodes de repos et les pauses dans le secteur du transport routier. L'Australie, le Bangladesh, le Canada, le Chili, les Etats-Unis, le Ghana, l'Inde, le Nigéria, la Suisse et les Etats membres de l'Union européenne (UE) ont une législation particulière pour réglementer les horaires de travail dans le transport routier. D'autres pays appliquent par défaut les règles générales qui prévalent en matière de temps de travail.
- 52.** Parmi les outils permettant de faire respecter la réglementation des temps de travail, de pause et de repos dans le secteur du transport routier figurent les chronotachygraphes, les carnets de route et les enregistreurs numériques. Le chronotachygraphe est l'appareil d'enregistrement intégré au tableau de bord dont l'utilisation est la plus ancienne. Conçu pour enregistrer les données relatives à la conduite afin de pouvoir vérifier les temps de travail et de pause des conducteurs⁵, il est devenu obligatoire au cours des années soixante-dix dans l'UE. En dehors de l'UE, le chronotachygraphe est également obligatoire au Brésil et au Japon. Les carnets de route constituent le système le plus répandu de contrôle du respect de la réglementation sur le temps de travail. L'UE, la Belgique et la France ont adopté des mesures supplémentaires pour éviter que les chauffeurs passent leur période de repos hebdomadaire dans la cabine du camion⁶.

³ Nombre d'heures consécutives d'inactivité entre chaque semaine ou quinzaine de travail requis pour reprendre le décompte de la durée maximum de travail à la semaine ou à la quinzaine.

⁴ M. Belzer: «Labor and Human Resources», dans L. Hoel *et al.* (dir. de publication): *Intermodal Transportation: Moving Freight in a Global Economy* (Washington, DC, Eno Transportation Foundation, 2010).

⁵ R. Schmidt-Cotta *et al.*: *VERONICA: Vehicle even recording based on intelligent crash assessment: Project final report* (Bruxelles, Commission européenne, 2006).

⁶ Déclaration de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant les récentes mesures prises par la Belgique et la France pour l'application du règlement (CE) n° 561/2006 sur les temps de conduite et de repos, notamment en matière de temps de repos hebdomadaire normal pris dans le véhicule (Bruxelles, ETF, 2014).

Encadré 2.2
Horaires de travail atypiques dans le secteur du transport routier en Europe

Une étude réalisée par le Parlement européen sur les horaires et les formes de travail atypiques dans l'Union européenne décrit les pratiques suivantes* :

- En Autriche, les salariés du secteur effectuent plus régulièrement du travail posté que la moyenne nationale.
- En Belgique, la proportion de salariés du transport travaillant en permanence de nuit (14 pour cent) est beaucoup plus élevée que la moyenne nationale (2 pour cent), tandis que 60 pour cent des chauffeurs travaillent parfois la nuit et 25 pour cent une à trois nuits par semaine.
- En Espagne, plus de 75 pour cent des salariés interrogés conduisent parfois la nuit.
- Au Danemark, 42 pour cent des salariés du secteur travaillent en permanence de jour, contre une moyenne nationale de 80 pour cent, tandis que 31 pour cent ont des horaires irréguliers, contre une moyenne nationale de 9 pour cent.
- Au Royaume-Uni, les chauffeurs ont généralement des horaires de travail par équipes plus atypiques que ceux des autres professions. Le travail de week-end est courant et le travail de nuit est largement répandu afin de profiter du relatif dégageant du réseau routier.

* G. Aresu: *Social and working conditions in the transport sector of the European Union* (Bruxelles, Parlement européen, 2009).

2.4. Des conditions égales pour tous

2.4.1. Les entreprises de transport en réseau

53. Les entreprises de transport en réseau proposent de nouveaux services de transport en ligne qui ne relèvent pas du cadre réglementaire général applicable au secteur des taxis, tel qu'il est présenté dans le tableau 2.2. Les plates-formes technologiques qu'elles utilisent constituent une offre supplémentaire sur le marché du transport.

Tableau 2.2. Cadre réglementaire général de l'exploitation des taxis

	Contrôle qualité	Restrictions quantitatives	Réglementation économique
Caractéristiques du cadre réglementaire	Sécurité du véhicule Aptitude de l'opérateur et du chauffeur, temps de conduite Confort, type de véhicule (couleur, accessibilité aux personnes handicapées à mobilité réduite) Restrictions d'aspect (couleur, signalisation)	Limitation du nombre de licences ou de permis d'exploitation; analyse de la demande non satisfaite, de pointe ou latente	Tarifs et charges: les modèles de coût des taxis prennent généralement en compte l'achat du véhicule, son amortissement, les frais d'entretien, d'assurance et d'infrastructure (permis, licences) et la rémunération du chauffeur

Source: J. Cooper et al.: *Taxi! Urban economies and the social and transport impacts of the taxicab* (Surrey, Ashgate Publishing, 2010).

54. Curb (anciennement Taxi Magic) est le premier service à avoir utilisé une application en ligne pour mettre en contact l'offre et la demande de taxis, révolutionnant ainsi ce secteur des transports urbains. Lancé en 2008 aux Etats-Unis, le service fonctionnait sur la base d'un partenariat avec de grandes compagnies de taxis et offrait des services de localisation de véhicules, d'appel via une application mobile et de paiement par carte de crédit. Curb est toujours là et travaille avec des compagnies de taxis ayant pignon sur rue. Son application permet d'obtenir une course en taxi en l'espace de quelques minutes. C'est le

taxi le plus proche – à condition d’être abonné au programme et quelle que soit la compagnie dont il dépend – qui prend le client en charge⁷. Un service similaire a vu le jour sous le nom de Taxi Deutschland⁸ en Allemagne.

- 55.** Les entreprises de transport en réseau se distinguent du modèle Curb en ce qu’elles permettent de réserver des services de transport – comparables à des services de limousines ou de taxis – au moyen d’une application Smartphone. Apparues en 2009, elles défendent publiquement le service qu’elles proposent en faisant valoir qu’elles se contentent de mettre en relation des propriétaires de véhicules déjà en circulation avec des clients potentiels en quête d’une course, et qu’elles ne sont pas liées à un véhicule, à un opérateur ou à un chauffeur particulier. Elles insistent généralement sur le fait que leur offre de services se résume à l’exploitation de la plate-forme technologique de mise en relation entre l’offre et la demande. L’entreprise de transport en réseau, telle que définie initialement par la California Public Utilities Commission, est:

une organisation, qu’il s’agisse d’une société anonyme, d’une société de personnes, d’une entreprise individuelle ou de toute autre forme, [...] qui fournit des services de transport convenus au préalable contre rémunération, en utilisant une application en ligne (app) ou une plate-forme pour mettre en relation des voyageurs avec des conducteurs utilisant leur véhicule personnel⁹.

Les entreprises visées par cette définition sont, entre autres, Didi Dache, GrabTaxi, Hailo, InstaCab, Kuaidi Dache, OlaCabs, SideCar, Lyft, TaxiForSure et Uber.

- 56.** Les entreprises de transport en réseau se sont créées pour répondre à une demande que ne satisfont pas les modèles réglementaires traditionnels des taxis, dont le manque de fiabilité potentiel détourne la clientèle vers les nouveaux services. Actuellement, le modèle économique des entreprises de transport en réseau peut compter sur un apport important de capital-risque qui leur permet de concurrencer les services traditionnels de taxis et de limousines. Sans cet apport, on peut se demander si les services de transport en réseau et de covoiturage pourraient survivre et durer, compte tenu notamment des obstacles juridiques auxquels ils sont et vont être confrontés¹⁰. La question se pose aussi de savoir comment le public de voyageurs pourrait s’assurer que les autorités veillent à sa sécurité et aux conditions de travail des chauffeurs.

- 57.** Uber¹¹, la start-up de San Francisco, a démarré en 2009 avec pour particularité d’appliquer une politique de majoration tarifaire automatique («surge pricing»). Ce système de fixation des prix est également appliqué par Lyft. Il consiste à augmenter les tarifs afin de garantir

⁷ Transportation Fairness Alliance: *Frequently asked questions*, <http://www.tfapdx.org/> (consulté le 8 juillet 2015).

⁸ Taxi Deutschland: *Servicegesellschaft für Taxizentralen* (services pour centrales de taxis), <http://www.taxi-deutschland.net/index.php/taxiapp> (consulté le 8 juillet 2015).

⁹ California Public Utilities Commission: *Decision adopting rules and regulations to protect public safety while allowing new entrants to the transportation industry*, Order instituting rulemaking on regulations relating to passenger carriers, ridesharing, and new online-enabled transportation services (19 septembre 2013).

¹⁰ R. Mundy: *Regulatory reform: Impacts at curbside and effect of evolving technology providers and competition*, contribution soumise au Workshop 185: Future taxis: The evolution of on-demand transport: Taxis, transportation network companies, and the implications of new technologies, Transport Research Board, 94^e session annuelle (Washington, DC, 11 janvier 2015).

¹¹ En date du 1^{er} avril 2015, Uber était présent dans 55 pays et plus de 200 villes.

un service fiable lorsque la demande ne peut être satisfaite par le nombre de chauffeurs en circulation. Lorsque la demande est forte, en effet, le nombre de chauffeurs devient limité, et le fait d'augmenter les prix permet d'encourager d'autres chauffeurs à se rendre disponibles. L'entreprise fait en sorte qu'une alerte apparaisse sur l'écran de l'application lorsque la majoration tarifaire entre en vigueur. De son côté, le client doit accepter un tarif plus élevé avant d'être connecté à un chauffeur ¹².

- 58.** Un aspect important de ce service est la notation du chauffeur et de sa prestation. Les évaluations instantanées données par les clients sont une façon de contrôler le comportement du chauffeur et le service offert. Les mauvaises appréciations sont prises au sérieux, car elles peuvent entraîner la perte d'emploi, le chauffeur étant alors déconnecté de la plate-forme et, par conséquent, dans l'incapacité de répondre à la demande. Le chauffeur peut lui aussi noter ses clients, ce qui permet éventuellement d'éliminer certains usagers du système. Les entreprises de transport en réseau imposent aussi des critères relatifs au type de véhicule que doivent acheter les chauffeurs. D'où la question de savoir si ce type de contrôle est constitutif ou non d'une relation de travail ¹³, sachant que les chauffeurs qui travaillent ainsi avec leur véhicule privé, selon des modalités souples et informelles, ne bénéficient d'aucune sécurité ni d'aucune couverture sociale ¹⁴.
- 59.** Les entreprises de transport en réseau se heurtent à une forte opposition des taxis, surtout depuis 2013. Les chauffeurs de taxi ont fait grève, et les activités des nouvelles plates-formes ont parfois été interdites. La figure 2.1 illustre la situation juridique de la société Uber dans le monde en février 2015. Elle cartographie les services d'Uber en indiquant les lieux où ils sont autorisés, soumis à restrictions, ou interdits.
- 60.** Les entreprises de transport en réseau soutiennent qu'elles sont de simples plates-formes technologiques et déclinent toute responsabilité en cas d'accident. Les taxis, en revanche, sont obligés de souscrire une assurance civile professionnelle pour couvrir les éventuels dommages matériels ou corporels causés aux passagers. Plusieurs accidents graves ont ouvert le débat sur la question de l'assurance obligatoire pour les services de transport en réseau. À terme, les assureurs mettront peut-être sur le marché un produit destiné aux chauffeurs des services de covoiturage en ligne ¹⁵. Toutefois, étant donné le système actuel de tarification des assurances professionnelles, qui est fonction du risque encouru (distance parcourue dans des rues encombrées), le coût pourrait finalement être aussi élevé que pour les taxis ou les limousines. Cette charge financière supplémentaire, pour le moment absente de l'équation économique des services en ligne occasionnels ou rendus à temps partiel, pourrait s'avérer fatale pour les prestataires ¹⁶. Des cas d'agression et le viol présumé d'une passagère ont aussi mis en lumière l'éventuelle insuffisance des méthodes de sélection des chauffeurs et des critères de sécurité.

¹² Uber: *Qu'est-ce que la majoration tarifaire?*, <https://help.uber.com/h/6c8065cf-5535-4a8b-9940-d292ffdce119> (consulté le 8 juillet 2015).

¹³ R. Mundy: *Regulatory reform: Impacts at curbside and effect of evolving technology providers and competition*, contribution soumise au Workshop 185: Future taxis: The evolution of on-demand transport: Taxis, transportation network companies, and the implications of new technologies, Transport Research Board, 94^e session annuelle (Washington, DC, 11 janvier 2015).

¹⁴ CSI: *ITUC Statement on UN Women and Uber* (Bruxelles, 13 mars 2015).

¹⁵ R. Mundy, *op. cit.*

¹⁶ *Ibid.*

-
- 61.** Lors du sixième Forum international des taxis, en novembre 2014, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a lancé une nouvelle initiative visant à offrir une garantie de sécurité, de fiabilité et de qualité aux clients des services de taxi traditionnels¹⁷. Le Réseau mondial de taxis de l'IRU rassemble des fédérations de l'industrie du taxi, des grands fournisseurs d'applications sur Smartphone pour les taxis et des entreprises partenaires inscrivant leur activité dans le cadre du régime réglementaire en vigueur. Son comité consultatif se compose d'experts de l'industrie et de représentants de l'ITF et de l'OCDE-FIT. Les fournisseurs d'applications sur Smartphone pour les taxis peuvent demander à devenir partenaires du réseau mondial. L'un des critères à satisfaire pour y être admis est que les réservations effectuées en ligne doivent être envoyées à des «sociétés de taxis dûment autorisées» et réparties par ces dernières. Des critères de sécurité, de qualité du service et de non-discrimination ainsi que des tarifs agréés sont également imposés¹⁸.
- 62.** Le phénomène des plates-formes de services de transport en ligne ne doit pas être analysé uniquement sous l'angle de la redéfinition des points d'accès au marché ou des services de taxi et de limousine¹⁹. Laisser ces nouveaux intermédiaires exercer leur activité en toute liberté revient à déréglementer totalement l'industrie des taxis et, dans certains cas, celle des limousines²⁰, avec pour conséquences la libéralisation de l'accès au marché, des tarifs incontrôlés et sans limites, une autoaccréditation des chauffeurs, une multiplication des problèmes d'assurance, et peu de restrictions sur l'âge et le type des véhicules²¹. Les entreprises de transport en réseau ont un impact négatif sur l'emploi formel de ce secteur, et leur modèle économique entraîne un manque à gagner fiscal pour les gouvernements. La sécurité de l'usager, des méthodes de calcul des tarifs prévisibles, des conditions d'emploi et de travail légales et décentes pour le chauffeur et une couverture d'assurance adéquate justifient qu'elles soient contrôlées par les pouvoirs publics et soumises à une réglementation. Les mesures prises dans ce domaine doivent garantir une concurrence équilibrée avec les services existants et les chauffeurs professionnels.

¹⁷ Une autre initiative résultant de ce forum a été la déclaration conjointe IRU-ETF: *Les taxis – Pour une concurrence équitable*, adoptée le 19 novembre 2014.

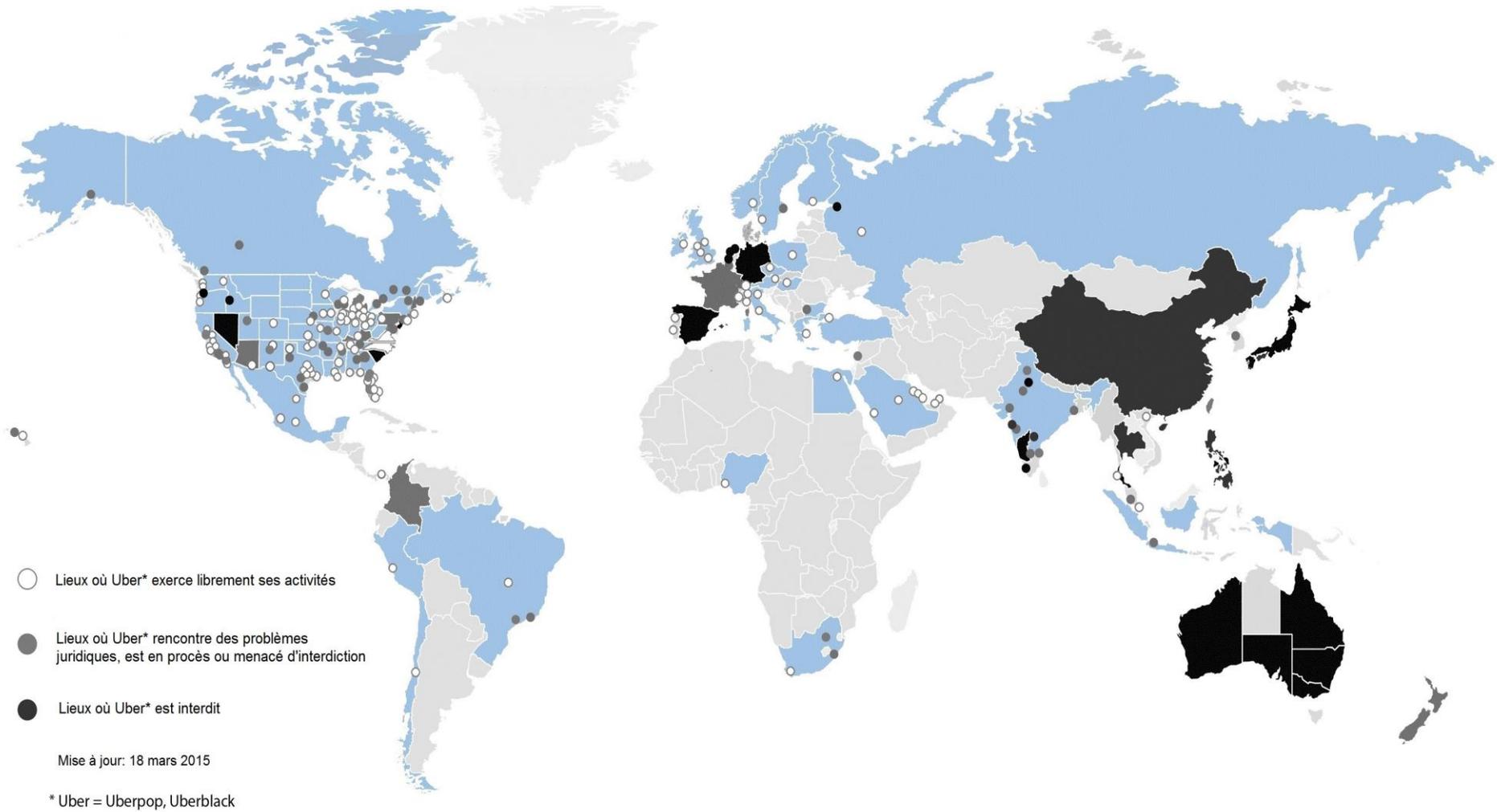
¹⁸ IRU: *Global Taxi Network – Anytime, anywhere!*, https://www.iru.org/en_global_taxi_network (consulté le 8 juillet 2015).

¹⁹ R. Mundy: *Regulatory reform: Impacts at curbside and effect of evolving technology providers and competition*, contribution soumise au Workshop 185: Future taxis: The evolution of on-demand transport: Taxis, transportation network companies, and the implications of new technologies, Transport Research Board, 94^e session annuelle (Washington, DC, 11 janvier 2015).

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

Figure 2.1. Situation de la société Uber dans le monde (liberté d'exercice, restrictions, interdiction)



Source: Correspondance privée avec Dieter Schlenker et Anja Floetenmeyer, publiée avec l'aimable autorisation de Taxi Deutschland (Genève, archives du BIT, 7 avril 2015).

-
63. Une déréglementation complète ou une réglementation allégée des services de transport en réseau constituerait un recul pour le secteur. C'est parce que les services étaient peu sûrs et répondaient mal à la demande qu'il a été décidé, au départ, de les réglementer. Dans l'état actuel des choses, une approche uniforme n'est pas recommandable, car les services de taxi sont généralement réglementés aux niveaux local, régional ou provincial. Le phénomène des plates-formes de services de transport en ligne est encore trop récent pour que l'on puisse en tirer des leçons ou dégager les meilleures pratiques à suivre. Les autorités chargées de la réglementation du secteur des taxis sont les mieux placées pour s'attaquer au problème des services en réseau en prenant en compte la demande et le cadre réglementaire existant et en adoptant, après examen, les solutions les plus adaptées à leur région et à leurs besoins.

2.4.2. Transport public et austérité à Athènes: trouver un équilibre en situation d'après-crise

64. Depuis 2008, la récession économique et la crise financière mettent à rude épreuve les autorités publiques chargées d'assurer les services de transport. Il n'est pas facile de trouver un équilibre entre les mesures d'austérité négociées avec les créanciers et les pressions de l'opinion publique qui réclame le maintien, voire une amélioration, des services de transport public. L'une des réponses à l'austérité a pris la forme d'actions de grève. En Belgique, par exemple, des grèves ont été organisées en décembre 2014 et avril 2015 pour protester contre les mesures d'austérité et la décision de relever l'âge de départ à la retraite des travailleurs (de 65 à 67 ans à partir de 2030). Les paragraphes qui suivent présentent brièvement la situation des services de transport public d'Athènes depuis la crise ²².
65. L'Organisation des transports urbains d'Athènes (OASA), récemment rebaptisée Transport for Athens (TfA), est l'organisme public chargé de la planification et de la gestion des services de transport public à Athènes (à l'exception des chemins de fer). TfA dépend du ministère des Infrastructures, du Transport et des Réseaux. Elle a deux filiales qui assurent le fonctionnement et l'entretien du réseau de transport depuis 2011: STASY S.A. (métro et tram) et OSY S.A. (autobus à moteur thermique et trolleybus). TfA est confrontée à plusieurs problèmes liés à la crise de 2008 qui ont de lourdes conséquences pour son fonctionnement et ses finances, parmi lesquels:
- a) Les engagements pris par le pays vis-à-vis du Fonds monétaire international (FMI), de l'UE et de la Banque centrale européenne (BCE) (en matière de comptabilité et de subventions à STASY S.A. et OSY S.A.), lesquels ont débouché sur des réformes et un plan d'action instituant des critères de résultats, des objectifs indicatifs, de nouvelles règles comptables et le plafonnement des subventions.
 - b) Les prix des billets et cartes de voyage ont augmenté en 2011 sans que cela ait un effet positif sur les recettes de l'opérateur. En septembre 2014, de nouveaux produits ont été lancés et les prix ont été revus à la baisse afin de promouvoir la mobilité et l'intermodalité, parallèlement à un durcissement des mesures de lutte contre la fraude.
 - c) L'offre de services a diminué pour s'adapter aux nouvelles réalités financières de TfA: limitation du service sur les lignes peu fréquentées et adaptation du réseau d'autobus suite aux extensions du métro.

²² Correspondance privée avec TfA et la municipalité d'Athènes (Genève, archives du BIT, 17 avril 2015).

d) La fréquentation a baissé de 26 pour cent du fait de la montée du chômage, de la diminution de la consommation, de la précarisation de l'emploi et d'une plus grande insécurité économique.

66. S'agissant de la main-d'œuvre, il n'y a eu aucune nouvelle embauche depuis 2009. Les effectifs de TfA ont diminué de 33 pour cent sous l'effet des départs naturels entre 2008 et 2014. Par ailleurs, en 2011, près de 150 salariés d'OSY S.A. ont été licenciés, la réforme s'étant accompagnée d'un contrôle qui a permis de découvrir des dossiers et des diplômes d'études falsifiés. Quelque 80 salariés de STASY S.A. ont été réaffectés à la billetterie et à l'inspection. Le nombre des salariés de la société holding de TfA a diminué de 53 pour cent. Entre 2008 et 2014, le nombre de salariés d'OSY S.A. a baissé de 35 pour cent; et celui de STASY S.A., de 24 pour cent. Pour cause de contraintes financières, la formation est réduite à sa plus simple expression depuis 2008. Toutefois, en 2014, TfA a mis en route un projet de valorisation des ressources humaines à l'intention des chauffeurs de bus et de trolleybus. Elle a également lancé un programme de formation des contrôleurs chez OSY S.A. et STASY S.A.

67. En dépit des problèmes qui se sont posés récemment, la direction de TfA a décidé de considérer que les difficultés de l'après-crise pourraient se muer en nouvelles opportunités pour l'utilisation des transports publics. Pour attirer de nouveaux voyageurs, augmenter la fréquentation et moderniser les services, TfA a apporté les améliorations suivantes:

a) En 2009, les anciens autobus ont été remplacés par 320 nouveaux véhicules, écologiquement plus performants. Ces autobus sont aussi adaptés aux personnes à mobilité réduite. Le reste de la flotte a été équipé de véhicules à plancher surbaissé, avec dispositif d'abaissement ou palette déployable facilitant l'accès des fauteuils roulants.

b) Les couloirs d'autobus se sont multipliés dans la zone urbaine d'Athènes afin d'améliorer les temps de parcours et l'efficacité du service.

c) De nouvelles sources de recettes ont été explorées, ce qui a donné lieu à l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toits d'immeubles appartenant au groupe TfA, en coopération avec l'entreprise publique d'électricité (DEH) et le gestionnaire du réseau électrique (ADMIE).

d) Un «billet unique» valable sur l'ensemble du réseau de transport a été mis en service. Tous les points du réseau sont désormais accessibles par la billetterie automatique, les cartes magnétiques et les dispositifs de billetterie mobile. En outre, le plan des lignes d'autobus a été revu de manière à promouvoir l'intermodalité.

e) Un vaste système d'information des voyageurs et de gestion de la flotte a été mis en place. Quelque 1 000 arrêts de bus intelligents ont été équipés de panneaux d'information, et les voyageurs peuvent disposer en temps réel d'informations sur les services via l'Internet, les applications mobiles et les SMS.

68. L'année 2014 a vu la situation se redresser. Les recettes ont augmenté de 6 pour cent tandis que les coûts d'exploitation n'ont pratiquement pas varié et, pour la première fois après cinq années de déclin continu, la fréquentation a augmenté de 1,4 pour cent pour atteindre 651,1 millions de voyageurs. Un plan d'action biennal (2015-16) contenant des mesures pour augmenter les recettes, rationaliser les coûts et renforcer la place de l'utilisateur dans l'organisation des services a déjà été approuvé par le FMI, l'UE et la BCE. TfA le met en application en coordination avec la CEE-ONU qui lui apporte son soutien technique.

2.4.3. Cabotage

69. On parle de cabotage lorsqu'un transporteur enregistré et titulaire d'une licence délivrée dans un pays A charge et achemine du fret sur le territoire d'un pays B. En l'absence d'une libéralisation totale du marché, les accords bilatéraux sont le principal instrument permettant d'encadrer et de réglementer les services de transport routier international. Ces accords varient par leur champ d'application et leurs dispositions, mais, dans leur détail, ils sont souvent révélateurs du degré d'ouverture du marché des services de transport routier des pays concernés ²³. La diversité de ces accords est une difficulté pour les opérateurs de transport qui doivent s'y conformer.
70. Certains pays réglementent le cabotage par le biais de systèmes de contingents et d'accords bilatéraux. Dans d'autres, cette activité est strictement interdite (quota zéro). L'Accord de libre-échange nord-américain comporte des dispositions relatives au cabotage. Plusieurs programmes pilotes ont été lancés aux Etats-Unis par la Federal Motor Carrier Safety Administration afin de tester le fonctionnement du cabotage dans le pays. L'utilisation de véhicules immatriculés à l'étranger pour des déplacements intérieurs fait aussi l'objet d'une réglementation particulière au Canada.
71. L'ouverture et la libéralisation croissantes du marché européen ont entraîné une refonte du transport routier de marchandises dans cette région. Cette transformation s'est encore accentuée avec l'élargissement de l'UE, qui a accueilli 12 nouveaux Etats membres en deux étapes, en 2004 et 2007, et a eu des répercussions sur l'emploi et les conditions de travail des chauffeurs professionnels, qu'ils soient résidents ou non-résidents ²⁴. Les disparités entre les Etats membres de l'UE engendrent des lacunes qui peuvent inciter les entreprises de transport à adopter des pratiques déloyales en matière de concurrence et dans d'autres domaines (création de sociétés «boîtes aux lettres», recours à de faux travailleurs indépendants, introduction de systèmes d'emploi basés sur les performances, etc.).
72. Les pratiques déloyales peuvent entraîner un déclin des normes au sein du métier de conducteur (autrement dit une détérioration de l'environnement de travail et une régression en ce qui concerne les niveaux de revenus, l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle, les exigences professionnelles et la qualité de vie) ²⁵. L'application de la législation est essentielle pour prévenir les pratiques illégales ou déloyales en matière d'emploi ²⁶. Dans le secteur du cabotage, innovation et technologie peuvent aussi être mises à profit pour rassembler des données utiles. Une application mise au point par l'Université de Lund (Suède), par exemple, permet de suivre les mouvements des camions étrangers circulant au Danemark, en Norvège et en Suède en signalant leur position et leur numéro ²⁷.

²³ C. Kunaka *et al.*: *Quantitative analysis of road transport agreements (QuARTA)* (Washington, DC, BIRD, 2013).

²⁴ Parlement européen: *Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises* (Bruxelles, publication de l'UE, 2013).

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

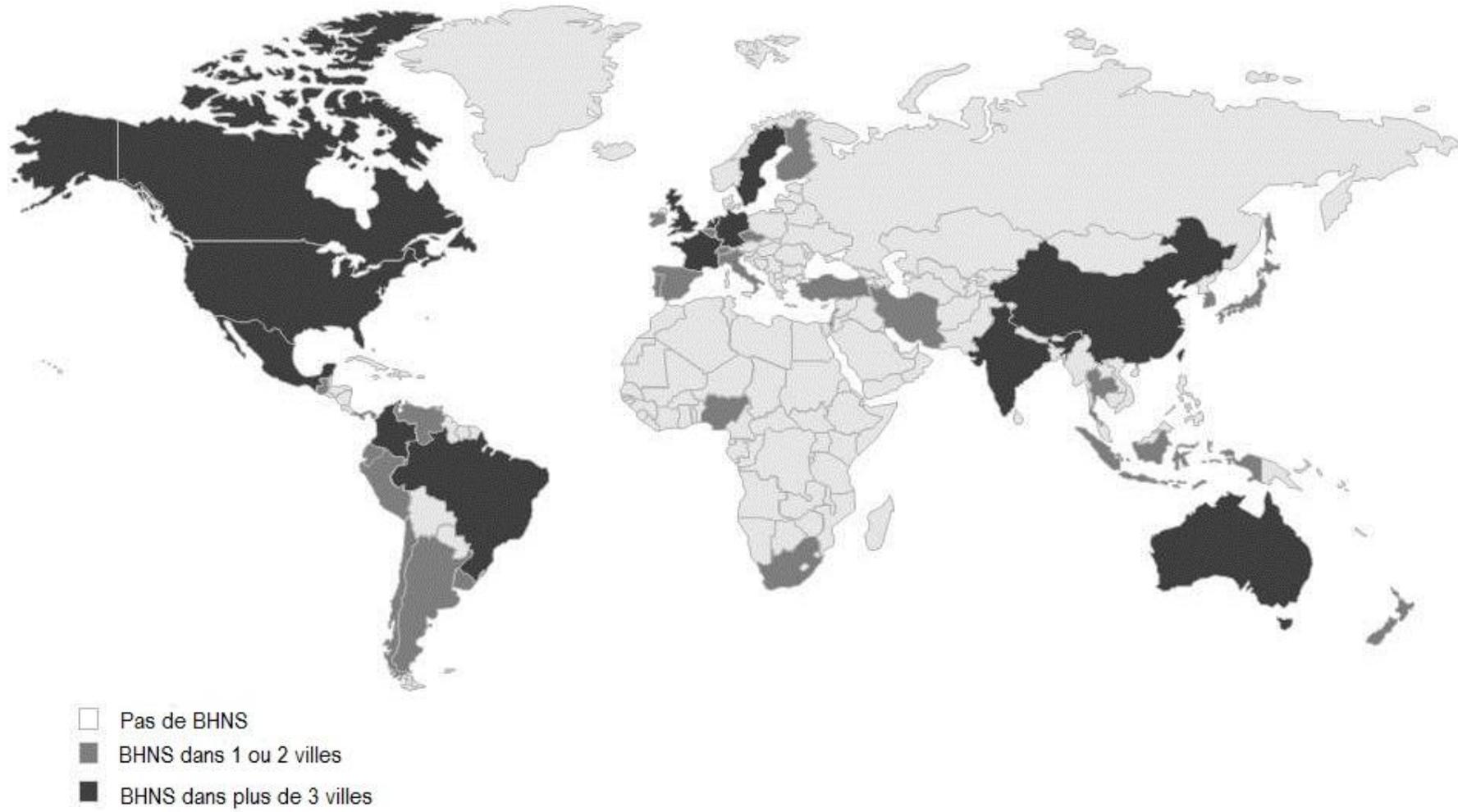
²⁷ H. Sternberg *et al.*: *Cabotagestudien: A study on trucking deregulation and cabotage in Scandinavia and beyond* (Université de Lund, 2015). Données disponibles à l'adresse: <http://www.cabotagestudien.com/> (consulté le 21 juin 2015).

2.4.4. Réseaux de bus à haut niveau de service: réforme des services d'autobus urbains

73. Les réseaux de bus à haut niveau de service (BHNS) constituent une solution durable aux problèmes de trafic urbain et de pollution atmosphérique. Comme on peut le voir sur la figure 2.2, il existe des réseaux BHNS sur tous les continents. Né à Curitiba, au Brésil, le BHNS est aujourd'hui en service dans plus de 191 villes du monde entier²⁸.

²⁸ EMBARQ, *Global BRT data*, www.BRTDATA.org (consulté le 22 avril 2015).

Figure 2.2. Implantation des réseaux BHNS – nombre de villes par pays



Source: EMBARQ (World Resources Institute Center for Sustainable Transport), Washington, DC.

-
- 74.** S'agissant des infrastructures, le BHNS se caractérise par des couloirs prioritaires ou réservés exclusivement aux autobus et des quais d'embarquement spéciaux. Le service est assuré par des véhicules articulés de grande capacité utilisant des modes de propulsion propres. Dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, la mise en œuvre des BHNS s'est accompagnée de programmes de renouvellement/remplacement de la flotte, de systèmes de transport intelligents, de systèmes de paiement électronique et télématique intelligents et de nouvelles infrastructures (par exemple, sites propres). Ils ont en général été financés par des banques de développement et des investissements du secteur privé. Grâce à des structures de gouvernance appropriées, les programmes de BHNS ont fourni aux administrations locales des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire un outil pour réformer et formaliser les services de transport public.
- 75.** Les figures 2.3 et 2.4 illustrent les réformes des services d'autobus réalisées en Amérique latine, où l'on est passé d'un régime de concessions privées généralement fragmenté à des systèmes d'exploitation semi-publique. La plupart du temps, les réseaux de BHNS ont été créés dans des pays où les services d'autobus étaient déjà exploités presque exclusivement par le secteur privé. Les chauffeurs de ces services sont donc restés en place et continuent de faire fonctionner le système, mais les itinéraires, les horaires et les tarifs sont désormais fixés par les pouvoirs publics. L'arrivée des réseaux de BHNS constitue une occasion de réformer des services privés jugés déficients. Comme l'indique la figure 2.4, les systèmes d'encaissement centralisés rendent les projets de BHNS attractifs pour la participation du secteur privé. La hausse des tarifs a permis de couvrir les frais d'exploitation et de maintenance, et de rembourser les emprunts. Les opérateurs deviennent actionnaires d'un seul couloir, et la concurrence s'exerce ainsi entre les différents concessionnaires privés au sein d'un système sous contrôle public²⁹. La création de réseaux de BHNS est adaptée aux besoins de chaque pays. Dans les pays à revenu élevé, les réseaux de BHNS ne couvrent généralement pas leurs coûts d'exploitation. Leur structure est donc différente du fait de la participation nécessaire du secteur public.
- 76.** Dans certaines villes, où les services de transport public étaient assurés par des chauffeurs syndiqués, les tentatives de réforme se sont heurtées à des résistances jusqu'à ce que les syndicats soient associés au processus de dialogue social. A Lagos (Nigéria), par exemple, où la ligne Lagos BRT-Lite, longue de 22 kilomètres, a été inaugurée en mars 2008, des représentants du Syndicat national des travailleurs du transport routier (NURTW), des responsables politiques de haut rang, des organismes publics, la Lagos Metropolitan Area Transport Authority et des institutions financières ont participé activement au projet. Les membres du syndicat NURTW sont maintenant les nouveaux exploitants du service BHNS, mais certaines mesures avaient été prises au préalable pour préparer le terrain. En 2006, par exemple, des représentants du NURTW avaient été parrainés par la BIRD – par l'intermédiaire de la Lagos Metropolitan Area Transport Authority – pour aller étudier le fonctionnement des BHNS dans plusieurs grandes villes d'Amérique du Sud, à la suite de quoi le syndicat s'était totalement rallié au projet. Les autorités de l'Etat de Lagos ainsi que les représentants et les consultants de la BIRD ont toujours veillé à maintenir le contact avec le secrétariat du syndicat à Lagos et à l'associer au déroulement des opérations.
- 77.** Les BHNS peuvent avoir une incidence positive sur les services de transport urbain. Le dialogue social doit être engagé dès les tout premiers stades des projets. Les prestataires de services en place peuvent être des soutiens importants et il est essentiel de les inciter à

²⁹ *Queries related to the Mexico urban transport project*, correspondance électronique entre R. Khanna et S. Ratcliffe (Washington, DC, archives du Fonds d'investissement pour le climat, 2009).

intégrer le système³⁰. Des conditions de travail décentes et des possibilités de redéploiement doivent être proposées: réaffectation à d'autres lignes ou itinéraires, réinsertion (après recyclage), programmes de mise à la casse des véhicules permettant d'acheter des parts dans les services de BHNS ou aide à la création de petites entreprises pour la fourniture de services liés au nouveau système.

Figure 2.3. **Modèle de concession de services d'autobus urbains en Amérique latine**

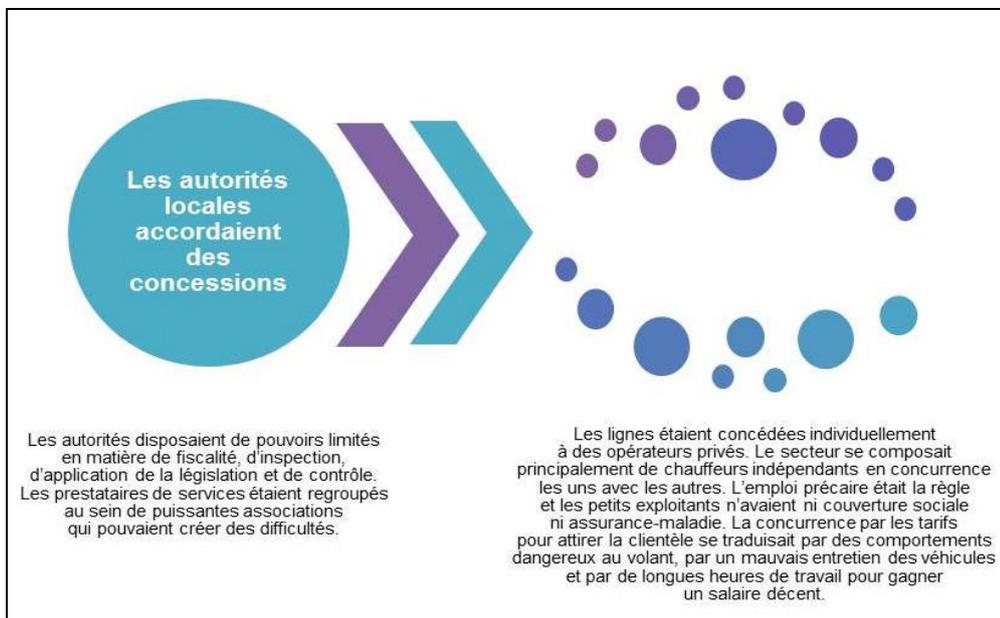
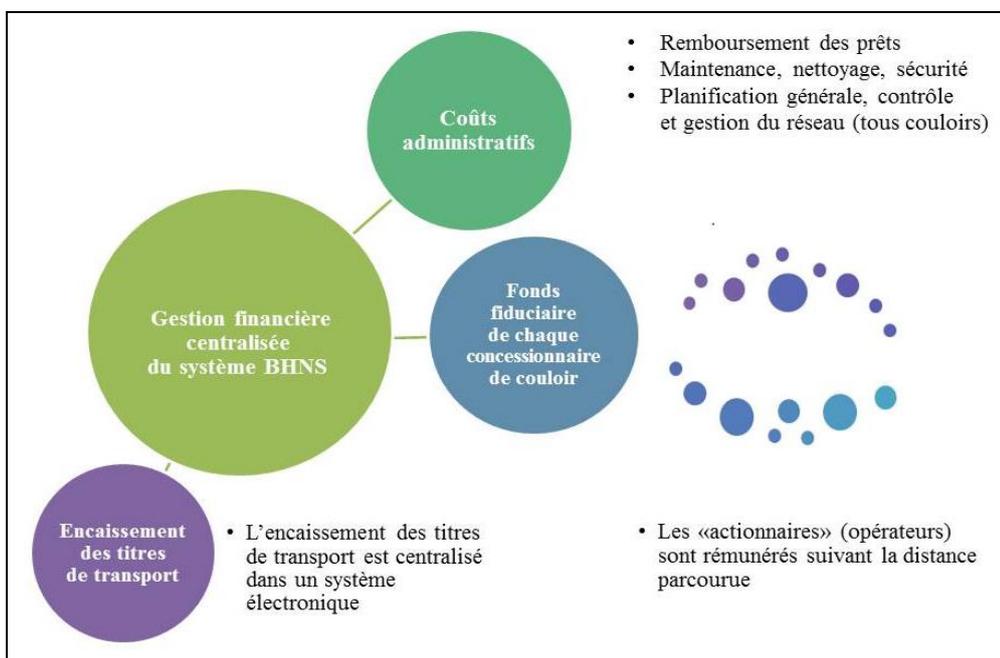


Figure 2.4. **Processus de réforme des services de BHNS en Amérique latine**



Source: Adapté de F. Lámbarry Vilchis *et al.*: «Planeación de los sistemas BRT y consensos entre transportistas y autoridades de gobierno durante su implementación: El caso de Metrobús y Mexibús» (Planification des systèmes BHNS et accords conclus par les transporteurs et les autorités locales durant leur mise en service: le cas de Metrobús et Mexibús), dans *Administración & Desarrollo*, vol. 39, n° 54 (2011).

³⁰ *Queries related to the Mexico urban transport project*, correspondance électronique entre R. Khanna et S. Ratcliffe (Washington, DC, archives du Fonds d'investissement pour le climat, 2009).

78. Bien qu'il existe des bases de données sur les réseaux de BHNS, leurs taux de fréquentation et leurs parcs de véhicules, on ne dispose pas d'informations sur le nombre de travailleurs et d'actionnaires de ces systèmes, la formation de leur personnel, la forme des concessions ou la structure des sociétés concessionnaires³¹.

2.5. Tendances futures

79. Dans son rapport à la 104^e session de la Conférence internationale du Travail, le Directeur général du BIT posait cette question: «D'où viendront les emplois et à quoi ressembleront-ils?»³², et il ajoutait que 600 millions de nouveaux emplois devraient être créés dans le monde d'ici à 2030. Dans cette perspective, certaines évolutions récentes de la technologie amènent à se demander si le secteur du transport sera encore capable de contribuer de manière substantielle à l'emploi mondial dans l'avenir.

2.5.1. Véhicules autonomes

80. La technologie du véhicule autonome est encore balbutiante et les défis techniques que pose l'automatisation totale de la conduite automobile sont loin d'être surmontés. L'échéance à laquelle les véhicules autonomes se généraliseront est soumise à de nombreuses incertitudes et tributaire de divers facteurs: un cadre légal et réglementaire et l'acceptation du public, des infrastructures adéquates et diverses avancées technologiques³³. Néanmoins, même si le déploiement des véhicules autonomes soulève actuellement des difficultés de divers ordres, les techniques qui vont faire progresser la conduite automatique, l'autonomie du véhicule et la connectivité sont en cours d'élaboration ou à l'étude dans les laboratoires de recherche. D'après l'Automotive Council du Royaume-Uni: «l'autonomie désigne la situation dans laquelle le véhicule est entièrement commandé par le système sans aucune intervention du conducteur»³⁴.

81. Aux Etats-Unis, le Nevada et la Californie ont déjà établi une définition légale du «véhicule autonome», tandis que la Floride et le Michigan et le district de Columbia ont anticipé la mise en circulation de ces véhicules en adoptant des lois régissant spécifiquement leur utilisation et leur expérimentation³⁵. S'agissant de l'UE, deux règlements qui prendront effet le 1^{er} novembre 2015 imposent d'équiper tous les nouveaux modèles de camions de 3,5 tonnes et plus à la fois de systèmes avancés de freinage

³¹ Correspondance privée avec Dario Hidalgo, directeur de Integrated Transport, World Resources Institute (Genève, archives du BIT, 12 mars 2015).

³² BIT: *L'initiative du centenaire sur l'avenir du travail*, rapport du Directeur général, 104^e session de la Conférence internationale du Travail, Genève, 2015.

³³ J. DiClemente *et al.*: *Autonomous car policy report* (Pittsburgh, Carnegie Mellon University, 2014).

³⁴ Automotive Council UK: *Intelligent mobility: A national need?* (novembre 2011), cité dans International Road Safety and Connected Mobility Task Force-Michelin Challenge Bibendum 2014: *An overview report on the current status and implications of road safety and connected mobility* (groupe Michelin, 2014).

³⁵ A. Swanson: «Somebody grab the wheel! State autonomous vehicle legislation and the road to a national regime», dans *Marquette Law Review* (2014), vol. 97, n^o 4.

d'urgence et de systèmes d'avertissement de franchissement de ligne³⁶. Ces deux éléments font partie intégrante des systèmes avancés d'aide à la conduite et sont essentiels pour les évolutions annonçant les véhicules utilitaires autonomes ou autopilotés du futur³⁷. Début 2015, les Pays-Bas ont annoncé qu'ils deviendraient un terrain d'essai pour les véhicules autopilotés³⁸.

82. D'après les prévisions, la technologie de la conduite autonome devrait être disponible à un prix élevé d'ici à 2020, à un prix modéré d'ici à 2030 et à un prix standard d'ici à 2040, et elle fera partie de l'équipement de série de la plupart des nouveaux véhicules d'ici à 2050³⁹. Son impact sur l'emploi sera fonction du degré de généralisation des véhicules autonomes. L'introduction à grande échelle de véhicules sans conducteur dans les services de transport public est actuellement à l'étude. Les premiers essais et les premières utilisations pourraient concerner le secteur des taxis⁴⁰.

2.5.2. Impression en trois dimensions

83. L'impression en trois dimensions (3D) a été définie comme «une usine en boîte»⁴¹. La logistique des chaînes d'approvisionnement et le transport devraient être parmi les premiers touchés par l'évolution des procédés d'impression 3D, car ceux-ci auront pour effet de réduire la demande de pièces de rechange. La distribution dans le secteur manufacturier et dans la construction est elle aussi appelée à connaître une baisse d'activité⁴². Les grands centres de production actuellement localisés dans certaines régions, comme l'Asie et l'Amérique latine, pourraient ainsi céder la place à de plus petites installations regroupées à proximité des utilisateurs finals ou à l'impression par les entreprises elles-mêmes des produits dont elles ont besoin⁴³. Certains estiment que l'impression 3D va changer la donne pour l'industrie du transport⁴⁴.

³⁶ Transport Business International: *Autonomous truck convoys: The question is when, not if*, <http://www.transportbusiness.net/index.php/features/14--sp-803/1378-autonomous-truck-convoys-the-question-is-when-not-if> (consulté le 8 juillet 2015).

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Gouvernement des Pays-Bas: *The Netherlands to become a test country for self-driving cars* (23 janvier 2015), <http://www.government.nl/news/2015/02/05/the-netherlands-to-become-a-test-country-for-self-driving-cars.html> (consulté le 7 juillet 2015).

³⁹ T. Litman: *Autonomous vehicle implementation predictions: Implications for transport planning* (Victoria, Victoria Transport Policy Institute, 2015).

⁴⁰ *Taxi times*: «The autonomous car is the taxi of the future» (Munich, 24 septembre 2014).

⁴¹ T. Birtchnell *et al.*: *Freight miles: The impacts of 3D printing on transport and society* (Lancaster, University, 2013).

⁴² W. D. Ankner: «3D printers: Changing transportation as we know it», dans *Eno Brief Newsletter* (Washington, DC, juin 2014).

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*

3. Risques pour la sécurité et la santé au travail

84. D'une manière générale, les travailleurs du transport routier courent plus de risques professionnels que d'autres travailleurs: accidents, blessures, violence, exposition à des substances dangereuses... En outre, il est souvent difficile pour les chauffeurs longue distance de concilier travail et vie de famille à cause de leurs horaires de travail, souvent irréguliers ou fractionnés, et des effets négatifs qu'ils induisent sur l'équilibre vie privée-vie professionnelle.
85. Dans certains cas, les pressions du marché peuvent aussi inciter les travailleurs à déroger à leurs droits et responsabilités en matière de sécurité et de santé au travail.
86. Les services de transport informels sont très fréquents dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, qu'il s'agisse du transport de marchandises ou de voyageurs. De faibles niveaux de revenu, de productivité, de qualification, de technologie et de capital conduisent souvent au travail informel, et cette situation est de nature à susciter des préoccupations en matière de sécurité et de santé au travail et de sécurité publique: mauvais entretien et défaut d'inspection des véhicules, formation inadéquate, connaissances insuffisantes, concurrence acharnée en quête de voyageurs ou de cargaisons, etc. Les travailleurs informels sont généralement peu syndiqués, ce qui se traduit souvent par des tâches plus dangereuses ou l'absence de conditions de travail décentes.

3.1. Statistiques des lésions professionnelles

87. La plupart des risques physiques auxquels sont exposés les travailleurs du transport routier sont liés aux accidents de la route, aux manœuvres des camions (risque d'être percuté ou renversé pendant une marche arrière ou un attelage), aux chutes à la descente de la cabine, aux chutes d'objets tombant du véhicule et au renversement du véhicule ¹.
88. Les données sur les lésions professionnelles et les accidents du travail dans le secteur du transport routier sont très variées et par conséquent difficiles à comparer. Un rapport de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail (EU-OSHA) présente des chiffres extraits de revues et de journaux, de sites Internet sur les bonnes pratiques de prévention et d'autres sources comme les organismes d'indemnisation des travailleurs et les organismes d'assurance contre les accidents ². S'agissant des chiffres du BIT, la base de données LABORSTA couvre le secteur «Transports, entreposage et communications» et fournit des informations sur les personnes blessées et les lésions mortelles pour l'Allemagne, l'Australie, le Canada, l'Espagne, la France, l'Italie, le Japon et la Pologne (voir tableau 3.1). Des données sur d'autres pays ont été ajoutées lorsqu'elles étaient disponibles. Toutefois, comme la dernière mise à jour de LABORSTA et d'ILOSTAT ³ pour ce secteur date de 2008, on peut penser que les données communiquées sur les lésions professionnelles, les accidents mortels et les journées de travail perdues sont sous-évaluées.

¹ EU-OSHA: *Managing risks to drivers in road transport* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2011).

² EU-OSHA: *A review of accidents and injuries to road transport drivers* (Luxembourg, 2010).

³ ILOSTAT, la base de données qui centralise les statistiques du BIT, contient des informations sur les victimes d'accidents au cours de la période 2008-2013.

Tableau 3.1. Lésions professionnelles dans les secteurs des transports, de l'entreposage et des communications: personnes blessées, lésions mortelles et journées de travail perdues

Pays	D ou I	Personnes blessées		Lésions mortelles		Journées de travail perdues	
		2005	2008	2005	2008	2005	2008
Allemagne	I	66 780	77 156	143	122	n.d.	n.d.
Australie	I	9 620	9 420	47	69	n.d.	n.d.
Canada	I	25 924	25 107	98	96	n.d.	n.d.
Corée (République de)	I	n.d.	n.d.	86	105	n.d.	n.d.
Espagne	D	55 551	53 632	127	89	1 379 711	1 187 585
Etats-Unis	D	n.d.	n.d.	950	843	n.d.	n.d.
France	I	63 520	63 007	95	90	3 368 621	3 677 879
Italie	I	54 234	51 307	137	119	1 416 309	1 337 440
Japon	D	16 816	17 040	294	186	n.d.	n.d.
Mexique	D	n.d.	24 183	n.d.	224	n.d.	n.d.
Pays-Bas	D	n.d.	n.d.	11	11	n.d.	n.d.
Pologne	D	5 506	6 389	65	80	263 323	310 727
Royaume-Uni	D	25 702	n.d.	21	n.d.	n.d.	n.d.
Taiwan, Chine	D	1 806	n.d.	41	n.d.	n.d.	n.d.
Thaïlande	I	2 395	n.d.	137	n.d.	n.d.	n.d.
Turquie	D	255	256	169	n.d.	133 197	127 269

Note: D: lésions déclarées; I: lésions indemnisées; n.d.: non disponible.

Source: Base de données LABORSTA de l'OIT, 2015. Dernière année disponible pour ce secteur: 2008.

89. En Australie, dans l'Union européenne (UE) et aux Etats-Unis, on estime que les accidents de la circulation en rapport avec le travail représentent entre environ un quart et plus d'un tiers de tous les décès d'origine professionnelle⁴. Selon le Conseil européen de la sécurité des transports, le risque de lésions ou de décès liés au travail est particulièrement élevé lors des déplacements domicile-travail, des déplacements professionnels avec des véhicules de société et parmi le personnel commercial⁵. Les chiffres publiés par Emploi et développement social Canada – ventilés au niveau des secteurs d'activité relevant de la compétence fédérale⁶ – montrent qu'en 2011 la plus grande partie (60 pour cent) des décès au travail survenus dans des branches relevant de la compétence fédérale se sont produits

⁴ Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO): *Work-related road safety* (Bruxelles, Commission européenne, 2007).

⁵ Conseil européen de la sécurité des transports: *Reducing road safety risk driving for work and to work in the EU – An overview*, http://archive.etsc.eu/documents/Reducing%20Road%20Safety%20Risk%20Driving%20for%20Work%20and%20To%20Work%20in%20the%20EU%20-%20An%20Overview_Final%202010.doc.pdf (consulté le 20 juillet 2015).

⁶ Les secteurs d'activité relevant de la compétence fédérale sont: industries autochtones, transport aérien, services bancaires, ponts et tunnels, radiodiffusion, communications, sociétés d'Etat fédérales, fonction publique fédérale, provendes, élévateurs à grain, débardage, énergie et mines, pipelines, services postaux, transport ferroviaire, transport routier interprovincial et transport maritime.

dans le secteur du transport routier⁷. Selon l'EU-OSHA, en 2007, 559 conducteurs de poids lourds ont été tués dans des accidents de la circulation dans l'UE⁸. Une analyse du Registre national danois des lésions professionnelles révèle que 92,6 pour cent des 5 896 lésions déclarées parmi les conducteurs routiers au Danemark au cours de la période 1993-2002 étaient la conséquence d'accidents sans rapport avec la circulation. Il s'agissait le plus souvent de chutes de hauteur, de situations d'épuisement, de membres écrasés et de chutes de plain-pied (glissade, trébuchement)⁹. À l'évidence, les activités non liées à la conduite, comme le chargement ou le déchargement, la montée dans la cabine ou la descente, représentent une large proportion des accidents subis par les chauffeurs¹⁰.

3.2. Accidents de la route

3.2.1. Facteurs de risque

90. Les accidents de la route et les collisions de véhicules sont les principales causes de décès, de lésions et de handicaps liés au travail dans de nombreux pays. Les chauffeurs routiers sont régulièrement exposés aux dangers de la route et à ceux que présentent les autres usagers. Les facteurs de risque sont multiples et de nature très variée. La figure 3.1 illustre l'enchaînement des facteurs de risque et des causes immédiates d'un accident. Il y a deux grands types d'éléments déterminants: les facteurs de risque et les causes immédiates. Les facteurs de risque (colonne de gauche) déterminent la probabilité que des erreurs du chauffeur ou d'autres défaillances se produisent ou aient des conséquences graves. Les causes immédiates (colonne de droite) sont les erreurs et les comportements à risque du chauffeur, les défauts du véhicule ou d'autres défaillances.

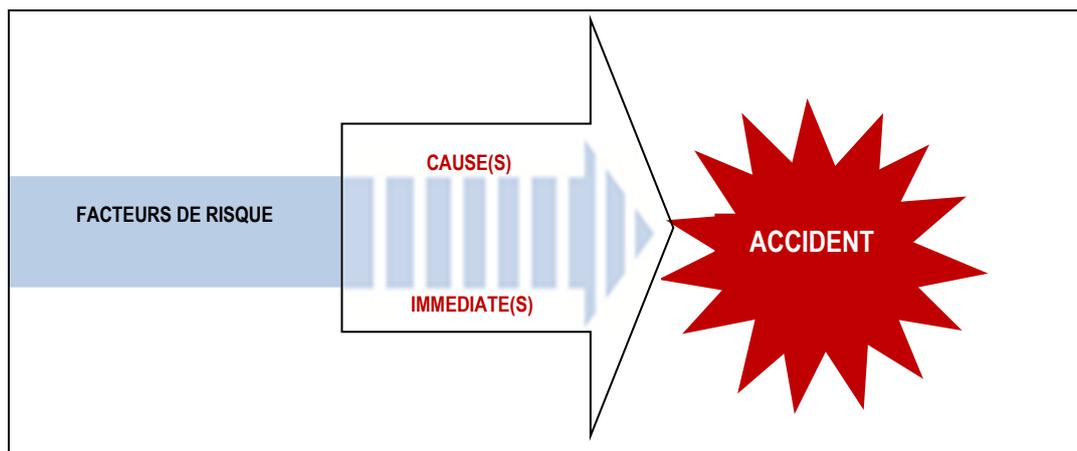
⁷ Gouvernement du Canada: *Accidents de travail auprès des employeurs canadiens relevant de la compétence fédérale, 2007-2011* (Ottawa, Emploi et développement social Canada, 2014).

⁸ EU-OSHA: *Managing risks to drivers in road transport* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2011).

⁹ *Ibid.*

¹⁰ EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2011).

Figure 3.1. Facteurs de risque et causes immédiates potentielles d'un accident



Facteurs de risque

Causes immédiates/raisons déterminantes

Chauffeur

- Permanents: personnalité, état de santé
- Temporaires: humeur, sommeil récent, moment de la journée, connaissance de la route, fatigue

Entreprise

- Structure – transport pour compte propre ou pour compte d'autrui
- Cahier des charges du prestataire logistique
- Mode d'exploitation et de gestion, horaires flexibles
- Formation, contrôle et évaluation des chauffeurs

Cadre réglementaire

- Qualifications professionnelles
- Temps de conduite et inspections
- Application

Autres facteurs potentiels

- Pressions du marché, livraison en flux tendus, concurrence
- Route et environnement: chaussées séparées ou non, densité du trafic, tracé
- Véhicule: état mécanique, dispositifs de sécurité, technologies

Chauffeur

- Défaillance physique: endormissement, attaque, crise cardiaque...
- Défaut de perception: inattention, distraction...
- Erreur de décision: vitesse excessive, non-respect des distances de sécurité...
- Erreur d'exécution: manœuvre difficile

Camion ou véhicule

- Panne, problème de pneu
- Déplacement de la cargaison, mauvais arrimage du conteneur

Autres facteurs

- Environnement, chaussée ou météo
- Signalisation routière/tracé de la route
- Chaussée glissante

Fautes de tiers

- Erreur de conduite d'un autre usager
- Panne de véhicule d'un autre usager

Source: D'après R. Knipling (dir. de publication): *Safety for the long haul; large truck crash risk, causation and prevention* (Arlington, American Trucking Associations, 2009).

91. Les données concernant le nombre de tués ou de blessés sur les routes par mode de transport (camions, autobus, taxis) et par cause d'accident sont soit inexistantes, soit très hétérogènes¹¹. Cette situation pose un problème important qu'examine actuellement le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (UNRSC). La plupart des bases de données sur les accidents de la route, les morts et les blessés ne permettent pas de ventiler les statistiques au niveau du type de véhicule tel que camion ou autobus. Les plus complètes relient entre elles les bases de données médicales, celles de la police et celles des organismes de transport à tous les niveaux. Parmi les séries de données disponibles au niveau du type de véhicule, citons:

- a) la Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route, qui couvre les pays de l'OCDE;
- b) l'Étude européenne sur les causes des accidents impliquant des camions;
- c) l'Étude américaine sur les causes des accidents impliquant des poids lourds;
- d) les bases de données nationales du Bureau australien des infrastructures, du transport et des économies régionales et les bases de données de chaque Etat (par exemple, Crashlink pour la Nouvelle-Galles du Sud);
- e) une enquête de 2012 portant notamment sur la sécurité des camions au Brésil, en Chine, en Australie et aux Etats-Unis (étude ponctuelle)¹².

Encadré 3.1

Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière

En avril 2004, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution A/RES/58/289 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale qui invite l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à agir en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies et à assurer la coordination sur les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. L'Assemblée mondiale de la santé a accepté cette invitation en mai 2004 et l'OMS a ensuite créé un mécanisme consultatif informel, dénommé Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, qui se réunit deux fois par an pour discuter de questions liées à la sécurité routière dans le monde et dont les membres soutiennent les efforts engagés dans ce domaine. Le but de ce mécanisme est de faciliter la coopération internationale et de renforcer la coordination mondiale et régionale entre les institutions des Nations Unies et d'autres partenaires internationaux, en vue de faciliter la mise en œuvre des résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies et des recommandations contenues dans le Rapport mondial de l'OMS sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, à l'appui des différents programmes nationaux. Sa conception des choses est que les accidents de la route ne doivent pas être le prix à payer pour la mobilité.

Source: OMS: About the UN Road Safety Collaboration, 2015, <http://www.who.int/roadsafety/about/en/> (consulté le 26 juin 2015).

3.2.2. Utilisation de la ceinture de sécurité

92. Le port de la ceinture de sécurité est une mesure efficace de sécurité routière qui permet au conducteur d'éviter d'être blessé en cas d'accident. Toutefois, malgré une amélioration notable depuis plusieurs années, des études d'observation réalisées en Australie ont révélé qu'environ un quart des chauffeurs de poids lourds ne portent pas leur ceinture de sécurité

¹¹ Sound Science Inc.: *International comparison of fatalities related to goods vehicles* (Londres, ITF, 2014).

¹² D. Blower et J. Woodroffe: *Survey of the status of truck safety: Brazil, China, Australia, and the United States* (Ann Arbor, University of Michigan Transport Research Institute, 2012).

en permanence¹³. L'information, les campagnes de communication et les programmes de sécurité mis en place par les employeurs, ainsi que les mesures destinées à améliorer le confort et la conception du dispositif (afin d'encourager son utilisation par les chauffeurs en surpoids) sont autant d'actions susceptibles de faire progresser encore le port de la ceinture de sécurité.

3.3. Dangers physiques

3.3.1. Accès à la cabine

93. Une meilleure accessibilité de la cabine permettrait de prévenir les chutes¹⁴. La montée dans la cabine et la descente de celle-ci sont en effet l'occasion d'accidents fréquents. Les assureurs ont étudié les opérations d'entrée et de sortie, de montée et de descente¹⁵, et ils en ont conclu que les techniques utilisées pour entrer dans la cabine du camion ou en sortir et l'indice de masse corporelle (IMC) du chauffeur ont une influence sur la probabilité de blessures répétitives ou graves¹⁶.

3.3.2. Ergonomie

94. Les travailleurs du transport routier passent souvent de longues heures assis dans la cabine de leur véhicule, qui est leur poste de travail. Une cabine bien conçue n'a pas seulement pour effet d'améliorer sensiblement les conditions de travail du chauffeur, elle a aussi une incidence sur sa sécurité. Dans une cabine mal adaptée à sa taille et à sa corpulence, le conducteur aura une mauvaise visibilité, plus de difficulté à atteindre les commandes et sera gêné par sa ceinture de sécurité, ce qui ne l'incitera pas à la porter¹⁷. Une étude anthropométrique récente a mis en lumière la nécessité pressante d'améliorer l'ergonomie des cabines pour une utilisation sûre et efficiente¹⁸. Une assise anti-ergonomique induit des lombalgies susceptibles d'occasionner des lésions¹⁹. Les possibilités de réglage des

¹³ L. Mooren et A. Williamson: *Why some truck drivers still do not use seatbelts*, Occupational Safety in Transport Conference (Sydney, 2014).

¹⁴ Truck and Bus Safety Committee: «Truck driver cabin ergonomics», dans *Research needs statements* (Washington, DC, Transportation Research Board, 2014).

¹⁵ Liberty Mutual Insurance (Risk Control Services): *Three-point system for mounting and dismounting heavy trucks* (2013), www.libertymutualgroup.com/docs/1240018974770/3 (consulté le 29 avril 2015).

¹⁶ M. Reed *et al.*: «The influence of heavy truck egress tactics on ground reaction force», dans *Research and Practice for Fall Injury Control in the Workplace: Proceedings of the 2010 International Conference on Fall Prevention and Protection* (National Institute for Occupational Safety and Health, 2011), pp. 192-195.

¹⁷ J. Guan *et al.*: «US truck driver anthropometric study and multivariate anthropometric models for cab designs», dans *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society* (2012), vol. 54, n° 5.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ J. Lyons: «Factors contributing to low back pain among professional drivers: A review of current literature and possible ergonomic controls», dans *Work: a Journal of Prevention, Assessment and Rehabilitation* (Amsterdam, IOS Press, 2002), vol. 19, n° 1, pp. 95-102 (cité dans «Truck driver cabin ergonomics», *op. cit.*).

sièges pourraient être optimisées afin de les adapter à la variété morphologique des chauffeurs. Une cabine de camion ergonomique peut être un bon moyen de prévenir la fatigue au volant.

3.3.3. Chargement, déchargement et exposition aux intempéries

95. Le chargement et le déchargement des véhicules utilitaires peuvent imposer le port de charges lourdes aux travailleurs du transport routier. Les conditions de levage et de manipulation des charges sont fonction des dispositions arrêtées en accord avec les expéditeurs et les destinataires. En principe, des moyens de manutention ou des équipements ergonomiques doivent être mis à disposition²⁰. C'est en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement que les travailleurs du transport routier peuvent être exposés à des conditions climatiques extrêmes²¹.

3.3.4. Exposition aux vibrations et au bruit

96. Une station assise prolongée et des vibrations qui se transmettent au corps entier sont à l'origine de problèmes de dos. Le siège est un équipement essentiel pour réduire les vibrations transmises à l'ensemble du corps, lesquelles peuvent aussi affecter la vision, la coordination et la capacité fonctionnelle générale du chauffeur, contribuant ainsi à un risque accru d'accidents²². Le trafic routier et les véhicules anciens peuvent en outre exposer les chauffeurs à des niveaux de bruit élevés.

3.4. Violence au travail

3.4.1. Transport public urbain

97. En 2003, le BIT a étudié la montée du stress et la violence croissante dont sont victimes les chauffeurs d'autobus urbains²³. Les chauffeurs de bus et les autres travailleurs du transport urbain sont souvent une cible facile des critiques dirigées contre les carences des services de transport. Les contestations à propos des tarifs, les manœuvres d'intimidation et les accidents de la circulation augmentent le risque d'agression contre les travailleurs. Les agressions d'autres voyageurs, l'insécurité et le vandalisme complètent le tableau²⁴. Une brochure publiée par l'ITF en 2010 souligne le rôle crucial des syndicats du transport dans la promotion de mesures visant à empêcher la violence contre les chauffeurs²⁵.

²⁰ EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2011).

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ B. Essenberg: *Violence and stress at work in the transport sector* (Genève, BIT, 2003).

²⁴ D. Chappell et V. Di Martino: *La violence au travail*, troisième édition (Genève, BIT, 2006).

²⁵ ITF: *C'est notre lot quotidien au travail mais ce n'est pas normal – Non à la violence au travail!* (Londres, ITF Publications, 2010).

98. La violence contre les chauffeurs de bus et de taxis a fait l'objet de nombreuses études et enquêtes. Au Brésil, par exemple, une enquête réalisée récemment auprès de 782 chauffeurs et 691 receveurs a révélé que 45 pour cent des personnes interrogées avaient subi, au cours des douze mois écoulés, au moins un acte de violence au travail du fait, principalement, de voyageurs ²⁶. Une autre enquête, conduite à Maputo, au Mozambique, a montré que la violence au travail, qu'elle soit psychologique ou physique, touche principalement les chauffeurs/receveurs des services officiels d'autobus, minibus et taxis: 77 pour cent d'entre eux ont signalé avoir été victimes de comportements abusifs, dont 64 pour cent au cours des douze mois écoulés ²⁷. Des travaux de recherche australiens et américains suggèrent qu'une combinaison de mesures et d'améliorations telles que celles figurant au tableau 3.2 pourraient aider à lutter contre ce problème.

Tableau 3.2. Moyens de lutte contre la violence

Mesures techniques	Mesures générales	Mesures policières
Surveillance vidéo	Coopération avec la police	Policiers en uniforme
Alarmes silencieuses/boutons d'appel de détresse	Réglementation du travail/formation des chauffeurs	Policiers en civil Surveillance
Barrières	Signalisation	Collaboration entre les services de police et les chauffeurs
Radiocommunications	Poursuites judiciaires	Analyse des délits et gestion de l'information
Modification des systèmes de paiement	Soutien de l'employeur, campagnes médiatiques, sensibilisation des usagers	Photos des délinquants
Systèmes de localisation automatique des véhicules	Comités	
Intégration des systèmes	Durcissement des sanctions	

Sources: Y. Nakanishi et W. Fleming: *Practices to protect bus operators from passenger assault, a synthesis of transit practice* (Washington, DC, Transit Cooperative Research Program, 2011); et R. Lincoln et A. Gregory: «Moving violations: A study of incivility and violence against urban bus drivers in Australia», dans *International journal of education and social science* (2015, vol. 2, n° 1).

3.4.2. Vol de cargaison avec violence et bourses de fret

3.4.2.1. Vol de cargaison avec violence

99. Les vols de véhicules et de cargaisons sur les aires de stationnement ou de service se sont multipliés d'une manière générale au cours des dix dernières années ²⁸. Les produits pharmaceutiques, le matériel électronique, l'alcool, le tabac et les marchandises de valeur sont les plus convoités. Les vols de fret avec violence sont plus répandus dans certains pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, notamment en Amérique latine et dans la Fédération de Russie, que, par exemple, dans l'UE ²⁹. D'après un rapport de 2013, les

²⁶ A. Ávila Assunção et A. Mesquita de Medeiros: «Violence against metropolitan bus drivers and fare collectors in Brazil», dans *Revista de saúde pública* (2015), vol. 49, pp. 1-10.

²⁷ M. T. Couto *et al.*: «Violence against drivers and conductors in the road passenger transport sector in Maputo, Mozambique», dans *African safety promotion: A journal of injury and violence prevention* (Pretoria, 2009), vol. 7, n° 2.

²⁸ IRU: *Attacks on drivers of international heavy goods vehicles – Facts and figures* (Genève, 2008).

²⁹ FreightWatch International-Supply Chain Intelligence Center: *European cargo crime threat assessment 2014/15* (Austin, FreightWatch International, 2015).

détournements avec tirs sur le véhicule en mouvement ou au moyen d'autres armes, les attaques au gaz contre les chauffeurs, les faux véhicules militaires ou de police et les barrages routiers sont les méthodes les plus courantes³⁰. Depuis quelque temps, les dispositifs de brouillage qui neutralisent les systèmes de géolocalisation électronique des camions tendent aussi à se multiplier.

3.4.2.2. Bourses de fret

100. A la fin de leur service, beaucoup d'opérateurs, en particulier parmi les petits ou moyens transporteurs, rentrent à leur dépôt à vide parce qu'ils n'ont pas trouvé de cargaison qui leur convient pour le voyage de retour³¹. Réduire le nombre de trajets à vide est donc un moyen essentiel de faire des économies, et c'est pour cette raison que les opérateurs de transport se tournent de plus en plus vers les bourses de fret en ligne. Les expéditeurs utilisent ces plates-formes pour proposer leur fret aux transporteurs, en particulier à ceux qui reviennent dans leur pays d'origine ou à leur dépôt et qui cherchent une cargaison pour le trajet de retour. Le contact se fait alors par le biais de la bourse³², et le contrat est directement négocié entre les partenaires. Ces bourses de fret fonctionnent donc indépendamment de tout expéditeur pour les ordres de fret et de transport au jour le jour. Toutes les entreprises enregistrées auprès du prestataire correspondant y ont accès³³. Les bourses de fret internationales les plus connues sont notamment Timocom, Teleroute (Wolters Kluwer), Trans.eu Road Transport System et Redwood Logistics F/X Freight.

101. Les bourses de fret occupent une place importante dans les activités de transport et de logistique³⁴. Près de 70 pour cent des entreprises susceptibles d'y recourir utilisent déjà l'une ou l'autre de ces plates-formes qui représentent entre 10 et 15 pour cent des échanges quotidiens dans le secteur du transport³⁵.

102. Le recours aux bourses de fret a pour effet d'allonger les chaînes de transport, avec une multiplication de la sous-traitance. L'industrie du transport routier est extrêmement concurrentielle, et ces plates-formes ne font qu'accroître la pression générale sur les prix dans le secteur, les opérateurs ayant tendance à proposer le prix le plus bas pour remporter le marché. En définitive, ce sont les entreprises de transport qui s'efforcent de maintenir des relations de confiance durables avec leurs clients qui s'en trouvent pénalisées³⁶. Les bourses de fret ouvrent aussi la voie à des activités frauduleuses³⁷. D'après une enquête réalisée auprès de membres de l'IRU, les problèmes les plus courants sont l'utilisation de documents falsifiés ou non valables (attestations d'assurance et permis de conduire, par

³⁰ FreightWatch International-Supply Chain Intelligence Center: *2013 global cargo theft threat assessment* (Austin, FreightWatch International, 2013).

³¹ IRU: *Guidelines for the safe use of freight exchanges*, Conseil Transport de marchandises (Genève, 2013).

³² E. Eijkelenboom: *Vehicle crime in the Netherlands: A research into freight exchange fraud* (Rotterdam, Erasmus Universiteit, 2012).

³³ IRU: *op. cit.*

³⁴ E. Eijkelenboom, *op. cit.*

³⁵ IRU: *op. cit.*

³⁶ *Ibid.*

³⁷ E. Eijkelenboom, *op. cit.*

exemple), le non-paiement du service de transport et l'utilisation des informations reçues via la plate-forme pour voler des véhicules ou leurs cargaisons. L'IRU et une compagnie d'assurances³⁸ ont publié des instructions et des recommandations pour se prémunir contre les pratiques frauduleuses sur les bourses de fret.

3.5. Facteurs organisationnels et opérationnels

3.5.1. Formation, qualifications professionnelles, visites médicales et inspection du véhicule

- 103.** La conduite professionnelle a une grande influence sur l'efficacité du transport routier. De bonnes pratiques de conduite peuvent non seulement réduire le risque d'accident, mais aussi permettre des économies sur le carburant et sur l'entretien du véhicule. Par formation, on peut entendre la formation obligatoire du chauffeur imposée par la réglementation ou une formation informelle basée sur l'expérience³⁹. L'apprentissage ou la délivrance d'un certificat d'aptitude professionnelle peuvent constituer une condition préalable à l'obtention d'un permis pour la conduite de certains longs véhicules articulés. Les opposants à la formation obligatoire estiment qu'il faut mettre l'accent sur la compétence du chauffeur plutôt que sur la durée de la formation.
- 104.** Depuis 2013, le Groupe sur les transports routiers de l'OCDE-FIT travaille à l'élaboration d'une charte de qualité pour les transports internationaux par route effectués dans le cadre du contingent multilatéral établi par la Conférence européenne des ministres des transports. Cette charte a pour objet d'édicter des règles concernant l'accès à la profession de transporteur international de marchandises par route ainsi que la formation des conducteurs dans l'ensemble du continent européen.
- 105.** Dans la plupart des pays à faible revenu, la formation est presque essentiellement de type informel, ce qui peut se traduire par la transmission de mauvaises habitudes de conduite d'un chauffeur à l'autre. A titre d'exemple, une enquête réalisée récemment au Ghana a montré que 12 pour cent des chauffeurs ont appris à conduire par eux-mêmes. En outre, bien que 70 pour cent des chauffeurs affirment être en possession d'un permis en bonne et due forme, ce n'est vraiment le cas que pour 19 pour cent d'entre eux. Les conclusions de l'enquête montrent également que la connaissance de la réglementation est généralement bonne ou acceptable, mais que celle de la signalisation routière pourrait être améliorée⁴⁰. Le relèvement des niveaux de compétence et de connaissance en matière de conduite peut résulter d'efforts de formation ou de l'expérience, ou des deux.
- 106.** Les formations obligatoires des conducteurs routiers sont dispensées dans des écoles privées ou agréées, des établissements de formation sans but lucratif ou dans le cadre de programmes de formation internes proposés par les entreprises. Les écoles de conduite sont généralement placées sous la tutelle des organismes de délivrance des permis qui imposent souvent un nombre minimum d'heures de cours ainsi qu'un programme. Dans la plupart des écoles, l'accent est mis sur les conducteurs novices, ce qui implique qu'elles constituent le point d'entrée dans la profession. Les efforts de formation novateurs pourraient chercher à s'inspirer d'une approche globale du bien-être au volant.

³⁸ Zurich Insurance Company: *Be aware of freight exchange scams* (Zurich, 2012).

³⁹ OCDE: *La formation des conducteurs de véhicules lourds* (Paris, 1996).

⁴⁰ Gouvernement du Ghana, National Road Safety Commission: *Research on the conditions of service of commercial vehicle drivers and their impact on road safety* (Accra, 2009).

- 107.** Dans la plupart des pays, la formation des conducteurs professionnels se déroule en plusieurs étapes. Il s'agit principalement de tester les connaissances et les compétences du candidat en situation professionnelle à bord d'un véhicule de transport. Les critères à utiliser pour vérifier l'aptitude d'un chauffeur à conduire des véhicules utilitaires de grandes dimensions sont constamment réexaminés dans différentes régions ⁴¹. Les systèmes de qualification cherchent aussi à prévenir ou à corriger chez les candidats les comportements déviants qui pourraient être à l'origine d'accidents.
- 108.** L'octroi et le renouvellement des permis de conduire professionnels sont soumis à des examens médicaux visant à évaluer et à contrôler périodiquement l'aptitude physique et mentale des candidats ou des conducteurs. Ces contrôles médicaux s'effectuent en général selon les dispositions prévues par la législation ou les instructions fournies par les autorités. Outre le suivi de l'état de santé, ils évaluent les risques potentiels d'affections résultant d'altérations de l'acuité visuelle et auditive, d'atteintes de la fonction locomotrice, de troubles du sommeil, de maladies cardiovasculaires susceptibles d'entraîner une rupture soudaine du fonctionnement cérébral, de diabète sucré, de troubles du système nerveux, de troubles mentaux, d'un abus d'alcool, de la consommation de drogues et de médicaments ou d'une insuffisance rénale grave, entre autres.
- 109.** La prévention des accidents passe aussi par des inspections régulières du véhicule et par son entretien. Une attention particulière est portée aux freins, à la direction, aux pneus, aux rétroviseurs et aux dispositifs qui assurent une bonne vision au chauffeur, aux lave-glaces et essuie-glaces, aux dispositifs avertisseurs, aux échelles, marches, tuyauteries et autres dispositifs de sécurité spécifiques. Les chauffeurs doivent s'efforcer de remédier à tout problème qui se pose pendant la conduite du véhicule. Avant chaque tour de service, certains conducteurs contrôlent les pneus, l'éclairage et les feux clignotants. Les outils à la disposition des chauffeurs (les listes de contrôle, par exemple) peuvent être utilisés de manière quotidienne ou hebdomadaire pour s'assurer que le véhicule est dans un état optimal.

Encadré 3.2
Contrôles techniques gratuits des véhicules au Nigéria

Le volet 3 du Plan mondial pour la décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 ¹ définit le cadre des activités à mener en faveur de la sécurité des véhicules. Afin de mieux sécuriser les routes au Nigéria, le Federal Road Safety Corps procède à des contrôles gratuits des véhicules destinés à déceler les anomalies susceptibles de favoriser un accident. Cette initiative lancée en 2009 devrait s'appliquer à l'ensemble du territoire national en raison du très grand nombre de véhicules délabrés ou en mauvais état circulant sur les routes du Nigéria. Il s'agit d'un programme trimestriel dans lequel les derniers samedi et dimanche de chaque trimestre sont réservés au contrôle des organes mécaniques et des principaux équipements des véhicules. Les agents arrêtent les véhicules et informent les chauffeurs de leurs intentions en sollicitant leur collaboration. Les conducteurs se soumettent volontairement au contrôle, et la découverte d'éventuelles anomalies n'est pas suivie de sanctions. Cet exercice a simplement valeur de conseil: une copie du procès-verbal est remise au chauffeur après le contrôle pour qu'il sache quelles sont les réparations à effectuer. Les statistiques montrent que 29 pour cent des véhicules contrôlés au cours de la période 2009-2013 étaient des véhicules utilitaires (21 pour cent d'autobus, 6 pour cent de camions et 2 pour cent de véhicules articulés) ².

¹ OMS, 2011, http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1 (consulté le 26 juin 2015).

² Gouvernement du Nigéria, Federal Road Safety Corps: 2013 Annual Report (Abuja, 2014).

⁴¹ Par exemple, American Transport Research Institute (ATRI): *A technical analysis of driver training impacts on safety* (Arlington, 2008).

3.5.2. *Distraction, inattention*

110. La distraction est une forme particulière d'inattention qui survient lorsque le chauffeur détourne son attention de la conduite pour se concentrer sur une autre activité⁴². Elle peut avoir pour origine l'utilisation d'appareils électroniques, comme les chronotachygraphes et les téléphones mobiles ou, de façon plus classique, le fait de manger ou de discuter avec les passagers. Les distractions peuvent se trouver à l'intérieur du véhicule – régler la radio, utiliser un téléphone portable – ou à l'extérieur – regarder les panneaux d'affichage ou les gens au bord de la route⁴³. La croissance exponentielle de l'utilisation des téléphones mobiles et autres appareils connectés à Internet préoccupe les pouvoirs publics en raison du risque potentiel qu'elle représente pour la sécurité routière. L'utilisation du téléphone mobile au volant est dangereuse et devrait être découragée. Ainsi, l'IRU a consacré au téléphone mobile l'une des fiches de sécurité dans lesquelles elle fournit à ses membres des informations et des recommandations sur les bonnes pratiques à adopter⁴⁴.
111. D'après l'OMS, on manque encore de données sur l'efficacité des interventions publiques et privées contre l'utilisation des téléphones mobiles au volant – et, plus important encore, sur les accidents et les traumatismes occasionnés par cette pratique⁴⁵. Un certain nombre de pays ont opté pour des mesures consistant notamment à:
- collecter des données afin d'évaluer l'ampleur du problème et de déterminer où et au sein de quelle population il est le plus grave;
 - adopter et faire appliquer une législation réglementant l'utilisation des téléphones mobiles;
 - accompagner cette législation de mesures répressives et de campagnes de sensibilisation mettant l'accent sur les risques inhérents à ce comportement et sur les sanctions appliquées en cas d'infraction à la législation⁴⁶.
112. Parmi les autres mesures susceptibles de réduire les risques, il y a aussi des solutions technologiques, par exemple les applications capables de détecter que le téléphone se trouve à bord d'un véhicule en mouvement et de dévier les appels entrants vers une messagerie vocale. Les règles adoptées par les entreprises concernant l'utilisation du téléphone mobile au volant jouent aussi un rôle important dans la lutte contre la distraction des conducteurs.

3.5.3. *Pratiques courantes et problèmes opérationnels: informalité, barrages routiers, surcharge*

113. L'informalité, la segmentation de l'industrie et les exigences de rentabilité sont autant d'éléments susceptibles d'interférer avec les contraintes imposées par la formation et les

⁴² US Government National Highway Traffic Safety Administration: *Distracted driving research plan* (Washington, DC, 2010).

⁴³ OMS: *Utilisation des téléphones mobiles: La distraction au volant, un problème qui s'aggrave* (Genève, 2011).

⁴⁴ IRU: *Mobile phone road safety card* (Genève, 2013).

⁴⁵ OMS: *op. cit.*

⁴⁶ *Ibid.*

conditions d'obtention des permis, ainsi que par l'inspection et l'entretien des véhicules. L'environnement peut aussi subir les conséquences du manque d'entretien des véhicules. Les programmes et les prêts destinés au renouvellement des flottes apportent des solutions lorsque la faiblesse des salaires empêche les transporteurs indépendants et informels d'acheter un nouveau véhicule ⁴⁷. Face au problème posé par le faible pouvoir de négociation des travailleurs, l'ITF a lancé en 2013 un projet destiné à améliorer la capacité des syndicats à organiser et à représenter les travailleurs informels du secteur des transports. Ce projet comporte trois grands volets: la visibilité des travailleuses informelles; l'éducation des cadres; le dialogue et les capacités d'organisation ⁴⁸.

- 114.** Les barrages routiers constituent un grave problème pour les services de transport routier, car ils entraînent d'énormes retards et rendent très aléatoires les coûts d'exploitation indirects des véhicules. En Afrique de l'Ouest, l'Initiative pour l'amélioration de la gouvernance du transport routier a précisément pour but de s'attaquer aux tracasseries auxquelles se heurtent les camionneurs le long des grands couloirs de transport. Elle fonctionne comme un observatoire du fret dans la région et permet de publier périodiquement des cartes signalant les différents barrages routiers en place sur les itinéraires commerciaux.
- 115.** La surcharge des véhicules de transport est un problème qui concerne pratiquement tous les pays du monde et qui représente un danger pour les autres usagers de la route. Les gouvernements peuvent avoir du mal à imposer des limites de poids total, parce que le matériel est cher; et l'industrie, trop fragmentée. Bien que certains cadres réglementaires permettent effectivement aux opérateurs de refuser des cargaisons d'un poids excessif, dans la pratique, une concurrence acharnée rend ce refus quasiment impossible. Comme le montre la figure 3.2, la surcharge du véhicule peut avoir une incidence négative non seulement sur la sécurité, mais aussi sur les tarifs payés aux routiers, en particulier sur les marges bénéficiaires des plus petits opérateurs. Cette pratique est très répandue dans de nombreux pays, où les entreprises ne sont rentables que si elles surchargent leurs véhicules ⁴⁹. Sans véhicules en surcharge, les services de transport en milieu rural et sur le «premier kilomètre» ⁵⁰ pourraient difficilement rester rentables dans de nombreuses régions.

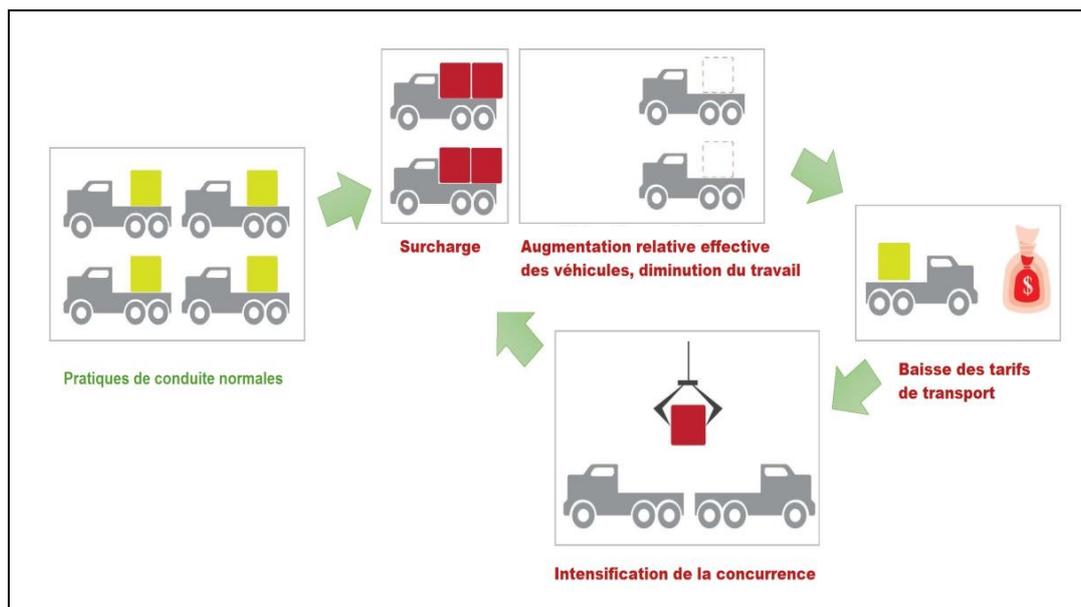
⁴⁷ P. Cabanius: *Amélioration du transport de transit dans la région d'Afrique centrale* (New York, CNUCED, 2003).

⁴⁸ ITF: *ITF informal transport workers project – Report of activities 2013-14* (Londres, 2015).

⁴⁹ S. Zerelli et A. Cook: «Trucking to West Africa's landlocked countries: Market structure and conduct», dans *West Africa Trade Hub Technical Report 32* (Accra, USAID, 2010).

⁵⁰ Le «premier kilomètre» de la chaîne de transport commence à la ferme et se termine sur le marché local ou au point de vente. Il se parcourt sur des chemins et des pistes qui constituent la partie non seulement la plus difficile, mais aussi la plus coûteuse de l'itinéraire. Voir BIRD: *Freight transport for development toolkit: Rural freight* (Washington, DC, 2009).

Figure 3.2. Cycle du fonctionnement en surcharge



Source: KCTU TruckSol, présentation effectuée à l'occasion d'un séminaire international sur la sécurité au travail et au sein de la société (Séoul, archives du KCTU, 2014).

3.6. Exposition aux matières dangereuses

116. Les chauffeurs de véhicules utilitaires peuvent être exposés à des fumées, des émanations et des vapeurs. Ils sont également exposés aux gaz d'échappement quand le camion est au terminal, qu'il tourne au ralenti, qu'il fait la queue ou encore lors des opérations de chargement et de déchargement. Le chargement et le déchargement de conteneurs, la préparation du véhicule, les produits utilisés dans les toilettes à bord des autocars, pour le nettoyage des bennes à ordures ou pour l'élimination des déchets ainsi que les composés organiques volatils sont d'autres sources de risques chimiques⁵¹. Les chauffeurs peuvent aussi être exposés à des substances cancérigènes comme les particules diesel et aux produits chimiques cancérigènes chargés sur leur véhicule, par exemple pendant le remplissage de citernes ou en faisant le plein d'essence⁵². Les autres expositions aux particules peuvent avoir pour origine la poussière ambiante ou celle provenant du chargement et des marchandises, ou de déchets⁵³. Des incidents fortuits pendant le transport de marchandises et de conteneurs fumigés peuvent entraîner des expositions à des substances extrêmement toxiques, voire des incendies ou des explosions.

⁵¹ EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2011).

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

-
- 117.** Les camionneurs transportant des matières et marchandises dangereuses sont confrontés à d'autres risques particuliers et ont des responsabilités supplémentaires⁵⁴. Ils reçoivent en général un complément de formation exigé par une réglementation plus rigoureuse en matière d'agrément.
- 118.** On trouve de l'amiante dans les matériaux d'isolation, les freins des autobus et des camions ainsi que dans les déchets⁵⁵. Les chauffeurs qui s'occupent de l'entretien de leur véhicule ainsi que les livreurs et les manutentionnaires peuvent être particulièrement exposés aux maladies liées à l'amiante.

⁵⁴ F. Trujillo Pons: *La prevención de riesgos laborales en transporte por carretera de mercancías peligrosas* (Barcelone, Atelier Libros, 2013).

⁵⁵ EU-OSHA: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2011).

4. Troubles liés à l'activité professionnelle

119. Outre les risques accrus pour la sécurité et la santé, et les troubles auxquels sont exposés ou dont souffrent généralement les travailleurs du transport routier, l'absence de conditions de travail décentes peut aussi se traduire par un accès plus limité aux filets de sécurité sociale. En fonction des modalités de leur contrat, il arrive que ces travailleurs ne disposent d'aucune couverture en matière de santé, de retraite, de maladie ou d'invalidité, d'accidents du travail et de maladies professionnelles, d'allocations familiales ou de prestations de maternité. Leur situation dépend en fait des régimes de protection sociale applicables dans chaque pays.
120. L'informalité, les formes atypiques d'emploi et le travail indépendant peuvent avoir une incidence négative sur la protection des travailleurs du transport routier contre les risques vitaux. En outre, la classification erronée des travailleurs et les pratiques de sous-traitance augmentent la vulnérabilité des travailleurs en les empêchant d'accéder aux mécanismes de protection sociale.

4.1. Affections rénales, infections des voies urinaires, déshydratation

121. Pour les chauffeurs professionnels, les conditions de travail peuvent poser des problèmes spécifiques susceptibles de nuire à leur santé. Parmi ces problèmes figurent ceux liés aux toilettes et à leur disponibilité. Les conducteurs d'autocars et de camions longue distance y sont particulièrement confrontés du fait des encombrements routiers, de l'insécurité des aires de stationnement et, souvent aussi, des longues files d'attente aux frontières.
122. Les conducteurs sur courte distance et les conducteurs de transport en commun qui travaillent dans des zones urbaines encombrées rencontrent des situations dans lesquelles il leur est impossible de se soulager en cas de besoin. Les conducteurs de transport en commun continuent à rouler lorsqu'ils ont du retard sur l'horaire, ce qui leur laisse peu d'occasions d'aller aux toilettes. Même lorsqu'ils sont dans les temps, ils sont parfois sur une ligne où les installations sanitaires sont insuffisantes. Cela peut les conduire à se soulager sur la voie publique ou en d'autres lieux inadaptés, sans la moindre intimité¹. L'absence d'installations sanitaires et l'impossibilité de s'arrêter sont associées à un risque accru d'infection urinaire, de calculs rénaux, de douleurs gastro-intestinales et de déshydratation causée par une absorption volontairement réduite de liquides². Il arrive aussi que des chauffeurs s'abstiennent de prendre des médicaments dont ils ont besoin (par exemple, les médicaments contre l'hypertension artérielle) si ceux-ci augmentent l'envie d'aller aux toilettes. Le remplacement de sièges souillés dans les autobus et les camions a une incidence économique pour les entreprises et les organismes de transport³. Des installations sanitaires en nombre insuffisant et des pauses trop rares se traduisent aussi par des achats et une utilisation accrue de couches pour adultes⁴.

¹ J. Osman: «Transport en commun: le calvaire haïtien», dans *Atelier des médias* (2012), <http://atelier.rfi.fr/> (consulté le 29 avril 2015).

² C. Stangler: «US bus drivers still coping with bathroom access issues», dans *International Business Times* (New York, 1^{er} mars 2015).

³ *Ibid.*

⁴ L. Kaufman: «Too few bathroom breaks drove bus drivers to adult diapers», dans *Crosscut* (Seattle, 19 novembre 2014).

123. Une enquête réalisée en 2003 auprès d'employés des services de transport public de San Francisco a montré que 60 pour cent des conductrices avaient souffert d'infections urinaires contre 11 pour cent de leurs collègues masculins⁵. En outre, 82 pour cent des employés de sexe masculin ont reconnu que certaines situations les forçaient à utiliser «d'autres» moyens de se soulager lorsqu'ils ne pouvaient pas accéder à des toilettes, contre 65 pour cent des femmes⁶. Une étude générale de 2010 a conclu qu'un besoin urgent de se soulager peut provoquer une dégradation de la fonction cognitive pouvant être associée à un risque d'accident accru⁷. Enfin, d'après une enquête menée en 2014⁸, 65 pour cent des conducteurs sont conscients que la nécessité de se soulager affecte négativement leur aptitude à la conduite. En outre, plus de 80 pour cent estiment que l'absence de toilettes engendre très fréquemment, fréquemment ou assez fréquemment du stress.

4.2. Fatigue et durée du travail

124. Selon un rapport du BIT de 2005, il n'existe pas de définition universellement acceptée de la fatigue⁹. Contrairement à l'altération des capacités due à l'excès d'alcool ou à la consommation de drogue, la fatigue n'a pas de cause ou de marqueur connu. Elle se manifeste de diverses manières, notamment sur le plan physiologique, cognitif et de la performance, de l'expérience subjective (sommolence), de la santé générale et du bien-être. La fatigue du conducteur n'est pas la même que la fatigue physique causée par l'effort. En fait, l'effort physique a plus souvent pour effet d'augmenter la vigilance plutôt que de la diminuer. La somnolence (assoupissement) est un trait dominant de la fatigue^{10, 11}.

125. Les conducteurs professionnels, et plus spécialement les conducteurs longue distance, ont beaucoup de mal à avoir un temps de sommeil et de repos suffisant. Le problème se complique encore pour les chauffeurs d'autocars en raison notamment de l'absence de couchettes, de l'absence d'intimité pour le repos et, souvent, de la nécessité de conduire au moment où les autres dorment. La fatigue des conducteurs peut être causée par de nombreux facteurs, entre autres¹²:

- un temps de sommeil limité pendant les périodes normales de sommeil;

⁵ American Restroom Association: *Restroom availability issues: Transit and transportation drivers*, <http://americanrestroom.org/> (consulté le 29 avril 2015). Enquête réalisée par Yvonne Williams, conductrice, Bay Area Rapid Transit Operator, en novembre 2003.

⁶ *Ibid.*

⁷ M. S. Lewis *et al.*: «The effect of acute increase in urge to void on cognitive function in healthy adults», dans *Neurourology and urodynamics* (2011), vol. 30, n° 1, pp. 183-187.

⁸ E. Kessler et M. Gonzales: *Bus operators and the right to access restrooms* (Washington, DC, Association of Occupational and Environmental Clinics, 2014).

⁹ J. K. Beaulieu: *The issues of fatigue and working time in the road transport sector* (Genève, BIT, 2005).

¹⁰ R. Knipling (dir. de publication): *Safety for the long haul; large truck crash risk, causation and prevention* (Arlington, American Trucking Associations, 2009).

¹¹ North American Fatigue Management Program: *Implementation manual and instructional modules* (2013), www.nafmp.com (consulté le 29 avril 2015).

¹² Transport Research Board: «The domain of truck and bus safety research», dans *Transportation Research Circular* (Washington, DC, 2007), n° E-C117.

-
- de longs horaires de travail (auxquels il faut ajouter de longs trajets entre le domicile et le lieu de travail pour beaucoup de chauffeurs);
 - des horaires de travail variables, rotatifs ou impliquant un sommeil fractionné;
 - des horaires imprévisibles avec des changements annoncés au dernier moment;
 - des horaires en conflit avec le sommeil naturel ou les rythmes circadiens;
 - le fait de dormir dans un environnement inhabituel ou inconfortable;
 - la difficulté à trouver des aires de stationnement sûres et calmes;
 - le stress provoqué par les délais de livraison et des retards incontrôlables;
 - la rémunération au kilomètre, qui peut pousser à l'excès de travail;
 - le manque d'exercice physique;
 - un mauvais régime alimentaire;
 - des ambiances thermiques pénibles (chaleur, froid, manque de ventilation).

126. On distingue deux grandes catégories de causes de fatigue: les facteurs physiologiques internes et les facteurs liés au travail¹³. Les facteurs physiologiques internes se répartissent eux-mêmes ensuite entre les différences individuelles de sensibilité et les facteurs temporels. Une classification des facteurs de fatigue et de vigilance se présenterait comme suit:

- des différences individuelles de sensibilité à la fatigue pouvant être liées à des troubles du sommeil, à d'autres problèmes médicaux ou à la variabilité physiologique;
- des facteurs physiologiques temporels affectant quotidiennement tous les individus:
 - rythmes circadiens (moment de la journée);
 - temps de sommeil récent, y compris sommeil primaire et siestes;
 - inertie du sommeil, c'est-à-dire état de torpeur au réveil;
 - durée d'éveil depuis le dernier sommeil principal;
- des facteurs liés au travail et à l'environnement.

127. Les enquêtes menées auprès de conducteurs mettent souvent en évidence des niveaux de fatigue importants. Ainsi, un rapport finlandais¹⁴ constate que 40 pour cent des chauffeurs longue distance et 21 pour cent des chauffeurs courte distance du pays ont du mal à rester

¹³ P. Thiffault: *Les facteurs humains dans l'industrie du transport routier au Canada* (Ottawa, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2011).

¹⁴ H. Häkkinen et H. Summala: «Driver sleepiness-related problems, health status, and prolonged driving among professional heavy-vehicle drivers», dans *Transportation human factors* (Helsinki, 2000), vol. 2, n° 2, pp. 151-171.

vigilants pendant 20 pour cent du temps qu'ils passent au volant. Ces réponses, comme d'autres fournies à d'autres enquêtes, attestent l'existence d'un problème, mais ne se prêtent pas à une évaluation quantitative des corrélations avec d'autres problèmes de sécurité ou à l'établissement de prévisions en matière d'accidents ¹⁵.

- 128.** La fatigue du conducteur peut se détecter et être mesurée sur la base à la fois de critères de comportement et de critères physiologiques. S'agissant du comportement, on peut évaluer la conduite en suivant la position du véhicule sur la voie et en calculant, par exemple, l'écart-type par rapport à la position latérale moyenne. On peut aussi analyser le type de conduite, la constance de la vitesse et la distance avec le véhicule précédent, de même que la réaction du conducteur face à des situations critiques: solution adoptée et temps de réaction pour éviter un accident, par exemple.
- 129.** De nombreux facteurs influent sur la proportion d'accidents dus à la fatigue. La fatigue est un facteur plus important, tant en termes relatifs qu'en termes absolus, dans les grands pays peu peuplés comme l'Australie. Sur 461 accidents graves de poids lourds ayant donné lieu à une enquête dans ce pays en 2011, la fatigue a été reconnue comme la cause principale dans 12 pour cent des cas, immédiatement après la vitesse (25 pour cent des cas) ¹⁶.
- 130.** La plupart des accidents liés à la fatigue surviennent lorsque le chauffeur est seul, situation fréquente pour les camionneurs. Gagné par la somnolence, le conducteur perd peu à peu le contrôle du véhicule. L'endormissement au volant et les accidents qu'il provoque dépendent du moment de la journée. Ainsi, selon une étude effectuée aux Etats-Unis (*Large Truck Crash Causation Study*) ¹⁷, la plupart des accidents typiquement imputables à la fatigue surviennent sur des routes rectilignes, en rase campagne et au petit matin, c'est-à-dire entre 2 heures et 7 heures; 62 pour cent des accidents dus à l'endormissement du conducteur se produisent dans la période de deux heures située entre 4 heures et 6 heures du matin, et 20 pour cent seulement surviennent au cours des quatorze heures comprises entre 6 heures et 22 heures. Les accidents dus à la fatigue sont souvent graves, entraînant le renversement du véhicule, des chocs contre des obstacles fixes ou des collisions avec des véhicules venant en sens inverse.
- 131.** Une autre étude intitulée *European Truck Accident Causation* ¹⁸, qui porte sur 624 accidents graves, constate que la fatigue est la première cause d'accident dans 6 pour cent des cas. D'autre part, sur tous les accidents dans lesquels la fatigue est en cause, 68 pour cent impliquent un camion et un autre véhicule; 29 pour cent, un camion seul; et 3 pour cent, un camion et un piéton. Plus d'un tiers sont des accidents mortels, ce qui confirme la gravité de beaucoup d'accidents liés à la fatigue. Parmi les cinq catégories

¹⁵ R. O. Phillips: *An assessment of studies of human fatigue in land and sea transport*, Fatigue in Transport Report II (Oslo, Institute of Transport Economics, 2014).

¹⁶ O. P. Driscoll: *2013 major accident investigation report* (Brisbane, National Transport Insurance, 2013).

¹⁷ Federal Motor Carrier Safety Administration: *The Large Truck Crash Causation Study*, bases de données et synthèses disponibles à l'adresse: <http://ai.fmcsa.dot.gov/lccs/default.asp> (consulté le 17 juillet 2015).

¹⁸ IRU: *A scientific study: "ETAC" European Truck Accident Causation* (Genève, 2007).

d'accidents étudiées¹⁹, la fatigue est à l'origine de près de 18,6 pour cent de tous les accidents de la catégorie «accidents impliquant un véhicule seul» (7,4 pour cent des 624 accidents graves considérés) et de près de 8,8 pour cent de tous les accidents de la catégorie «accidents survenant lors d'un dépassement» (11,3 pour cent des 624 accidents graves).

132. Il faut distinguer le risque d'accident dû à la fatigue du risque général d'accident. Par exemple, le risque d'accident dû à la fatigue est à son maximum au petit matin, avec une légère crête en milieu d'après-midi, entre 16 et 18 heures²⁰. Le risque général d'accident est plus élevé pendant la journée, lorsque la densité du trafic est la plus forte. Les efforts visant à réduire la conduite de camions pendant la nuit pourraient donc être bénéfiques du point de vue de la fatigue des chauffeurs, mais nuiraient probablement à la sécurité générale, puisque la circulation des camions se concentrerait sur la journée. Le Conseil européen pour la sécurité des transports constate lui aussi que les accidents de camions sont beaucoup plus fréquents pendant la journée que pendant la nuit²¹.

4.3. Stress

133. Le stress au travail est très répandu chez les conducteurs longue distance, qui sont éloignés de leur foyer, de leur famille, de leurs amis et d'autres réseaux de soutien pendant plusieurs jours ou semaines d'affilée. Ainsi, une enquête réalisée aux États-Unis par l'Association des petits opérateurs indépendants (Owner-Operator Independent Drivers Association) a montré que la majorité des conducteurs interrogés étaient absents de leur domicile plus de 100 nuits par an et que 41 pour cent passaient plus de 200 nuits hors de chez eux²². Les conducteurs sont exposés à de nombreux facteurs de stress: contraintes de temps permanentes, isolement social, manque de respect des autres, dangers liés aux conditions de circulation – changements météorologiques, densité du trafic et état des routes –, violence ou crainte de la violence²³. Le stress lié à la gestion en flux tendus et au fait de travailler dans les locaux de tiers atteint souvent des niveaux élevés. Ces situations peuvent être à l'origine de comportements à risque tels que la consommation de stupéfiants ou la recherche de rapports sexuels tarifés²⁴.

¹⁹ Ces cinq catégories sont: accidents en intersection; accidents en file; accidents survenant lors d'un changement de file; accidents survenant lors d'un dépassement; accidents impliquant un véhicule seul.

²⁰ R. Knipling, (dir. de publication): *Safety for the long haul; large truck crash risk, causation and prevention* (Arlington, American Trucking Associations, 2009).

²¹ Conseil européen pour la sécurité des transports: *Tackling fatigue: EU social rules and heavy goods vehicle drivers*, Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees (PRAISE), Report 7 (Bruxelles, 2011).

²² Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation: *Owner-operator and professional employee driver facts*, <http://www.ooida.com/> (consulté le 29 avril 2015).

²³ M. Shattel *et al.*: «Occupational stressors and the mental health of truckers», dans *Issues in Mental Health Nursing* (2010), vol. 31, n° 9, pp. 561-568.

²⁴ *Ibid.*

Encadré 4.1

Lutter contre l'isolement: des bibliothèques pour les camionneurs

Les conducteurs de camions longue distance font un travail solitaire et pénible. Dans le prolongement d'une initiative suédoise, l'Administration norvégienne des archives, bibliothèques et musées et le Syndicat norvégien des travailleurs du transport ont mis en place en 2006 un réseau de bibliothèques destinées aux chauffeurs routiers. Ce projet invite les travailleurs du transport à lire et à écouter de la littérature, ce qui signifie que les services de bibliothèque doivent être proposés là où les camionneurs se trouvent, à savoir sur la route. C'est ainsi que des bibliothèques ont ouvert dans certains cafés, restaurants et motels fréquentés par les conducteurs longue distance lors de leurs pauses ou de leurs arrêts.

Source: M. Kaasa: «Norway: The transport workers' library. A service for truck drivers on the roads of Norway», dans *Scandinavian Library Quarterly* (2009), vol. 42, n° 2.

- 134.** Les conducteurs d'autobus exercent un métier très éprouvant dans lequel la nécessité d'être constamment vigilant et d'effectuer des tâches multiples dans des conditions de circulation difficiles où les erreurs peuvent être lourdes de conséquences génère de fortes tensions. Le conducteur d'autobus a des horaires à respecter et doit conduire prudemment, tout en veillant à maintenir de bonnes relations avec la clientèle. Cette triple exigence est une source de conflit²⁵. Une circulation de plus en plus dense et l'utilisation des afficheurs électroniques, qui laissent encore moins de marge d'erreur dans les horaires des lignes, ont fait monter les niveaux de stress chez les conducteurs de bus²⁶. En outre, la crainte des agressions alimente l'anxiété²⁷.
- 135.** Un rapport du BIT de 1996 sur le stress des conducteurs d'autobus montre que le taux d'absentéisme pour cause de maladie est sensiblement plus élevé dans cette profession que parmi d'autres catégories de travailleurs comparables²⁸. Les conducteurs d'autobus obligés de quitter leur emploi pour raison médicale le font en moyenne plus jeunes que dans la plupart des groupes de salariés auxquels on peut les comparer. Les facteurs de stress sont plus nombreux pour les conducteurs qui travaillent en équipe, et les horaires fractionnés sont réputés particulièrement éprouvants dans ce métier. Comme l'a fait apparaître une récente étude norvégienne, dans les transports en commun, le fractionnement des horaires des conducteurs va de pair avec des niveaux de stress excessifs, des troubles du sommeil et des problèmes de santé²⁹. Les conflits entre les horaires de travail et la vie de famille sont une autre difficulté.

4.4. Privation de sommeil et apnée du sommeil

- 136.** Les conducteurs de camions et d'autobus peuvent être appelés à travailler la nuit. Or la réduction de la durée de sommeil a des conséquences physiologiques: hypertension artérielle, maladies cardiovasculaires, problèmes gastro-intestinaux, modifications du métabolisme (pouvant favoriser l'apparition du diabète), augmentation des hormones de stress, affaiblissement des fonctions immunitaires, augmentation du nombre de journées de

²⁵ R. O. Phillips et T. Bjørnskau: *Health, safety and bus drivers* (Oslo, Institute of Transport Economics, 2013).

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

²⁸ M. A. J. Kompier: *Bus drivers: Occupational stress and stress prevention* (Genève, BIT, 1996).

²⁹ R. O. Phillips et T. Bjørnskau, *op. cit.*

maladie, consommation accrue de calories et prise de poids³⁰. Sur le plan psychologique, l'irritabilité, la rupture des relations avec les autres, la dégradation de la santé mentale et une qualité de vie amoindrie font partie des conséquences du manque de sommeil³¹. Le manque de sommeil est considéré comme une des causes principales de la fatigue³².

- 137.** L'apnée du sommeil est un arrêt respiratoire d'une durée de dix secondes ou plus. Dans l'apnée obstructive du sommeil (AOS), la respiration s'arrête de manière répétitive pendant le sommeil en raison d'occlusions du pharynx. Des taux d'apnée inférieurs à cinq par heure pendant le sommeil sont considérés comme normaux, mais, au-delà, on est en présence d'une AOS dont la gravité est fonction du taux d'occlusion déterminé par un examen clinique nocturne. Dans les cas d'AOS graves, les taux d'apnée peuvent atteindre une fréquence de 100 par heure. Chez les conducteurs professionnels, l'AOS peut entraîner une inaptitude médicale à la conduite. On estime que 28 pour cent des chauffeurs professionnels américains souffrent d'AOS bénigne à grave³³. Une enquête réalisée en Finlande auprès de 1 097 camionneurs a révélé qu'un sur cinq souffrait d'AOS³⁴. Une étude cas-témoins réalisée en Australie-Occidentale a comparé 100 conducteurs de poids lourds impliqués dans des accidents signalés à la police à des conducteurs non impliqués dans des accidents interrogés dans des relais routiers de la région³⁵. Parmi les questions posées, certaines portaient sur l'AOS. Il s'est avéré que les conducteurs souffrant d'AOS avaient un risque plus de trois fois plus important d'avoir un accident. Les conducteurs qui n'avaient reçu aucune formation en matière de prévention de la fatigue étaient eux aussi beaucoup plus souvent impliqués que la moyenne dans des accidents.

4.5. Sédentarité et obésité

- 138.** Les chauffeurs de taxis, de camions, d'autobus et les chauffeurs-livreurs ont tous quelque chose en commun, outre le fait d'être assis derrière un volant toute la journée. Ils font un métier dangereux qui les expose à un grand nombre de lésions et de maladies. Conduire de longues heures d'affilée, charger et décharger des marchandises et effectuer de nombreuses livraisons ont des conséquences néfastes sur la santé des chauffeurs. Plusieurs études ont pointé un risque accru de maladies évitables dans ce type d'activité, telles que pathologies cardiaques, troubles musculo-squelettiques, hypertension, ulcères et cancers du poumon, de la prostate et de la vessie, par rapport à d'autres professions³⁶.

³⁰ D. B. Boivin: *Le sommeil et vous: Mieux dormir, mieux vivre* (Toronto, Dundurn, 2014).

³¹ North American Fatigue Management Program: *Implementation manual and instructional modules* (2013), www.nafmp.com (consulté le 29 avril 2015).

³² J. K. Beaulieu, *The issues of fatigue and working time in the road transport sector*, Working paper 232 (Genève, BIT, 2005).

³³ A. I. Pack *et al.*: *A study of the prevalence of sleep apnea among commercial truck drivers* (Washington, DC, Federal Motor Carrier Safety Administration, 2002).

³⁴ Conseil européen pour la sécurité des transports: *Preventing road accidents and injuries for the safety of employees – Project handbook* (Bruxelles).

³⁵ L. Meuleners *et al.*: «Obstructive sleep apnea, health-related factors and long distance heavy vehicle crashes in Western Australia: A case control study», dans *Journal of Clinical Sleep Medicine* (2015), vol. 11, n° 4.

³⁶ W. K. Sieber *et al.*: «Obesity and other risk factors: The national survey of US long-haul truck driver health and injury», dans *American journal of industrial medicine* (2014), vol. 57, n° 6, pp. 615-626.

139. La mauvaise santé du travailleur entraîne une baisse de la productivité et une hausse de l'absentéisme. Chez les conducteurs, elle peut aussi compromettre la sécurité de plusieurs manières, en diminuant les performances, en augmentant le risque d'affections ou de maladies chroniques et en raccourcissant la carrière. Lorsque des conducteurs professionnels partent à la retraite à la cinquantaine ou au début de la soixantaine pour des raisons de santé, ils sont souvent remplacés par des conducteurs plus jeunes, moins expérimentés et qui constituent un plus grand risque.

140. Les frais médicaux engendrés par les problèmes de santé des conducteurs peuvent être une lourde charge pour l'opérateur indépendant ou pour l'employeur. D'où l'intérêt des initiatives et des actions de formation axées sur la promotion de la santé dans le secteur du transport routier. Aux Etats-Unis, par exemple, l'Institut national de la sécurité et de la santé au travail a réalisé une enquête nationale sur la santé et les lésions professionnelles auprès de conducteurs de camions longue distance dans 32 relais routiers du pays³⁷. Les estimations qui en ont été tirées concernant l'état de santé, les lésions et les cycles travail-sommeil ont ensuite été comparées avec les chiffres disponibles pour l'ensemble de la population active américaine. Les constatations sont les suivantes:

- 51 pour cent des chauffeurs de camions fument (contre 19 pour cent de la population américaine);
- 69 pour cent sont obèses (IMC \geq 30) (contre 31 pour cent);
- 17 pour cent présentent une obésité morbide (IMC \geq 40) (contre 7 pour cent);
- 14 pour cent déclarent être diabétiques (contre 7 pour cent);
- 88 pour cent présentent un facteur de risque cardiovasculaire majeur (hypertension, tabagisme ou obésité) (contre 54 pour cent);
- 9 pour cent présentent les trois facteurs de risque (contre 2 pour cent);
- 38 pour cent n'ont pas d'assurance-maladie (contre 17 pour cent).

Encadré 4.2
Musculation en cabine

Un grand constructeur de camions a décidé d'aider les conducteurs à se maintenir ou à se remettre en forme pendant qu'ils sont sur la route en leur proposant sur option des accessoires de gymnastique. Conçu pour être utilisé dans la cabine du véhicule, l'équipement se compose d'une solide planche en contreplaqué munie de deux ceilletons auxquels sont attachées par une pince à ressort des sangles en caoutchouc permettant de travailler avec tout le poids du corps dans différentes positions. Les exercices peuvent aussi se faire en station debout sur la planche. Quatre vidéos, correspondant à différents niveaux d'entraînement, accompagnent l'appareil. Ces vidéos sont disponibles sur DVD ou sous forme d'application mobile.

4.6. Consommation et abus d'alcool et de stupéfiants

141. Les drogues et l'alcool renferment des composants qui peuvent abaisser la vigilance du conducteur sur la route. Normalement, la loi interdit la consommation d'alcool et de drogues illicites avant ou pendant la conduite d'un véhicule à moteur. Par ailleurs, dans

³⁷ W. K. Sieber *et al.*: «Obesity and other risk factors: The national survey of US long-haul truck driver health and injury», dans *American journal of industrial medicine* (2014), vol. 57, n° 6, pp. 615-626.

certaines pays, la loi impose des tests de dépistage d'alcool ou de stupéfiants aux conducteurs de camions et d'autobus titulaires d'un permis professionnel. Les conditions de travail des conducteurs professionnels peuvent comporter des temps d'attente aux frontières ou pour une cargaison de retour, auxquels s'ajoutent le travail de nuit et des périodes de repos réduites. Certaines situations peuvent inciter à une consommation accrue de substances psychoactives au travail³⁸. Une étude systématique de plusieurs sources de données internationales a montré que la consommation d'alcool et de substances illicites était plus fréquente chez les conducteurs jeunes ou faiblement payés³⁹. En Norvège, des tests anonymes pratiqués au bord de la route sur 882 conducteurs professionnels pris au hasard en 2012 ont dépisté la présence d'alcool et de drogue dans 2 pour cent des prélèvements effectués⁴⁰.

³⁸ E. Giroto *et al.*: «Psychoactive substance use by truck drivers: A systematic review», dans *Occupational and environmental medicine* (2014), vol. 71, n° 1, pp. 71-76.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ H. Gjerde *et al.*: «Analysis of alcohol and drugs in oral fluid from truck drivers in Norway», dans *Traffic injury prevention* (2012), vol. 13, n° 1, pp. 43-48.

5. Les instruments de l'OIT, la cohérence des politiques et les moyens d'action

142. Les mesures prises en matière de sécurité et de santé au travail (SST) ont pour but de garantir à tous les travailleurs des conditions de travail sûres et salubres et de préserver les ressources humaines. L'OIT vise à susciter à l'échelle mondiale une prise de conscience quant à l'ampleur et aux conséquences des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, à faire de la sécurité et de la santé de tous les travailleurs une grande cause internationale, et à promouvoir des actions concrètes à tous les niveaux. L'OIT a adopté plus de 40 conventions et recommandations sur la SST ainsi que plus de 40 recueils de directives pratiques dont beaucoup contiennent des consignes pour faire progresser le dialogue social sur la question.

143. Dans certains cas, l'extrême segmentation de l'industrie a pour effet de réduire le pouvoir de négociation des travailleurs. Les mesures de protection et les prestations garanties par la négociation collective, dans les conventions sectorielles ou de branche, et dans les accords-cadres sont à présent devenues l'exception pour les travailleurs du transport routier dans certains pays.

144. De même, la prévalence du VIH et des maladies sexuellement transmissibles (MST) est parfois plus élevée chez les travailleurs du transport que dans l'ensemble de la population nationale, en particulier le long des grands axes de transport. Les travailleurs du transport routier, et plus spécialement les chauffeurs longue distance, sont particulièrement exposés en raison de la nature de leur travail et des conditions dans lesquelles ils l'accomplissent. En outre, les conducteurs de camions peuvent subir les conséquences de pratiques hasardeuses au moment du chargement des cargaisons dans des engins de transport qui peuvent augmenter le risque d'accident.

5.1. Instruments de l'OIT visant à promouvoir la sécurité et la santé au travail par une culture de prévention

145. L'OIT a adopté plus de 40 normes traitant directement ou indirectement de la sécurité et de la santé en milieu professionnel. Il s'agit notamment de la convention (n° 155) et de la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981; de la convention (n° 187) et de la recommandation (n° 197) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006; et de la convention (n° 161) et de la recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985. La convention n° 155 et la recommandation n° 164 énoncent les principes et les mesures à mettre en œuvre pour améliorer la gestion de la SST. Elles s'appliquent à toutes les branches d'activité économique, y compris les transports routiers, et engagent tout Membre à définir, mettre en œuvre et réexaminer périodiquement une politique nationale en matière de SST qui aura pour objet de prévenir les accidents du travail. Ces deux instruments prévoient également l'un et l'autre l'adoption de dispositions précisant les responsabilités institutionnelles nationales ainsi que les droits et devoirs des employeurs, des travailleurs et de leurs représentants.

146. Les Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail de 2001 servent de référence aux membres de l'OIT pour l'élaboration de leurs programmes de SST. Ils préconisent une approche globale et intégrée et considèrent indistinctement la santé des travailleurs sur leur lieu de travail et en dehors de celui-ci. Par ailleurs, une stratégie globale en matière de SST a été adoptée lors de la 91^e session de la Conférence internationale du Travail, en 2003. Cette stratégie souligne la nécessité d'un engagement tripartite et d'une action au niveau national pour promouvoir une démarche préventive et une culture de la sécurité, et préconise une action intégrée qui permette de

mieux faire le lien entre les normes de l'OIT et les moyens d'action tripartites. Le plan d'action (2010-2016) pour parvenir à une large ratification et à une mise en œuvre effective des instruments relatifs à la sécurité et à la santé au travail (convention n° 155, son protocole de 2002 et convention n° 187) a été adopté par le Conseil d'administration du BIT à sa 307^e session (2010). Il est mis en œuvre conjointement par le Département des normes internationales du travail et le Service de l'administration du travail, de l'inspection du travail et de la sécurité et santé au travail (qui a remplacé le Programme sur la sécurité et la santé au travail et sur l'environnement). En 2010 toujours, la Conférence internationale du Travail a adopté une liste révisée des maladies professionnelles qui a été annexée à la recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002.

- 147.** La convention n° 187 constitue une base pour la mise en œuvre d'un programme de gestion de la SST reposant sur le tripartisme. Ses principaux piliers sont une politique nationale, un système national et un programme national élaborés, appliqués et réexaminés en consultation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs. La collaboration ainsi prévue au niveau national doit également s'exercer au niveau de l'entreprise: l'article 4 de la convention n° 187 précise en effet que le système national de sécurité et de santé au travail doit inclure, entre autres, des mesures pour promouvoir, au niveau de l'établissement, la coopération entre la direction, les travailleurs et leurs représentants, en tant qu'élément essentiel de prévention en milieu de travail.
- 148.** Parmi les conventions de l'OIT qui préconisent la protection contre des risques spécifiques figurent la convention (n° 136) sur le benzène, 1971; la convention (n° 148) sur le milieu de travail (pollution de l'air, bruit et vibrations), 1977; la convention (n° 162) sur l'amiante, 1986; la convention (n° 139) sur le cancer professionnel, 1974; et la convention (n° 170) sur les produits chimiques, 1990. Entre 2006 et 2011, la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR)¹ de l'OIT a formulé sept observations et deux demandes directes concernant les chauffeurs du transport routier.
- 149.** S'agissant du secteur du transport routier en particulier, la convention (n° 153) et la recommandation (n° 161) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, constituent actuellement une norme applicable au secteur. Au moment de la rédaction du présent document, neuf pays avaient ratifié la convention: l'Equateur (1988), l'Espagne (1985), l'Iraq (1985), le Mexique (1982), la Suisse (1981), la Turquie (2005), l'Ukraine (2008), l'Uruguay (1989) et la République bolivarienne du Venezuela (1983).
- 150.** La CEACR a fait remarquer que, dans un certain nombre d'Etats parties, la législation nationale n'est pas en totale conformité avec les dispositions de la convention s'agissant de son champ d'application, de la durée maximale du travail et des pauses obligatoires. Des problèmes de conformité se posent par ailleurs du fait que les dispositions de la directive européenne applicable en la matière et de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route diffèrent de celles de la convention n° 153. Les demandes directes de la CEACR aux Etats Membres sont publiées par le BIT.
- 151.** A sa 262^e session (mars-avril 1995), le Conseil d'administration du BIT a constitué un Groupe de travail sur la politique de révision des normes (le Groupe de travail Cartier) chargé, entre autres, de revoir toutes les conventions et recommandations internationales du travail. Parmi ses décisions, le Groupe de travail Cartier a jugé nécessaire de réviser la

¹ La CEACR est un organe composé d'experts juridiques indépendants qui se réunit chaque année pour examiner la situation en matière d'application, par les Etats Membres, des conventions de l'OIT.

convention n° 153 et la recommandation n° 161². En 1996, il avait déjà souligné que la convention n° 153 était l'une des moins ratifiées³. Pendant les travaux du groupe de travail, des Etats Membres ont fait état d'obstacles à une ratification. Bien qu'aucun ne contestât la pertinence de la convention n° 153, il apparut que ces obstacles étaient imputables dans leur majorité à des divergences entre la convention et la législation nationale ou régionale, notamment l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route et les règlements de l'Union européenne (UE) applicables en la matière. Certains Etats Membres ont fait remarquer que la convention s'appliquait aussi aux conducteurs travaillant pour leur propre compte, ce qui était dans certains cas incompatible avec une législation nationale ne prévoyant pas de protection ni de prestations en matière de santé et de sécurité pour cette catégorie de travailleurs⁴.

5.2. Instruments de l'OIT pour la lutte contre le VIH et le sida et pour la promotion des bonnes pratiques dans le chargement des cargaisons dans les engins de transport

5.2.1. Conduire pour le changement: outil de formation sur le VIH/sida et autres initiatives de l'OIT

152. Le VIH et les MST présentent des risques pour la SST. En ce qui concerne la lutte contre le VIH sur le lieu de travail, le Bureau a adopté une approche sectorielle⁵. En 2006, la Réunion tripartite sur les questions sociales et dans le domaine du travail découlant des problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux a adopté des conclusions qui préconisaient, entre autres, l'élaboration pour ce secteur d'une formation sur le VIH et le sida à l'intention des chauffeurs du transport international routier. La collaboration entre l'OIT, l'Académie de l'IRU et l'ITF a débouché sur la mise au point, en 2008, d'une panoplie d'outils pédagogiques intitulée *Conduire pour le changement: Outils de formation sur le VIH/sida pour le secteur du transport routier*⁶, conçue pour permettre aux travailleurs, chauffeurs, dirigeants et responsables syndicaux de faire face à l'épidémie en fonction des conditions particulières de leur lieu de travail. Quatre modules sont respectivement destinés aux dirigeants, aux chauffeurs et aux formateurs agissant dans le cadre de sessions informelles. Cet outil est la référence incontournable des formations de l'OIT dans le secteur du transport routier.

² BIT: *Groupe de travail sur la politique de révision des normes (Groupe de travail Cartier): Suites à donner aux décisions du Conseil d'administration* (Genève, 2002).

³ Groupe de travail sur la politique de révision des normes: *Examen des conventions les moins ratifiées ou mises en sommeil*, Conseil d'administration, 265^e session, Genève, 1996, document GB.265/LILS/WP/PRS/1.

⁴ Groupe de travail sur la politique de révision des normes: *Mesures de suivi des consultations concernant les besoins de révision et les obstacles à la ratification de 13 conventions*, Conseil d'administration, 270^e session, Genève, 1997, document GB.270/LILS/WP/PRS/1/2.

⁵ BIT: *Le VIH/sida et le monde du travail*, rapport V(1), Conférence internationale du Travail, 99^e session, Genève, 2010.

⁶ BIT: *Atelier de formation des instructeurs à l'utilisation du matériel intitulé «Conduire pour le changement: Outils de formation sur le VIH/sida pour le secteur du transport routier»* (Genève, 2008).

Encadré 5.1
Projet OIT-SIDA pour le transport

Le projet OIT-SIDA pour le transport est le fruit de la collaboration entre le Service du VIH/sida dans le monde du travail (ILOAIDS) et l'Agence suédoise de coopération internationale au développement (SIDA) et s'inscrit dans le cadre d'une approche sectorielle des questions liées au VIH/sida dans les pays de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Il porte sur la période 2011-2015 et cible plus particulièrement l'Afrique du Sud, le Malawi, le Mozambique, la République-Unie de Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe.

En 2010, alors que les actions de sensibilisation n'étaient à l'évidence pas suffisantes pour enrayer l'épidémie de VIH/sida, une initiative radicalement nouvelle a vu le jour dans le cadre du projet OIT-SIDA, parallèlement aux autres efforts déployés le long des grands axes routiers. Le Corridor Economic Empowerment Project (CEEP) – c'est son nom – se fonde sur le principe de l'autonomie économique et sur l'idée que la pauvreté qui sévit le long des corridors de transport et dans d'autres zones densément peuplées accroît l'exposition au VIH et au sida. Il s'agit de répondre aux besoins des hommes et des femmes vulnérables qui n'ont pas accès aux services de soins et aux mécanismes permettant de lutter contre le VIH, en particulier les programmes de protection sociale et de garantie de revenu. Dans chacun des pays participants ont été mises en place un ensemble de mesures combinant l'offre de services de prise en charge du VIH et du sida, le développement des capacités entrepreneuriales et un système de microfinancement innovant géré par les bénéficiaires eux-mêmes en collaboration avec une institution financière locale. Un rapport OIT-SIDA publié en 2014 présente plusieurs études de cas et dresse le bilan des activités réalisées jusque-là*.

L'approche de l'autonomie économique a été adoptée et validée par diverses instances nationales, notamment au sein des ministères des Transports. Au Malawi, elle a été intégrée à la stratégie nationale de lutte contre le VIH et le sida dans le secteur du transport et, en Afrique du Sud, elle fait partie des plans opérationnels du secteur du transport. Au Mozambique, en Zambie et au Zimbabwe, les ministères du Transport et du Travail s'en sont inspirés pour élaborer des programmes de formation à l'intention de leurs personnels, y compris les porteurs du VIH. A titre d'exemple, certains éducateurs du CEEP offrent un soutien en matière de VIH au personnel du Conseil national de l'emploi pour l'industrie du transport aux postes frontières de Chirundu et de Beitbridge, au Zimbabwe. Le rapport d'activité pour 2014 fait état d'améliorations signalées par des bénéficiaires du projet OIT-SIDA.

* BIT: *Corridor economic empowerment project case studies* (Pretoria, BIT, 2014).

- 153.** Le BIT continue d'organiser des ateliers consacrés à ce matériel didactique dans le but de renforcer la capacité des participants à dispenser une formation spécifique au secteur. Ainsi, une consultation sur son utilisation et sur les mesures à prendre contre le VIH et la tuberculose dans le transport routier a eu lieu les 24 et 25 février 2015 à Johannesburg, en Afrique du Sud. Il s'agissait de faire le point sur la situation en matière de VIH et de sida dans le secteur du transport des pays de la SADC. Les participants venaient de six pays associés au projet CEEP de l'OIT dans la sous-région: Afrique du Sud, Malawi, Mozambique, République-Unie de Tanzanie, Zambie et Zimbabwe, et comprenaient pour chacun d'eux des représentants du gouvernement, des associations d'employeurs et des organisations de travailleurs. Cette réunion tripartite a été l'occasion d'élaborer et de présenter les grandes priorités des plans nationaux qui permettront d'intensifier la lutte contre le VIH dans le secteur du transport.
- 154.** Les participants ont échangé des informations pratiques sur les résultats positifs obtenus grâce au matériel didactique et sur les moyens d'améliorer son efficacité dans le contexte sous-régional. De l'avis général, le matériel et sa méthodologie sont d'une grande utilité et abordent tous les aspects de la formation sur le VIH/sida dans le secteur du transport routier, mais ils pourraient être améliorés sur plusieurs points. Par exemple, les instructeurs devraient fournir au cas par cas, en plus des outils existants, des informations actualisées sur les services disponibles en matière de VIH, de MST et de tuberculose ainsi que sur les lieux où les trouver, sur les cas exemplaires et les meilleures pratiques. Il a aussi été convenu qu'une adaptation était nécessaire afin de représenter de manière plus contextuelle et équilibrée le secteur du transport routier. Les participants ont souligné que l'élaboration d'un module supplémentaire sur la manière d'exploiter dans une optique stratégique le suivi et l'évaluation des programmes de lutte contre le VIH/sida sur le lieu de travail

pourrait renforcer l'efficacité et l'efficacité de ces programmes à l'échelle régionale et nationale. Ce nouveau module pourrait également expliquer comment détecter les phénomènes de stigmatisation et de discrimination liés au VIH sur le lieu de travail et comment y faire face en privilégiant la notion de «bien-être» dans la manière d'aborder les facteurs biomédicaux et sociostructurels qui aggravent la propagation du VIH.

- 155.** Les participants ont décidé que leurs pays s'appuieraient sur des partenaires tels que les conseils nationaux du sida et les ministères de la Santé et du Travail afin d'étudier la possibilité de produire des données ventilées par secteur sur le VIH/sida et les facteurs alimentant l'épidémie. Ce type de données permettrait d'accroître l'efficacité des mesures de lutte contre le VIH dans le transport routier.

Encadré 5.2
Programme du Fonds de l'OPEP pour le développement international
en faveur de l'Amérique latine

Une initiative financée par l'OIT et le Fonds de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) pour le développement international (OFID) est à l'origine d'un travail de recherche novateur qui permet de mieux comprendre le lien existant entre le VIH/sida et les travailleurs du transport routier en Amérique latine. Ce programme s'intéresse à la discrimination envers les personnes porteuses du VIH ainsi qu'aux problèmes liés à l'homophobie et à la transphobie. Quatre ouvrages ont été publiés à ce jour: deux rapports analysant les résultats d'enquêtes sur les conditions de travail et la santé sexuelle des conducteurs de camions, l'un concernant le Paraguay; l'autre, l'Etat plurinational de Bolivie et le Chili; un manuel sur le VIH et la lutte contre l'homophobie sur le lieu de travail à l'intention des conducteurs de camions; et un guide consacré à la façon de parler du VIH et du sida dans le secteur du transport.

A la suite de ce programme, le gouvernement du Paraguay a promulgué un décret ministériel; et celui du Chili, des principes directeurs informels sur le VIH et le sida dans le secteur du transport. Bien que ces initiatives gouvernementales soient de simples recommandations à l'intention de la profession plutôt que des résolutions ayant force de loi, elles sont symptomatiques de l'évolution positive des attitudes envers le VIH et le sida dans la région. Ce programme précurseur a connu un succès tel que l'initiative est actuellement en cours de transposition dans le secteur minier.

5.2.2. Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU
pour le chargement des cargaisons
dans des engins de transport

- 156.** Les incidents survenant dans le secteur du transport sont fréquemment attribués à de mauvaises pratiques dans le chargement des cargaisons dans des engins de transport. Il s'agit là d'une préoccupation commune aux employeurs et aux travailleurs du transport ainsi qu'au grand public qui peut être exposé au risque physique d'une cargaison mal arrimée ou d'un poids excessif.
- 157.** En 1997, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'OIT et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) avaient d'abord publié les Directives pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport, un ensemble de principes directeurs applicables à toute la chaîne du transport intermodal et à tous les modes de transport de surface et sur l'eau. En mars 2009 et en novembre 2010, le Conseil d'administration du BIT a décidé d'organiser un Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs, qui s'est tenu les 21 et 22 février 2011 à Genève. Un large consensus s'est dégagé à cette occasion quant à la nécessité d'actualiser les directives de 1997 afin de fournir un ensemble de normes communes et largement accessibles sur l'empotage des conteneurs. A la suite de ce forum, l'OMI, l'OIT et la CEE-ONU ont donc constitué un groupe d'experts chargé de mettre à jour les directives en tenant compte des meilleures pratiques ainsi que des informations et des règles les plus récentes en matière de chargement des cargaisons dans

des engins de transport. Le groupe d'experts s'est réuni à quatre reprises entre 2011 et 2013 pour procéder à cette révision.

- 158.** Ses travaux ont abouti à la publication, en 2014, du Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU). Le Code CTU a pour but de protéger la vie et la sécurité des travailleurs et du public en général. Il a aussi pour objet de fournir des conseils sur la sécurité de l'empotage aux personnes préposées au chargement et à l'assujettissement des cargaisons dans des engins de transport, ainsi qu'à celles qui sont chargées de la formation à ces tâches. Il décrit les aspects théoriques du chargement et de l'assujettissement des cargaisons et indique les mesures à prendre dans la pratique pour garantir la sécurité de ces opérations. Il fournit également des renseignements et des conseils à l'intention de toutes les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement, élargissant ainsi le champ d'application des directives de 1997. Le Code CTU n'est pas un instrument juridiquement contraignant; il ne prétend pas non plus se substituer à la législation nationale en vigueur sur le chargement et l'assujettissement des cargaisons, en particulier aux règles nationales applicables aux différents modes de transport. Il propose plutôt des recommandations d'ordre pratique et des conseils à l'intention des professionnels du transport afin qu'ils améliorent leurs pratiques pour garantir la sécurité des travailleurs et du public.
- 159.** Le Code CTU a pour but d'aider l'industrie, les organisations d'employeurs et de travailleurs ainsi que les gouvernements à former leurs personnels à la sécurité du chargement des cargaisons dans des engins de transport. Il pourrait aussi servir de référence pour les réglementations nationales et de modèle pour une législation harmonisée à l'échelon international dans ce domaine.
- 160.** Différents groupes de travailleurs et d'autres parties prenantes de la chaîne de transport peuvent avoir une influence sur les mauvaises pratiques de chargement des cargaisons ou en subir les conséquences; ce sont notamment les fabricants, les conducteurs de camions, les dockers, les manutentionnaires et les groupeurs de fret. Les efforts de diffusion du Code CTU pourraient prendre ces différents groupes en considération pour adopter une approche ciblée: traductions dans diverses langues, ateliers régionaux, campagnes spécifiques, déclinaison des supports sous forme d'affiches, de fiches, d'aide-mémoire, ou encore formation d'instructeurs. Des outils pédagogiques pourraient aussi être élaborés, par exemple pour aider les chauffeurs de camions à procéder à une évaluation des risques, ce qui contribuerait directement à prévenir les accidents résultant d'un mauvais chargement des cargaisons dans des engins de transport.

5.3. Législation, inspection, tripartisme et dialogue social

5.3.1. Les gouvernements et le rôle de la législation, de l'inspection et de la cohérence des politiques

- 161.** Les liens entre politique nationale, durée du travail, organisation du travail et sécurité et santé sont définis aux articles 4 et 5 de la convention n° 155 et aux paragraphes 4 et 10 de la recommandation n° 164. Lorsqu'ils élaborent de nouvelles politiques, les gouvernements doivent porter une attention particulière à leur cohérence et aux liens qui existent entre la sécurité et la santé, d'une part, et la durée du travail et l'aménagement des pauses, d'autre part. Par conséquent, comme le précise l'article 5 *b*) de la convention n° 155, toute politique nationale en matière de SST et de milieu de travail devra tenir comptes des liens qui existent entre les composantes matérielles du travail et les personnes qui exécutent ou supervisent le travail ainsi que l'adaptation des machines, des matériels, du temps de travail, de l'organisation du travail et des procédés de travail aux capacités physiques et mentales des travailleurs. D'autres dispositions d'ordre technique et pratique concernant

l'application de cet article de la convention figurent au paragraphe 4 de la recommandation n° 164, selon lequel les autorités compétentes devraient édicter ou approuver des prescriptions, des recueils de directives pratiques ou d'autres dispositions appropriées concernant la sécurité, la santé des travailleurs et le milieu de travail, en tenant compte des liens qui existent entre la sécurité et la santé, d'une part, et la durée du travail et l'aménagement des pauses, d'autre part. Parmi les obligations qui leur incombent au niveau de l'entreprise, le paragraphe 10 de la recommandation n° 164 prévoit en outre que les employeurs peuvent se voir chargés de s'assurer que l'organisation du travail, en ce qui concerne particulièrement la durée du travail et l'aménagement des pauses, ne porte pas préjudice à la sécurité et à la santé des travailleurs. En matière de SST, la durée du travail est un élément préventif dont doivent impérativement tenir compte tant les autorités compétentes que les employeurs.

- 162.** Les réseaux routiers qu'utilise le grand public sont aussi le lieu de travail des conducteurs professionnels. C'est pourquoi certains gouvernements ont éprouvé le besoin de réglementer, au cas par cas ou à l'échelon régional, les conditions d'utilisation de la route. L'action législative propre à ce secteur consiste notamment à réglementer les conditions de travail ainsi que les divers aspects de la SST. Des mesures contraignantes ont été adoptées en ce qui concerne la durée maximale du temps de conduite, l'inspection du véhicule, l'utilisation d'un carnet de route et les examens médicaux des chauffeurs professionnels. Alors que certains pays ont choisi d'appliquer la législation générale sur la SST au secteur du transport routier, d'autres ont opté pour une législation spécifique aux conducteurs et aux équipages. C'est ainsi que des études et des enquêtes médicales et sanitaires ont conduit à l'adoption de règles ayant une incidence sur la conception des véhicules et des cabines, l'ergonomie et les niveaux de bruit et de vibrations.
- 163.** Le caractère fragmenté de l'industrie du transport pose un problème pour ce qui est du respect de la législation et de sa mise en œuvre. La quantité de véhicules utilitaires en circulation chaque jour rend impossible tout système de contrôle qui écarterait de la route tous les chauffeurs dangereux. Toutefois, d'après un rapport de l'OCDE⁷, le respect des règles pourrait être grandement amélioré par une législation qui en impute la responsabilité à tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Accroître les pouvoirs d'exécution des organismes de contrôle pour accompagner cette politique reste un défi à relever, notamment en ce qui concerne le financement d'une telle mesure et les instruments à employer. Des régimes juridiques de partage des responsabilités devraient permettre d'atténuer les conflits d'intérêts relatifs au respect de la réglementation et des normes du travail.
- 164.** Certains gouvernements ont pris des mesures d'une grande fermeté pour établir la responsabilité des acteurs de la chaîne d'approvisionnement en cas de manquements à l'obligation de prudence lors de l'offre ou de la demande de services de transport routier. A titre d'exemple, le règlement européen (CE) n° 561/2006 relatif aux temps de conduite, aux pauses et aux périodes de repos des conducteurs de poids lourds énonce en son article 10(1) des obligations claires en matière de sécurité routière:

Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.

⁷ OCDE: *Moving freight with better trucks: Improving safety, productivity and sustainability* (Paris, 2011).

L'article 10(4) vise d'autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement, à savoir les expéditeurs, chargeurs, tour-opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs. Le champ de la responsabilité défini dans cet article a pour but de relever les niveaux de sécurité en englobant un plus grand nombre d'acteurs de la chaîne logistique. L'Australie a elle aussi adopté récemment un texte de loi qui définit les responsabilités tout au long de la chaîne d'approvisionnement et réglemente les tarifs de fret pour certains types de services de transport. Le gouvernement néerlandais envisage également de faire voter une loi sur la chaîne de responsabilités dans le secteur du transport routier ⁸.

Encadré 5.3
Chaîne de responsabilités en Australie

Depuis les années soixante-dix, le Syndicat des travailleurs du transport d'Australie mène campagne pour sensibiliser l'opinion aux risques que représentent pour la sécurité des travailleurs et du public l'intensification de la concurrence, la sous-traitance et la baisse des tarifs de fret et des rémunérations dans l'industrie du transport routier. Ardent défenseur d'une réglementation dans ce domaine, le syndicat a vu ses efforts aboutir à l'adoption, en 2008, d'une loi sur la sécurité et la rémunération dans le secteur routier (Road Safety Remuneration Act) dont certaines dispositions appliquent le principe de «chaîne de responsabilités». Ce concept, en vigueur dans la législation australienne sur le transport depuis 1996, vise à garantir que tous ceux qui exercent un contrôle direct ou indirect sur une activité de transport sont tenus pour responsables de tout agissement entraînant le non-respect de la législation dans ce domaine et de tout manquement dans l'exercice de cette responsabilité.

Le cadre actuel impose des obligations légales à toutes les parties intervenant dans la chaîne de transport et d'approvisionnement, engageant ainsi la responsabilité de tous les acteurs en cas de collision ou d'accident. Des délais de livraison et des temps de conduite irréalistes ou des taux de rémunération inférieurs aux normes sont des facteurs susceptibles d'accroître le stress du chauffeur et d'augmenter la probabilité qu'il provoque un accident. L'application de la législation sur la chaîne des responsabilités relève actuellement de la compétence du Road Safety Remuneration Tribunal qui est habilité à rendre des ordonnances ou des décisions contraignantes dans certains secteurs. Le tribunal est également chargé de la supervision des «plans de sécurité routière». Sa première ordonnance, rendue fin 2013, concernait des services de transport assurés pour une chaîne de supermarchés sur des distances supérieures à 200 kilomètres. En 2015, il instruit des enquêtes sur les services de transport de fonds, de gestion des déchets et de factage portuaire. Une procédure de réexamen du dispositif a été lancée par les pouvoirs publics à la fin de 2013, mais aucune déclaration et aucun rapport n'avaient encore été publiés au mois d'avril 2015.

Sources: OCDE-FIT: *Moving freight with better trucks: Improving safety, productivity and sustainability* (Editions OCDE, 2011); et Transportation Research Board: *New developments in labor economics: Safe rates and chain of responsibility*, table ronde organisée lors de la 94^e session annuelle du conseil, Washington, DC, 11-15 janvier 2015.

- 165.** Les autorités responsables de l'inspection du travail devraient veiller à ce que les normes salariales, les conventions collectives et les accords-cadres applicables au transport routier soient effectivement respectés. Les inspecteurs du travail pourraient y contribuer en formulant des conseils et des recommandations à l'occasion des inspections officielles ou de manière permanente, selon la réglementation en vigueur dans chaque pays. Outre l'insuffisance des ressources, les problèmes que posent l'application de la législation et son contrôle peuvent être encore aggravés par la fragmentation et la segmentation de l'industrie. La recommandation (n° 82) sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947, contient des dispositions relatives à l'inspection des entreprises de transport. Elle recommande l'application au secteur du transport des dispositions figurant dans la convention (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947.

⁸ *NRC Handelsblad*: «Wet aanpak schijnconstructies zorgt voor onrust in de transportsector» (La loi sur les relations de travail déguisées sème le trouble dans le secteur du transport) (Amsterdam, 5 juin 2015).

Encadré 5.4
Inspection du travail en Inde

En Inde, la loi relative aux travailleurs du transport motorisé (1961) impose aux employeurs propriétaires d'une entreprise de transport par véhicules à moteur de s'enregistrer auprès des autorités locales de leur Etat. Les entreprises de transport sont aussi tenues de fournir aux agents de l'inspection du travail les moyens raisonnablement nécessaires pour contrôler l'application de la loi. Outre l'obligation d'être enregistrées, les entreprises de transport indiennes sont obligées de tenir à la disposition des autorités toute une série de documents, dont les carnets de route des chauffeurs. Les services de l'administration du travail supervisent quelque 886 170 entreprises, sur lesquelles 43 965 entreprises de transport ont été inspectées en 2008. Selon un rapport du ministère du Travail, en 2008, environ 74 pour cent des entreprises de transport (655 766) n'avaient pas fourni les documents et relevés exigés, et dans les 26 pour cent de celles qui étaient en règle (230 404):

- 10 pour cent des chauffeurs travaillaient moins de huit heures, 78 pour cent travaillaient huit heures et 12 pour cent travaillaient plus de huit heures;
- 13 pour cent prenaient une pause de moins de trente minutes; 60 pour cent, une pause de trente minutes à une heure; et 27 pour cent, une pause de plus d'une heure.

Source: Labour Bureau, Ministry of Labour and Employment, India: *Report on the working of the motor transport workers act, 1961 for the year 2008* (Chandigarh, gouvernement de l'Inde, 2008).

5.3.2. Coopération tripartite et dialogue social

166. Le mandat de justice sociale qui a été confié à l'OIT comporte l'obligation constitutionnelle d'œuvrer en faveur du plein emploi et de l'amélioration des niveaux de vie⁹. Le dialogue social est un moyen essentiel pour atteindre l'objectif que s'est fixé l'OIT de donner aux femmes et aux hommes de meilleures chances d'obtenir un travail décent et productif, dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité.

167. Le dialogue social englobe tous les types de négociation, de consultation et d'échange d'informations entre les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs, ou parmi eux, sur des thèmes d'intérêt commun. Il a été démontré dans la pratique que le dialogue social et la coopération tripartite contribuent à l'amélioration des conditions de travail. Dans le passé, l'OIT, l'ITF et l'IRU ont uni leurs efforts pour affronter ensemble les défis qui se posent dans le secteur. Au niveau de l'UE, le dialogue social sectoriel porte sur les conditions de travail, la pression de la concurrence, les normes sociales, la SST et l'attrait des métiers du transport routier.

168. Les dispositions relatives à la SST peuvent être discutées dans des enceintes consacrées au dialogue social et reprises dans les conventions collectives. Les accords-cadres et les conventions collectives contiennent souvent des dispositions plus rigoureuses que la législation en matière de contrôle du temps de travail et de repos des chauffeurs professionnels. Ils s'accompagnent parfois aussi de mesures de prévention et d'atténuation d'autres risques professionnels.

5.3.3. Autres dispositions

169. La coopération dans le domaine de la SST peut déboucher sur la création de comités de sécurité et d'hygiène ou de comités d'entreprise, que ce soit par voie législative ou par voie conventionnelle. Ces comités constituent souvent des instruments de promotion du dialogue social et d'amélioration des conditions de travail.

⁹ BIT: *L'initiative du centenaire sur l'avenir du travail*, rapport du Directeur général (rapport I), Conférence internationale du Travail, 104^e session, Genève, 2015.

-
- 170.** L'amélioration de la capacité de gestion organisationnelle et les initiatives prises sous l'impulsion des employeurs et des sociétés multinationales ont permis d'atteindre des objectifs de plus en plus ambitieux en matière de sécurité routière. Tel est le cas notamment des engagements volontaires souscrits au titre de la responsabilité sociale des entreprises (RSE)¹⁰. Les programmes de formation à l'encadrement dans le domaine de la sécurité, la culture de la sécurité et la RSE pourraient être appliqués par les entreprises non seulement à leurs propres flottes, mais aussi à celles des sous-traitants qui leur offrent des services de logistique et de transport. Le transporteur pour compte d'autrui comme le sous-traitant peuvent très bien adhérer eux aussi aux objectifs du donneur d'ordre en matière de sécurité routière et de franchise.
- 171.** L'Association internationale de la sécurité sociale (AISS) est la principale organisation internationale qui regroupe des institutions et des organismes de sécurité sociale. La première assemblée générale de la section internationale de l'AISS chargée de la prévention dans les transports a eu lieu le 24 août 2014. Cette section a pour but d'améliorer les conditions de travail des salariés et de réduire le nombre ainsi que la gravité des accidents du travail. Elle s'emploie aussi à favoriser les échanges internationaux de bonnes pratiques et de connaissances en matière de prévention entre les entreprises et les organismes de sécurité sociale. Son programme de travail pour 2015 a pour thèmes prioritaires la violence (attaques et agressions) et l'arrimage des cargaisons, auxquels s'ajoutent d'autres sujets importants comme les accidents entre le domicile et le lieu de travail, les accidents de la circulation routière et le transport de matières dangereuses.
- 172.** La norme ISO 39001 de l'Organisation internationale de normalisation précise les critères auxquels doit répondre un système de gestion de la sécurité routière à même de limiter le nombre de décès et de blessures graves occasionnés par les accidents de la route. Cette norme comporte des dispositions en vue d'une meilleure planification des temps de conduite de manière à réduire la fatigue des chauffeurs.
- 173.** Le caractère fragmenté de l'industrie du transport routier, auquel s'ajoute un recours fréquent à la sous-traitance, constitue un défi particulier pour l'efficacité des programmes de formation à l'encadrement dans le domaine de la sécurité. Les efforts pourraient porter sur la mise en place de systèmes de contrôle au niveau de l'entreprise ou des prestataires de services de transport public pour assurer des conditions de travail sûres aux conducteurs et un bilan social positif dans le cadre de différentes relations de sous-traitance ou d'externalisation. Les indicateurs de responsabilité sociale de l'entreprise pourraient aussi être étendus aux conditions de travail chez les sous-traitants et les prestataires de services extérieurs.

¹⁰ BIT: *L'initiative du centenaire sur l'avenir du travail*, rapport du Directeur général (rapport I), Conférence internationale du Travail, 104^e session, Genève, 2015.

Annexe I

Répartition modale du transport terrestre de marchandises et de voyageurs

Le tableau qui suit présente les taux de répartition modale du transport routier de marchandises et du transport de voyageurs. S'agissant du transport de marchandises, seuls sont pris en compte le rail, la route et les voies navigables (le transport par gazoduc ou oléoduc est exclu). Dans le cas du transport de voyageurs, les modes de déplacement considérés sont la voiture particulière, l'autobus ou l'autocar et le train.

Année	Pays	Transport de fret par route (%)	Transport de voyageurs (%)
	Afrique		
2004	Cameroun	n.d.	46,0 ^a
2000	Kenya	83,0	n.d.
2010-2014	Afrique du Sud	87,0	7,6 ^b
	Amériques		
2012	Argentine	97,0	n.d.
2006	Brésil	61,0	n.d.
2010	Canada	74,4	2,1
2002	Colombie	81,0	n.d.
2013	Mexique	81,5	n.d.
2011	Etats-Unis	54,3	1,3
	Asie		
2012	Chine	79,0	n.d.
2011	Inde	64,5	n.d.
2009-2011	Japon	54,2	6,3
2012	République de Corée	94,8	n.d.
2007	Thaïlande	91,0	36,0 ^c
	Communauté des Etats indépendants		
2005	Azerbaïdjan	42,0	n.d.
2012-2005	Bélarus	12,0	43,7
2005	Kazakhstan	22,0	84,0
2007	Fédération de Russie	7,0	n.d.
2010	Ukraine	5,0	48,7
	Europe		
2012	Autriche	54,6	10,0
2012	Belgique	58,3	12,4
2012	Bulgarie	74,7	16,9
2012	Croatie	73,6	10,7
2012	République tchèque	78,2	16,8
2012	Danemark	88,0	9,7
2012	UE-28	75,1	9,2

Année	Pays	Transport de fret par route (%)	Transport de voyageurs (%)
2012	Finlande	73,0	9,8
2012	France	80,6	5,4
2012	Allemagne	64,6	5,7
2012	Grèce	98,7	17,7
2012	Italie	85,9	15,0
2012	Pays-Bas	56,8	3,0
2012	Norvège	85,3	5,6
2012	Espagne	95,2	13,7
2012	Suède	60,3	6,7
2012	Suisse	53,9	5,1
2012	Turquie	94,7	36,6
2012	Royaume-Uni	87,8	5,8

Note: ^a: Les données disponibles concernent uniquement Yaoundé et Douala. ^b: Les données disponibles concernent uniquement les déplacements professionnels. ^c: Les données disponibles concernent uniquement Bangkok.
n.d.: non disponible.

Les chiffres en italique sont des estimations.

Source: BIT, à partir de données de diverses sources: BIRD; Banque asiatique de développement; CEE-ONU; EUROSTAT; Africa Transport Policy Programme; Institut danois d'études internationales; Council for Scientific and Industrial Research et Financial and Fiscal Commission (Afrique du Sud); ministère de la Science, de la Technologie et de l'Innovation productive (Argentine); Transport Canada; ministère des Communications et des Transports (Mexique); US Bureau of Transportation Statistics/Research et Innovative Technology Administration; Bureau national de la statistique (Chine); Emerging Markets Insight – Internet Securities Inc. (Inde); ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (Japon); et Service coréen d'information statistique.

Annexe II

Parcs automobiles: nombre total de véhicules et proportion rapportée à la population

Camions et camionnettes

Le tableau II.1 ci-dessous présente la liste des 30 premiers pays classés par ordre d'importance de leur parc automobile. La première colonne indique le rang de chaque pays dans le classement ainsi que sa part en pourcentage du parc mondial. Les deux dernières colonnes indiquent la proportion de chaque flotte rapportée à la population et le classement correspondant.

Tableau II.1. Les 30 plus grandes flottes mondiales de camions et de camionnettes

Classement par ordre d'importance et part de la flotte mondiale (%)	Pays	Année	Nombre total de véhicules	Nombre de véhicules pour 100 000 habitants	Classement par rapport à la population	
1	(26,7)	Etats-Unis	2010	51 983 024	16 648	3
2	(8,9)	Japon	2010	17 386 648	13 652	4
3	(8,2)	Chine	2010	15 975 537	1 175	45
4	(4,7)	Mexique	2010	9 182 991	7 790	14
5	(3,3)	France	2010	6 359 000	10 057	10
6	(3,2)	Canada	2009	6 317 658	18 718	1
7	(3,1)	Inde	2009	6 040 918	508	47
8	(2,9)	Thaïlande	2010	5 721 556	8 617	12
9	(2,7)	Russie (Fédération de)	2009	5 323 000	3 705	33
10	(2,6)	Espagne	2010	5 103 980	11 052	7
11	(2,4)	Indonésie	2010	4 687 789	1 948	43
12	(2,3)	Italie	2010	4 556 648	7 531	15
13	(2,3)	Arabie saoudite	2005	4 446 973	18 011	2
14	(2,3)	Allemagne	2010	4 432 476	5 339	23
15	(1,9)	Royaume-Uni	2010	3 678 000	5 926	19
16	(1,6)	Pologne	2010	3 174 755	8 311	13
17	(1,6)	Turquie	2010	3 125 397	4 333	30
18	(1,6)	Australie	2010	3 022 730	13 492	5
19	(1,2)	Afrique du Sud	2010	2 325 824	4 520	28
20	(1,0)	Philippines	2010	1 991 287	2 131	42
21	(0,7)	Grèce	2010	1 381 621	12 436	6
22	(0,7)	Iraq	2006	1 345 361	4 794	26
23	(0,5)	Venezuela (Rép. bol. du)	2007	1 051 443	3 802	32
24	(0,5)	Pays-Bas	2010	1 003 965	6 042	18
25	(0,5)	Taiwan, Chine	2009	986 767	n.d.	n.d.
26	(0,5)	Ukraine	2010	983 751	2 136	41
27	(0,5)	Malaisie	2010	966 177	3 417	34
28	(0,5)	Chili	2010	906 657	5 286	24

Classement par ordre d'importance et part de la flotte mondiale (%)	Pays	Année	Nombre total de véhicules	Nombre de véhicules pour 100 000 habitants	Classement par rapport à la population
29	(0,5) Egypte	2009	895 014	1 166	46
30	(0,4) Pérou	2010	790 518	2 701	38

Sources:



IRF World Road Statistics 2012: Data 2005–2010. Les données sont la propriété de la Fédération routière internationale (IRF), Genève, et sont publiées avec l'autorisation de l'IRF Genève. Toute reproduction sous quelque forme que ce soit est strictement interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'IRF Genève, www.irfnet.ch; stats@irfnet.ch.

Note: Les statistiques de l'IRF ne permettent pas la ventilation au niveau des flottes de camions et de camionnettes pour les pays suivants: Angola, Argentine, Arménie, Aruba, Bahamas, Belize, Brésil, Bulgarie, République centrafricaine, République de Corée, Gambie, Guinée équatoriale, Guyana, République islamique d'Iran, Kirghizistan, Liechtenstein, Maroc, Monténégro, Mozambique, Nigéria, République démocratique du Congo, Sainte-Lucie, Saint-Marin, Trinité-et-Tobago, Viet Nam et Yémen.

Les données démographiques sont tirées de: United Nations Department of Economic and Social Affairs: *World Population Prospects: The 2012 Revision*, <http://esa.un.org/wpp/Excel-Data/population.htm> (consulté le 21 juillet 2015).

Autobus et autocars

Le tableau II.2 illustre l'importance du transport routier de voyageurs telle que mesurée par la taille des 30 plus grandes flottes d'autobus et d'autocars au monde. La première colonne indique le rang de chaque pays dans le classement ainsi que sa part en pourcentage du parc mondial.

Tableau II.2. Les 30 plus grandes flottes mondiales d'autobus et d'autocars

Classement par ordre d'importance et part de la flotte mondiale (%)	Pays	Année	Nombre total de véhicules	Nombre de véhicules pour 100 000 habitants	Classement par rapport à la population
1	(16,4) Chine	2010	2 625 162	193	38
2	(14,1) Indonésie	2010	2 250 109	935	8
3	(9,3) Inde	2009	1 485 605	125	46
4	(6,6) République de Corée	2010	1 049 725	2 166	2
5	(5,4) Etats-Unis	2010	857 001	274	30
6	(4,2) Brésil	2009	673 084	348	25
7	(3,7) Turquie	2010	595 483	825	10
8	(3,3) Thaïlande	2010	524 089	789	11
9	(2,2) Mexique	2010	359 323	305	27
10	(2,1) Afrique du Sud	2010	333 324	648	15
11	(1,8) Madagascar	2009	280 835	1 370	5
12	(1,4) Japon	2010	229 804	180	40
13	(1,3) Colombie	2009	203 938	445	20
14	(1,2) Cuba	2008	197 740	1 750	3
15	(1,2) Cameroun	2007	190 341	997	7
16	(1,1) Ukraine	2010	171 465	372	24
17	(1,1) Royaume-Uni	2010	171 000	276	29
18	(0,9) Ghana	2009	145 144	613	16
19	(0,8) Pakistan	2010	123 070	71	48
20	(0,7) Jamaïque	2010	115 221	4 203	1
21	(0,7) Arabie saoudite	2005	113 073	458	19

Classement par ordre d'importance et part de la flotte mondiale (%)	Pays	Année	Nombre total de véhicules	Nombre de véhicules pour 100 000 habitants	Classement par rapport à la population
22	(0,7) Iraq	2006	112 114	399	23
23	(0,6) Egypte	2009	100 006	130	45
24	(0,6) Italie	2010	98 666	163	41
25	(0,6) Pologne	2010	97 044	254	32
26	(0,6) Guatemala	2010	94 697	660	14
27	(0,6) Kazakhstan	2010	93 956	590	17
28	(0,6) Libye	2007	91 327	1 579	4
29	(0,6) Kenya	2010	89 708	219	35
30	(0,5) France	2010	86 000	136	43

Sources:



IRF World Road Statistics 2012: Data 2005–2010. Les données sont la propriété de la Fédération routière internationale (IRF), Genève, et sont publiées avec l'autorisation de l'IRF Genève. Toute reproduction sous quelque forme que ce soit est strictement interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'IRF Genève, www.irfnet.ch ; stats@irfnet.ch.

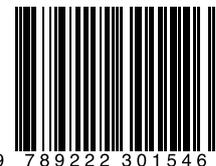
Note: Les statistiques de l'IRF ne permettent pas la ventilation au niveau des flottes d'autobus et d'autocars pour les pays suivants: Angola, Argentine, Arménie, Aruba, Bahamas, Belize, Brésil, Bulgarie, République centrafricaine, République de Corée, Gambie, Guinée équatoriale, Guyana, République islamique d'Iran, Kirghizistan, Liechtenstein, Maroc, Monténégro, Mozambique, Nigéria, République démocratique du Congo, Sainte-Lucie, Saint-Marin, Trinité-et-Tobago, Viet Nam et Yémen.

Les données démographiques sont tirées de: United Nations Department of Economic and Social Affairs: *World Population Prospects: The 2012 Revision*, <http://esa.un.org/wpp/Excel-Data/population.htm> (consulté le 21 juillet 2015).



Département des politiques sectorielles
Bureau international du Travail (BIT)
4, route des Morillons
CH-1211 Genève 22
Suisse

ISBN 978-92-2-230154-6



9 789222 301546