



# ► Note sectorielle de l'OIT

Date: juin 2020

## Le COVID-19 et le transport routier

**Le secteur du transport routier est essentiel au développement social et économique et il garantit la mobilité d'une circonscription ou d'un pays à l'autre.** Les services de transport routier de marchandises assurent l'approvisionnement en biens essentiels, notamment les denrées alimentaires et les fournitures médicales, ainsi que toute une gamme de produits dont dépendent les entreprises et les consommateurs<sup>1</sup>. Ce secteur contribue de manière importante à la croissance économique et à la création d'emplois mais en outre il empêche les pénuries de biens essentiels<sup>2</sup>. Dans certains pays le transport routier a été décrété service essentiel.

**Afin de freiner la propagation du COVID-19, de nombreux pays du monde entier ont imposé des restrictions au transit intérieur et/ou ont fermé les points de passage aux frontières pour les services de transport routier de marchandises.** Le recul des échanges commerciaux et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui en découlent auront un impact dans tous les pays et pourraient aggraver la vulnérabilité des pays en développement sans littoral. Les pénuries de biens essentiels tout comme la hausse des prix peuvent toucher les éléments les plus vulnérables de la société (notamment les femmes, les personnes âgées et les travailleurs du secteur informel).

**Les gouvernements, les partenaires sociaux et les parties prenantes de la chaîne du transport routier<sup>3</sup> – y compris expéditeurs, réceptionnaires, acheteurs de services de transport et intermédiaires – devront prendre des mesures urgentes pour**



© Elegant Mob Films, Real Ficção, Cinevideo e Multimedia, Amaury Santana  
La vie sur roues : chauffeur de camion long-courrier en Espagne.

**faire face aux défis en matière de travail décent auxquels sont confrontés ces travailleurs essentiels afin de lutter efficacement contre la crise actuelle et les crises à venir.** Les chauffeurs routiers ont été décrits comme "les héros méconnus de la route, les rois sur roues, les chevaliers de l'autoroute"<sup>4</sup> et "les fantassins"<sup>5</sup> de la bataille contre la pandémie. Ils sont indispensables s'agissant d'approvisionner les rayons des supermarchés en produits essentiels et de livrer de produits médicaux. Mais les politiques de fermeture de frontières, les interdictions de voyager, les restrictions sur les exportations, les mesures de distanciation sociale, les divers confinements et arrêts d'activité des entreprises offrant des produits ou des services jugés non essentiels ont eu des effets immédiats sur

1 International Road Transport Union (IRU), 2020. [COVID-19: How some countries around the world are supporting road transport](#), Newsroom, 9 avril.

2 Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), 2020. [Faire face aux effets de la flambée de covid-19 sur les chaînes de valeur alimentaires grâce à une logistique efficace](#), 4 avril.

3 BIT, 2020. [Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports](#), paragraphe 12, Genève.

4 IRU, 2020. [What the drivers' life is like](#), Newsroom, 15 avril.

5 Premak, R. 2020. [Truck drivers have emerged as some of the most 'essential' workers of the coronavirus, but they're not getting paid like it](#), *Business Insider*, 9 mai.

leur quotidien <sup>6</sup>, et leurs conditions de travail se sont rapidement dégradées. Des mesures respectant les droits de l'homme <sup>7</sup> et tenant compte des normes internationales du travail et du dialogue social peuvent

ouvrir la voie à des conditions de travail décentes pour ces travailleurs essentiels.

## ► 1. Les conséquences du COVID-19

**Du fait de la pandémie de COVID-19 le secteur du transport routier - y compris le transport de passagers et de marchandises sur longue distance - est confronté à de graves difficultés financières et à des pressions opérationnelles.** Si cette note porte essentiellement sur le transport routier de marchandises sur longue distance, il est néanmoins important de souligner que les activités des autocars de tourisme (c'est-à-dire les activités internationales sur longue distance) ont baissé de 100 % dans de nombreuses régions et que les services des lignes nationales d'autocars sur longue distance ont diminué de 90 % <sup>8</sup>. Dans le cas du transport de marchandises, certains segments sont presque à l'arrêt, notamment le transport de pièces automobiles, de fleurs, de vêtements et de matériaux de construction <sup>9</sup>. D'autres opérateurs de transport routier de marchandises, y compris ceux qui transportent des biens essentiels, ont vu une baisse de leurs recettes pouvant aller jusqu'à 40 % en raison de l'absence de nouveaux contrats ou du fait qu'ils fonctionnent plus fréquemment à vide (jusqu'à 40 % de plus) <sup>10</sup>.

**Le transport routier contribue de manière importante à la fois au produit intérieur brut (PIB) et à l'emploi.** Selon les pays, la part de ce secteur dans le PIB se situe entre 1 et 4 % et dans l'emploi total elle s'échelonne entre 3 à 5 % <sup>11</sup>. Dans certains pays toutefois, ces chiffres peuvent être encore plus élevés,

en fonction du niveau estimé d'emploi informel dans le secteur.

### Principales conséquences sur l'emploi

**Dans bon nombre de pays, la plupart des conducteurs sont des travailleurs indépendants et, par conséquent, nombre d'entre eux ne bénéficient pas de la protection de la législation sur le travail et l'emploi ce qui signifie qu'ils n'ont pas droit aux prestations essentielles, comme les indemnités d'invalidité, de maladie <sup>12</sup> et de chômage <sup>13</sup>.** Ils peuvent également ne pas être en mesure de s'engager efficacement dans la liberté d'association et la négociation collective. Le transport de marchandises est généralement basé sur des contrats de service ou relève d'activités informelles. L'exploitation d'une petite entreprise de transport routier, y compris en tant que travailleur indépendant ou propriétaire exploitant, peut ouvrir la voie à des opportunités et à l'indépendance financière ainsi que permettre une certaine souplesse <sup>14</sup>. Mais l'apparition soudaine de la pandémie a accru la vulnérabilité dans le secteur. Les niveaux de segmentation et de fragmentation, notamment le recours à la sous-traitance, ont intensifié la concurrence alors que les chauffeurs indépendants, y compris les propriétaires exploitants, et les micros, petites et

6 Organisation Mondiale des Douanes (OMD), Groupe consultatif du secteur privé, 2020. [Réflexions sur les répercussions de la crise de covid-19: quelques pistes à l'adresse de l'OMD et de ses Membres de la part du Groupe consultatif du secteur privé](#), 13 avril.

7 Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH), 2020. [COVID-19 Guidance](#).

8 IRU, 2020. [IRU Open Letter: Road transport industry call for action 'Driving the recovery'](#), 6 mai.

9 ibid.

10 ibid.

11 BIT, 2015. [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), page 18.

12 Ainsi aux Etats-Unis, 38 pour cent des chauffeurs n'ont pas d'assurance maladie. Voir: United States National Institute for Occupational Safety and Health, 2014. [National survey of long-haul truck driver health and injury](#), Federal Motor Carrier Administration.

13 BIT, 2015. [Questions prioritaires...](#) op. cit. p. 12.

14 BIT, 2020. [Principes directeurs...](#) op. cit., paragraphe 25.

moyennes entreprises (MPME) représentent la majorité du secteur du transport de marchandises <sup>15</sup>.

**Si toutes les entreprises, indépendamment de leur taille, ont été touchées de la pandémie, cette situation sans précédent a provoqué une détérioration rapide des liquidités et de la rentabilité de la plupart des MPME du secteur.** Les conducteurs

indépendants et les MPME sont particulièrement exposés au risque de faillite. Les conducteurs indépendants s'inquiètent de la manière dont ils vont maintenir leur entreprise à flot, car les tarifs du transport ont chuté, les primes d'assurance augmentent et les nouvelles réglementations peuvent avoir un impact négatif sur leurs activités <sup>16</sup>. Les travailleurs de ce secteur, notamment les travailleurs juridiquement indépendants mais économiquement dépendants, sont en situation de vulnérabilité car ils doivent souvent supporter les coûts de propriété, d'entretien et d'exploitation des véhicules alors qu'ils ne sont pas toujours en mesure de participer au dialogue social et qu'ils ne bénéficient pas non plus de la protection, notamment sociale, offerte aux autres travailleurs <sup>17</sup>. Des organisations d'employeurs et de travailleurs libres, indépendantes, fortes et représentatives sont des conditions essentielles à un dialogue social efficace <sup>18</sup>.

**Les pénuries de personnel auront un impact sur les principaux pays de destination où les chauffeurs d'autres pays représentent un pourcentage important de la main-d'œuvre.** L'Union européenne (UE) est la seule région où la grande majorité des chauffeurs routiers sont titulaires d'un contrat de travail permanent (jusqu'à 89 %) ou à temps plein (jusqu'à 95 %) <sup>19</sup>. Néanmoins, dans certains pays de l'UE, le secteur dépend en grande partie de conducteurs de pays étrangers, lesquels peuvent être rentrés chez eux ou être mis en quarantaine ou en confinement en raison des prescriptions de distanciation physique <sup>20</sup>.

**Les réponses et les politiques doivent prendre en considération les besoins propres des travailleuses dans le secteur car les conséquences économiques du COVID-19 les toucheront de manière différenciée par rapport aux hommes** <sup>21</sup>. Dans ce secteur, les

femmes sont souvent cantonnées dans des emplois mal rémunérés ou avec une rémunération inférieure à celle des hommes, à un niveau bas ou inférieur à celui des hommes et avec peu ou pas de perspective d'évolution de carrière. Le secteur du transport routier est encore très fortement dominé par les hommes.

## Conséquences sur le lieu de travail

**Les travailleurs du secteur du transport se trouvent dans une situation particulière en raison des conditions propres à leur lieu de travail.** Les chauffeurs routiers passent beaucoup de temps dans la cabine du camion, c'est pourquoi les aires de repos et les installations de service sont d'une importance capitale pour la gestion de la fatigue et le bien-être des chauffeurs. La fermeture des aires de repos destinées aux véhicules commerciaux, des installations de service et la suspension des activités non essentielles - y compris les restaurants et les ateliers de réparation - ont affecté leurs conditions de travail, et les possibilités d'accès à de l'eau propre et à des sanitaires ont été réduites. Des voleurs professionnels peuvent profiter de la fermeture des aires de repos et du manque d'aires de stationnement sûres liés au COVID-19 <sup>22</sup>.

**Les nouvelles restrictions (ou fermetures) introduites aux points de passage de frontières, entre les Etats ou entre les circonscriptions locales, ont un impact négatif sur les conditions de travail car il s'ensuit des temps d'attente, des quarantaines forcées, des tests obligatoires et de la discrimination.** Il est dans l'intérêt mutuel des gouvernements, des travailleurs et des employeurs de collaborer pour réduire les répercussions délétères des retards inutiles et des procédures de contrôle non coordonnées ce qui permettrait d'accélérer le transport international ou national de marchandises et de garantir la livraison à temps des biens essentiels. Les conventions des Nations Unies relatives à la facilitation du transport et du commerce, comme la convention TIR <sup>23</sup>, peuvent jouer un rôle utile dans la situation actuelle.

<sup>15</sup> BIT, 2020. [Principes directeurs...](#) op. cit., paragraphe 24.

<sup>16</sup> Abott, C., 2020. [Owner-operators feel pain of rate decline due to pandemic: Protest blocks freeway in Houston](#), *The Trucker*, 23 avril.

<sup>17</sup> BIT, 2020. [Principes directeurs...](#) op. cit., paragraphe 25.

<sup>18</sup> ILO, 2018. [Résolution concernant la deuxième discussion récurrente sur le dialogue social et le tripartisme](#), Conférence internationale du Travail, 107e session, Genève, 2018.

<sup>19</sup> Parlement européen, 2015. [Employment conditions in the international road haulage sector](#), étude pour la commission de l'emploi et des affaires sociales, p. 14.

<sup>20</sup> Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), 2020. [COVID-19: Truck driver reveals truth about how professional drivers are treated on Europe's borders](#), 17 avril.

<sup>21</sup> Association mondiale de la Route (PIARC), 2020. [The impact of COVID-19 on women in transport](#), webinaire, 15 mai.

<sup>22</sup> Sensitech, 2020. Supply chain impact and cargo security best practices, SCIC COVID-19 Alert, 30 avril.

<sup>23</sup> CEE-ONU-IRU, 2020. [Border crossings in the age of COVID-19: Using tried and tested UN Conventions](#). La convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, 1975) est l'une des conventions internationales relatives aux transports qui connaît le plus grand succès et elle est jusqu'à présent le seul système de transit douanier universel existant. Les documents de facilitation de passage des frontières (notamment carnets TIR et carnets numériques TIR) peuvent réduire le risque de propagation du virus car il n'est plus forcément nécessaire de vérifier chaque conducteur et chaque compartiment de chargement. Voir: CEE-ONU (non daté). [TIR](#).

“Si la plupart des gens et des entreprises se félicitent que nous continuions à conduire pendant la pandémie de COVID-19, ils n’autorisent toujours pas les chauffeurs routiers à utiliser leurs installations. Les sanitaires restent fermés aux points de chargement et de déchargement. Il y a de longues queues aux douches des stations-service qui ne sont pas nettoyées. Mais, comme tout le monde, je veux prendre une douche et être propre avant de retourner dormir dans ma cabine.”

► Fons van Bergen, chauffeur routier international des Pays-Bas <sup>24</sup>

## Principales conséquences en matière de santé et de sécurité au travail (SST)

«Il convient d'évaluer et de prendre en compte la santé et la sécurité au travail de ceux qui travaillent pendant cette crise [...]» <sup>25</sup>. Les travailleurs employés dans un environnement à risque devraient recevoir un équipement de protection individuelle de qualité <sup>26</sup>. Personne ne devrait se sentir obligé de travailler dans des conditions qui font peser une menace inutile sur sa santé par peur de perdre son emploi ou sa rémunération <sup>27</sup>. Les conducteurs indépendants et les MPME peuvent ne pas avoir la capacité de planifier des mesures d'urgence ni de gérer ou d'adapter rapidement leurs opérations aux pandémies. Une information claire et transparente est primordiale pour que les chauffeurs

routiers puissent faire la planification nécessaire et suivre les protocoles et recommandations visant à protéger leur santé et leur sécurité. Il peut être difficile pour les chauffeurs de se procurer et d'acheter des équipements de protection individuelle, des produits de nettoyage ou des produits de santé. Parmi les autres difficultés que rencontrent les chauffeurs routiers pour adapter leur activité, on peut citer la discrimination et la stigmatisation dont ils peuvent être victimes dans les aires de repos, les installations mises en place par les chargeurs et dans d'autres points de livraison par crainte de contracter la maladie.

**La suspension des règles relatives au temps de travail ou de conduite peut entraîner de la fatigue, du stress et des accidents.** Dans un certain nombre de pays, la levée de ces règles offre une plus grande souplesse pour faire face à la pénurie de main-d'œuvre et garantir la livraison à temps des produits essentiels. Toutefois, de nombreux chauffeurs routiers peuvent être confrontés pendant la pandémie à un allongement de la durée du travail et à l'absence de périodes de repos, avec pour conséquence un état de fatigue et d'épuisement accrus qui influe sur leur santé physique et mentale, ainsi que sur leur vie familiale et sociale <sup>28</sup>. La pandémie peut exacerber les pressions exercées par les acteurs de la chaîne d'approvisionnement qui peuvent être une cause sous-jacente des pratiques de conduite à risque adoptées par certains travailleurs du transport <sup>29</sup>. Il faut suivre attentivement ces changements réglementaires et introduire certaines garanties pour aider à prévenir ces effets négatifs et les conséquences qui en découlent en matière de sécurité routière (y compris accidents).

<sup>24</sup> IRU, 2020. [What the driver's life is like](#), 15 avril.

<sup>25</sup> HCDH, 2020. [COVID-19 Guidance, section consacrée à l'impact économique et social](#).

<sup>26</sup> *ibid.*

<sup>27</sup> *ibid.*

<sup>28</sup> Unite the Union, 2020. [Coronavirus: Lorry drivers will be flexible but safety must be paramount](#), warns Unite, 10 mars.

<sup>29</sup> BIT, 2020. [Principes directeurs...](#) op. cit., paragraphe 29.



## ► 2. Réponses des mandants et des partenaires

**Des réponses tripartites, impliquant les travailleurs, les employeurs et les gouvernements, sont essentielles pour faire face aux répercussions de la pandémie.** Les mesures prises par les mandants de l'OIT ont généralement visé trois objectifs immédiats : protéger les travailleurs sur le lieu de travail ; soutenir les entreprises et leur apporter un appui financier ; et soutenir le transit, l'instauration de corridors routiers et la facilitation des échanges, notamment en assouplissant un certain nombre de réglementations. Ces trois objectifs peuvent contribuer à assurer la bonne livraison des biens essentiels et des fournitures médicales pendant la pandémie.

### Réponses et ressources sectorielles internationales

**L'absence d'organisation mondiale chargée des questions de transport routier/intérieur peut avoir entravé la mise au point de la réponse coordonnée qui aurait été nécessaire pour faire face à la pandémie dans ce secteur**<sup>30</sup>. On trouvera ci-après une liste de documents d'orientation internationaux et de bases de données particulièrement utiles:

#### Organismes des Nations Unies:

- L'[Observatory on Border Crossings Status](#) due to COVID-19 (Observatoire du statut des passages de frontières en rapport avec le COVID-19) (administré par la CEE-ONU) fournit des informations et une base de données par pays sur les restrictions en matière de voyage et les fermetures de frontières (187 Etats membres devraient y figurer).
- La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a publié [un plan d'action en 10 points pour renforcer la facilitation des échanges et du transport en période de pandémie](#).
- Le [communiqué conjoint](#) des directeurs généraux de la FAO, de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) souligne l'importance de maintenir la liberté des échanges.
- La FAO a publié une note d'orientation, [Faire face aux effets de la flambée de COVID-19 sur les chaînes](#)

[de valeur alimentaire grâce à une logistique efficace](#), qui souligne l'importance de la logistique dans la préservation et l'augmentation de la production agricole et de l'accès au marché.

- La CEE-ONU a réuni des sources de données sur l'impact du coronavirus sur les transports ([Data Sources on Coronavirus impact on transport](#)) (pour les Etats Membres de la CEE-ONU).
- La Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique a publié une note de synthèse sur les mesures prises face au COVID-19: [Policy responses to Covid-19: Transport connectivity in Asia and the Pacific](#) (Réponses politiques au COVID-19 : interconnexion des moyens de transport en Asie et dans le Pacifique) ainsi qu'une note: [Strengthening freight transport corridors of South Asia in the aftermath of COVID-19](#) (le renforcement des corridors routiers en Asie du sud suite au COVID-19).

#### Autres organisations intergouvernementales:

- Le Forum international des transports hébergé par l'Organisation de coopération et de développement économiques a publié sur note sur les mesures en matière de transport prises face à la pandémie de coronavirus ([Transport policy responses to the coronavirus pandemic](#)) et il gère une base de données sur les mesures prises par les pays membres ([policy responses by member countries](#)) (60 pays).
- L'OMC affiche des rapports informels de situation sur sa page Web [La COVID-19 et le commerce mondial](#) pour assurer la transparence en ce qui concerne le commerce et les mesures liées aux échanges prises dans le cadre de la pandémie de COVID-19.
- Dans une [Déclaration conjointe](#) les dirigeants de l'Organisation mondiale des Douanes et de l'OMC se sont engagés à établir une approche coordonnée pour soutenir les initiatives qui facilitent le commerce transfrontalier afin que les biens essentiels puissent rapidement parvenir à ceux qui en ont le plus besoin.

<sup>30</sup> D'autres secteurs de transport, comme la marine marchande et l'aviation civile, profitent des travaux et des principes directeurs fournis par des institutions spécialisées des Nations Unies comme l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Après la dissolution de la [Commission des transports et des communications](#), le [Comité des transports intérieurs](#) hébergé à la CEE-ONU est devenu le garant des conventions des Nations Unies sur les transports (accords mondiaux et européens). Pourtant seuls les Etats membres de la CEE-ONU peuvent participer aux sessions du Comité des transports intérieurs en qualité de membre à part entière avec le droit de vote. Les Etats qui ne sont pas membres de la CEE-ONU peuvent participer en qualité de membre à part entière aux segments des sessions du Comité des transports intérieurs qui traitent des instruments juridiques auxquels ils sont parties contractantes et ont un statut consultatif pour les autres segments.

**Organismes régionaux:**

- L'UE a publié des [Lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels](#).
- La FAO et l'Union africaine ont publié des orientations sur le commerce intra-africain: [Le commerce intra-africain, la Zone de libre-échange continentale africaine \(ZLECAf\) et la pandémie de COVID-19](#).

**Appel à l'action issu du dialogue social**

**Les organisations internationales sectorielles d'employeurs et de travailleurs ont collaboré par le biais du dialogue social afin d'aborder les problématiques liées au COVID-19 de manière efficace et efficiente.** Dans une [déclaration commune](#), l'Union internationale des transports routiers (IRU) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) insistent sur la nécessité de protéger les chauffeurs et d'apporter une aide financière au secteur du transport routier, notamment aux MPME afin de soutenir la continuité et la résilience des chaînes de mobilité et d'approvisionnement. Elles lancent un appel urgent afin de:

- Désigner le transport routier comme service clé.
- Reconnaître le rôle vital des chauffeurs de véhicules commerciaux.
- Reconnaître les chauffeurs routiers comme personnels clés et leur octroyer les mêmes protections que les autres prestataires de services vitaux.
- Garantir la sécurité et le bien-être des chauffeurs via l'élaboration et la mise en œuvre de pratiques adaptées concernant la logistique transfrontalière.
- Offrir un soutien gouvernemental prioritaire aux MPME du transport routier.
- Lancer un dialogue tripartite au niveau national entre les gouvernements, les employeurs et les syndicats pour soutenir le secteur du transport routier.
- Exiger que clients, expéditeurs et autorités fassent preuve de respect à l'égard des chauffeurs, qu'il s'agisse de la façon dont ils traitent ces derniers ou de leurs conditions de travail.

**IRU:**

**L'IRU a mis au point un centre d'information sur le COVID-19 (COVID-19 information hub) et élaboré des recommandations pour les conducteurs de camion pendant le COVID-19 ainsi que des recommandations pour les conducteurs de bus pendant le COVID-19, qui sont disponibles dans 16 langues.** Le secrétaire général de l'IRU a aussi lancé deux appels à l'action:

- Une lettre ouverte sur le coronavirus et son impact sur les chaînes d'approvisionnement et les réseaux de mobilité ([Coronavirus and its impact on supply chains and mobility networks](#)) (17 mars 2020) qui soulève un certain nombre de questions concernant les lacunes de la réponse mondiale au COVID-19 dans le secteur du transport routier.
- Un plan, comprenant un appel à l'action dans le secteur du transport routier "conduire la reprise" ([Road transport industry call for action "driving the recovery"](#)) (4 mai 2020), et un appel en faveur de mesures financières et non financières immédiates et de programmes à moyen terme pour soutenir le secteur du transport routier.

**Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF):**

**L'ITF a insisté sur le fait que les normes internationales du travail existantes et les droits au travail jouent un rôle clé dans le succès des mesures visant à contenir la pandémie de COVID-19.** Elle a créé un [centre d'information](#) sur le COVID-19 et a lancé un appel à l'action [COVID-19 : Revendications de l'ITF à l'intention des gouvernements et employeurs du monde entier](#), avec cinq domaines prioritaires:

- Protection des travailleurs essentiels dans la lutte contre le COVID-19.
- Priorité à la santé et à la sécurité.
- Protection du revenu de tous les travailleurs.
- Mesures gouvernementales pour soutenir l'économie.
- Chaînes d'approvisionnement durables.

**La Fédération a souligné la nécessité d'un accès sûr à des installations sanitaires correctes.** Elle a publié un document [COVID-19 et accès aux installations sanitaires pour les travailleuses et travailleurs des transports](#), qui comporte une liste de vérification.

**Action des gouvernements: réponses nationales**

**La plupart des gouvernements ont déclaré le transport routier service essentiel et les chauffeurs travailleurs essentiels.** Ces mesures peuvent être soutenues par des activités visant à renforcer la mise en œuvre et le suivi des normes du travail et à augmenter les garanties en matière de SST. Les réponses nationales dans le secteur du transport routier ont notamment comporté les mesures suivantes:

- Mesures financières: selon le Fonds monétaire international (FMI), le secteur peut bénéficier d'une assistance financière dans certains pays<sup>31</sup>. Parmi les mesures visant à alléger la charge financière dans le secteur du transport routier, on peut citer<sup>32</sup>:

31 FMI, 2020. [Policy tracker](#).

32 ibid.

- Crédits
  - Allègements fiscaux, reports d'imposition, exonérations d'impôts ou abattements fiscaux
  - Annulations des cotisations de sécurité sociale
  - Réduction des frais de licence commerciale ou d'immatriculation des véhicules
  - Garanties d'emprunt
  - Transferts monétaires
  - Contrôle du prix des carburants
  - Création d'un fonds spécialement destiné aux secteurs prioritaires (comprenant les transports et la logistique) ou affectation d'un pourcentage important d'une enveloppe financière aux secteurs prioritaires
  - Subventions pour les cotisations de sécurité sociale et les salaires
  - Moratoire pour les emprunteurs dans certains secteurs, dont celui des transports
- Suspension partielle ou totale des réglementations en matière de temps de travail ou de conduite ou assouplissement temporaire des mesures d'application et d'inspection (nombreux pays).
  - Prorogation du délai pour le renouvellement des licences ou permis de conduire professionnels ou pour les exigences en matière de certifications ou de qualifications (nombreux pays).
  - Introduction de voies (vertes) prioritaires pour les véhicules transportant des biens essentiels et des fournitures médicales (certains pays de l'UE).
  - Distribution de masques ou autre équipement de protection individuelle (Etats-Unis)<sup>33</sup>.
  - Ouverture de toutes les aires de repos ou installations de services ou de celles qui sont particulièrement importantes (Belarus<sup>34</sup>, Luxembourg<sup>35</sup>, Espagne<sup>36</sup>).
  - Projets pilotes pour surveiller la santé mentale et les conditions psychosociales des chauffeurs de véhicules commerciaux (Fédération de Russie)<sup>37</sup>.
  - Réunion d'informations sur les mesures adoptées par d'autres pays dans le secteur du transport routier (Espagne)<sup>38</sup>.

## ► 3. Réponses et outils de l'OIT

### Les normes internationales du travail

**Les normes internationales du travail offrent une base éprouvée et fiable pour élaborer des réponses politiques en vue d'une reprise durable et équitable**<sup>39</sup>. Les normes internationales du travail et l'Agenda du travail décent, avec les quatre piliers que sont l'emploi, la protection sociale, le dialogue social et les droits au travail, sont les pierres angulaires du Programme 2030<sup>40</sup>.

**La recommandation (n°205) sur l'emploi et le travail décent pour la paix et la résilience, 2017, s'applique à tous les secteurs et souligne l'importance du**

**dialogue social et le rôle essentiel des organisations d'employeurs et de travailleurs dans la réponse à la crise.** En outre, l'OIT a identifié huit conventions "fondamentales" qui couvrent des questions considérées comme des principes et droits fondamentaux au travail: liberté d'association et reconnaissance effective du droit de négociation collective; élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire; abolition effective du travail des enfants; élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. La recommandation (n°202) sur les socles de protection sociale, 2012 fournit des orientations afin que, lorsque l'ensemble des prestations légales de sécurité sociale n'est pas applicable à tous les conducteurs, l'objectif soit de faire en sorte, progressivement, qu'ils bénéficient au

33 Etats-Unis, Federal Motor Carrier Safety Administration, 2020. [FMCSA distribution of protective masks for truck drivers](#), 4 mai.

34 OECD-ITF, 2020. [Measures introduced in Member countries related to COVID-19: Belarus](#). (Mesures prises dans les pays membres pour lutter contre le COVID-19: Belarus).

35 OECD-ITF, 2020. [Review of the measures introduced in the field of transport related to COVID-19: Luxembourg](#). (Examen des mesures prises dans le domaine des transports pour lutter contre le COVID-19).

36 Gouvernement de l'Espagne, 2020. [Orden TMA/229/2020](#) [Order No. TMA/229/2020] (en espagnol), en date du 15 mars.

37 Fédération de Russie, ministère des Transports, 2020. [Circular](#), avril (en russe).

38 Gouvernement de l'Espagne. (2020). [Seguimiento medidas en el sector de transporte por COVID-19](#) [Suivi des mesures adoptées dans le secteur du transport en raison du COVID-19], 16 avril.

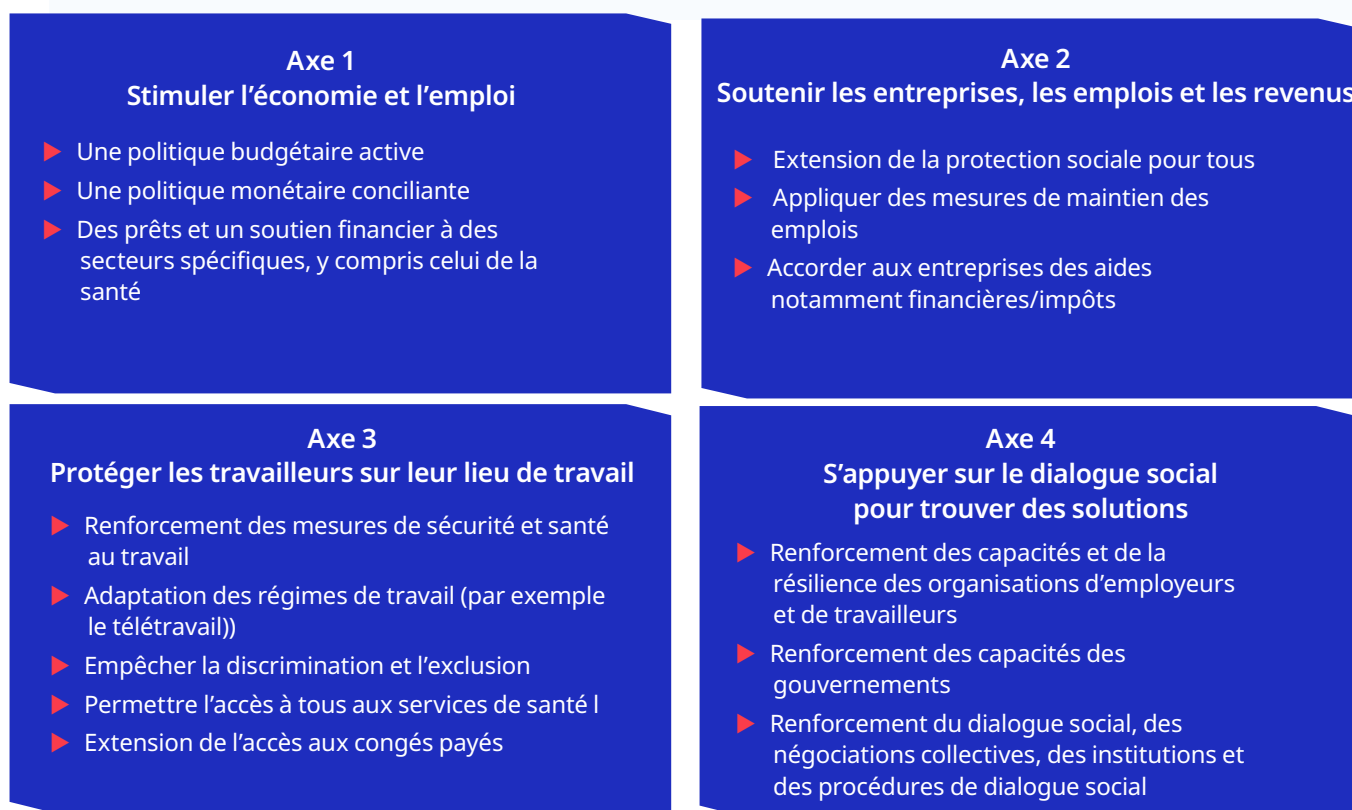
39 BIT, 2020. L'importance des normes internationales du travail en cas de crise de santé publique, (video), 27 mars.

40 Ryder, G., 2019. [ILO Speech as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#), (Discours devant l'Assemblée générale pour le centenaire de l'Organisation internationale du Travail) 10 avril.

minimum des garanties élémentaires de sécurité sociale, qui englobent l'accès aux soins de santé essentiels et une sécurité élémentaire de revenu <sup>41</sup>.

**L'OIT a publié diverses directives et toute une gamme de notes techniques et sectorielles sur la pandémie de COVID-19, en s'appuyant sur quatre grands axes.**

**Figure 1:** Les quatre axes essentiels pour combattre le COVID-19 avec les normes internationales du travail



**Source:** d'après BIT, 2020. [COVID-19 et le monde du travail: estimations actualisées et analyses](#). Observatoire de l'OIT (2e édition).

41 BIT, 2020. [Principes directeurs...](#) op. cit. paragraphe 122.



## Ressources sectorielles de l'OIT

Un certain nombre de commissions et réunions de l'OIT se sont penchées sur les problèmes en rapport avec les conditions de travail des chauffeurs routiers et ont publié des orientations y relatives qui sont pertinentes dans le contexte des mesures prises pour protéger ces derniers dans le contexte du COVID-19<sup>42</sup>.

- La convention (n°153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, et la [recommandation \(n°161\) sur la durée du travail et les périodes de repos \(transports routiers\), 1979](#), qui fixent des normes de référence pour le temps de travail et le temps de conduite dans le secteur du transport routier.
- La [recommandation \(n°82\) sur l'inspection du travail \(mines et transports\), 1947](#), invite les gouvernements à soumettre les entreprises de transport à des services d'inspection du travail appropriés en vue d'assurer l'application des dispositions légales relatives aux conditions du travail et à la protection des travailleurs dans l'exercice de leur profession.

**Les Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports, adoptés par une réunion d'experts en septembre 2019, s'appuient sur l'expertise des représentants des gouvernements, des employeurs, des travailleurs et d'autres participants.** Ces principes directeurs sont applicables aux conducteurs de véhicules fournissant des services de transport routier de marchandises et de transport de voyageurs sur longue distance et peuvent être particulièrement utiles dans la situation actuelle.

## Autres informations

La page Web de l'OIT sur le [COVID-19 et le monde du travail](#) fournit des liens vers des ressources importantes, notamment:

- [Instruments et outils sectoriels de l'OIT](#)
- [Déclarations conjointes et appels à l'action pour la lutte contre le COVID-19](#)

- [COVID-19: partenariats de l'OIT pour lutter contre le virus, secteur par secteur](#)

“Les routiers [...], qui livrent des équipements médicaux ainsi que d'autres produits essentiels doivent être convenablement protégés”

- Guy Ryder, Directeur général, BIT<sup>43</sup>

42 BIT. (2019). [Le chemin du dialogue social: Un recueil de textes de l'OIT dans le secteur du transport routier \(1938-2015\)](#), Genève.

43 BIT. (2020). [Le COVID-19 met en évidence la fragilité de nos économies](#), 27 mars.