

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 70 (1978)
Heft: 4

Artikel: Durée du travail et de repos dans les transports routiers : l'OIT envisage de nouvelles normes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-385920>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Durée du travail et de repos dans les transports routiers

L'OIT envisage de nouvelles normes

Les réflexes du conducteur de camion professionnel sont la clé de sa propre sécurité, comme celle de millions d'autres chauffeurs de poids lourds, de cars et de tous ceux qui sillonnent les routes du monde entier.

La 64^e session de la Conférence internationale du travail (du 7 au 28 juin à Genève) s'efforcera de parvenir à une réglementation internationale satisfaisante des heures de travail et de repos dans les transports routiers, réglementation nécessaire pour la sécurité des usagers de la route.

Jusqu'ici, aucune autre organisation internationale n'a adopté de normes sur les heures de travail proprement dites dans cette profession. En 1939, l'Organisation internationale du travail avait déjà adopté une convention (N° 67) sur la durée du travail et les repos dans les transports par route. Cependant, les dispositions de cette convention se sont avérées trop rigides et elle n'a pu répondre aux nécessités de la situation d'après-guerre dans cette profession. Quatre Etats seulement ont ratifié cette convention.

La nécessité d'une nouvelle réglementation internationale, valable et acceptable par tous les intéressés, a été mise en lumière par l'essor remarquable des transports routiers devenus, au cours de ces dernières années, l'un des moteurs de la vie économique sur tous les continents.

Un rapport¹ préparé pour la Conférence souligne que le transport routier est aujourd'hui le principal mode de transport. La route assure 50 % des prestations de transport contre 15 % seulement pour la voie ferrée. La proportion des voyageurs transportés par la route atteint 90 % dans les pays membres de la CEE et même 99 % aux Etats-Unis.

L'importance du parc des véhicules utilitaires et autocars est à l'image du trafic routier. Il y a 145 véhicules de ce genre pour mille habitants aux Etats-Unis, 45 en France, 42 au Royaume-Uni, 29 aux Pays-Bas, 26 en République fédérale d'Allemagne et 23 en Italie. La proportion de camions et d'autocars pour mille automobiles est de 266 aux Etats-Unis, de 148 en France, de 146 au Royaume-Uni, de 121 aux Pays-Bas. Elle est de quelque 600 au Brésil et en Iran, de 1500 en Turquie et d'environ 2850 en URSS.

¹ «La durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers», Rapport VII (1), 64^e session de la Conférence internationale du travail, BIT, Genève.

Le secteur des transports routiers occupe environ 55 millions de personnes dans le monde, dont 15 millions en Europe et 8 millions aux Etats-Unis.

Les conditions de travail dans les transports routiers, d'une dureté sans équivalent dans tous les modes de transport intérieur, affectent non seulement la vie personnelle, familiale et sociale des travailleurs intéressés, mais aussi celle de tous les usagers de la route. Selon les statistiques de l'Organisation mondiale de la santé, la route tue actuellement 300 000 personnes et fait environ 10 millions de blessés par an.

La durée du travail dans les transports routiers est l'une des questions les plus délicates abordées par l'OIT depuis que l'Organisation s'occupe de ce secteur d'activité. La complexité du problème tient à la dimension même et à la diversité de cette activité ainsi qu'à la nature du travail.

Les transports routiers sont soumis aux aléas des conditions climatiques, aux difficultés de la circulation, aux incidents mécaniques. Il faut respecter les délais d'acheminement sur de longues distances, faire procéder en temps voulu au chargement et au déchargement des marchandises, veiller au chargement durant les arrêts. Il faut accomplir les formalités douanières aux frontières, les formalités de police, subir les pointes de trafic, etc.

Les travailleurs et les employeurs, comme les gouvernements, ont des points de vue différents sur la conception même de la durée du travail et sur les limites à imposer aux horaires journaliers ou hebdomadaires, sur les périodes de repos, les heures de conduite et «l'amplitude de la journée de travail», c'est-à-dire le nombre maximum des heures sur lesquelles peuvent s'étendre les prestations de travail au cours d'une période de 24 heures, pauses et autres interruptions du travail comprises.

Avant d'inscrire ce sujet à l'ordre du jour de la Conférence, l'OIT a organisé plusieurs réunions préparatoires et notamment, en octobre 1974, une réunion d'experts sur la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers qui a recommandé une nouvelle action normative sur le plan international.

Un questionnaire sur les divers aspects de nouvelles normes a été adressé l'an dernier aux Etats membres de l'OIT, aux organisations nationales et internationales d'employeurs et de travailleurs. Les réponses ont été publiées par le BIT, et les conclusions proposées pourront servir de base aux discussions de la Conférence.

A la suite de cette première discussion, le BIT rédigera, sur la base des conclusions approuvées par la Conférence, un ou plusieurs projets d'instrument et il appartiendra à la prochaine session de la Conférence, en 1979, de se prononcer définitivement à ce sujet.

BIT