

**Réunion tripartite sur les questions sociales  
et dans le domaine du travail découlant  
des problèmes de la mobilité transfrontalière  
des chauffeurs routiers internationaux**

Genève  
23-26 octobre 2006

---

**Conclusions sur les questions sociales  
et dans le domaine du travail découlant  
des problèmes de la mobilité transfrontalière  
des chauffeurs routiers internationaux**

La Réunion tripartite sur les questions sociales et dans le domaine du travail découlant des problèmes de la mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux,

S'étant réunie à Genève du 23 au 26 octobre 2006,

Adopte, ce vingt-sixième jour d'octobre 2006, les conclusions suivantes:

**Introduction**

1. Dans une économie de plus en plus mondialisée, le secteur des transports routiers internationaux joue un rôle important et contribue notablement aux efforts de développement économique. A cet égard, les droits, le bien-être et la dignité des chauffeurs internationaux devraient être renforcés par leur organisation et la pratique du dialogue social.

---

**Thème 1 – Impact des déficiences présentées par les infrastructures, les installations et les procédures aux points de passage des frontières sur les activités de transport routier et les conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux**

2. Les retards dus aux déficiences présentées par les infrastructures, les installations et les procédures de contrôle aux points critiques de passage des frontières peuvent avoir un impact négatif sur les conditions de vie et de travail des chauffeurs, ainsi que sur le progrès socio-économique, le commerce, le tourisme et les transports internationaux. Ils peuvent également faire des zones d'attente un pôle de criminalité et de commerce sexuel, compromettre la sécurité des chauffeurs, et, partant, de leurs familles, celle des véhicules et des chargements, et perturber les communautés des zones environnantes. Ces éléments se répercutent sur la protection de la santé des chauffeurs et sur la sécurité routière en général. Le dialogue social et la facilitation des transports transfrontaliers constituent un moyen d'améliorer les conditions de vie et de travail des chauffeurs internationaux aux points critiques de passage des frontières.
3. Les gouvernements, de même que les employeurs, les travailleurs et leurs représentants du secteur des transports routiers ont un intérêt mutuel à collaborer pour réduire l'impact négatif de toutes déficiences de ce type.
4. Exemples de mesures qui pourraient être appliquées à cet effet:
- fournir des infrastructures et installations suffisantes, au passage des frontières, tant en termes de quantité que de qualité;
  - déplacer les points de passage des frontières mal situés (par exemple en pleine ville);
  - améliorer la qualité et accroître la capacité des voies d'accès aux points de passage des frontières;
  - établir/construire les installations nécessaires aux équipements sanitaires, services de restauration et d'approvisionnements, installations de repos, moyens de

---

communications, logements, loisirs licites, ateliers de réparation des véhicules et autres services d'urgence, ainsi que des parcs de stationnement, et élaborer des normes minimales harmonisées à cet effet;

- établir des politiques visant à fixer des tarifs abordables concernant l'utilisation des installations ou l'achat de biens et services aux points de passage des frontières;
- parvenir à une meilleure coopération entre les autorités douanières et toutes les parties prenantes utilisant les frontières, et mettre en œuvre les nouvelles technologies ainsi que des systèmes de gestion novateurs;
- simplifier les procédures, en communiquer en temps voulu tout changement, en limitant progressivement le nombre de documents requis et en rationalisant les contrôles, par exemple par l'utilisation des procédés de gestion des risques et des TIC;
- le cas échéant, adopter et appliquer les conventions internationales des Nations Unies pertinentes concernant les formalités aux frontières.

5. C'est en premier lieu aux gouvernements qu'incombe la responsabilité d'améliorer ou de transférer les infrastructures et de mettre en place des systèmes et procédures de gestion appropriés pour le passage des frontières.

***Thème 2 – Impact des déficiences relatives au personnel en poste aux frontières (effectifs et comportement) sur les activités de transport routier et les conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux***

6. Dans de nombreux pays, on constate des déficiences relatives aux effectifs et au comportement du personnel en poste aux frontières; toutefois, il conviendrait de prendre en considération les différences portant sur la nature et le degré de ces défaillances au moment de traiter de cette question afin d'éviter toute généralisation.

---

7. Des efforts fournis conjointement par les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et leurs représentants, tant à l'échelon national qu'à celui du passage des frontières, et impliquant les pays voisins pourraient porter sur les points suivants:

- promotion de processus appropriés de sélection et de recrutement des fonctionnaires aux frontières;
- fourniture d'informations actualisées aux fonctionnaires des deux côtés des frontières, éducation et formation de ces derniers, pour les aider à acquérir les compétences appropriées en matière de linguistique, de psychologie du comportement et de TIC;
- fourniture d'un personnel suffisant et qualifié;
- motivation des fonctionnaires aux frontières au moyen de rémunérations et de conditions de travail appropriées, et mise à disposition de moyens techniques et autres pour leur permettre de s'acquitter le mieux possible de leurs tâches;
- meilleure harmonisation et coordination des procédures et pratiques de part et d'autre des frontières via des accords bilatéraux, multilatéraux ou régionaux, le respect des mêmes normes internationales ou l'adhésion aux mêmes conventions;
- fourniture en temps voulu par les gouvernements d'informations aux chauffeurs internationaux et à leurs employeurs, et formation appropriée des chauffeurs internationaux et de leurs employeurs, concernant les procédures relatives au passage des frontières;
- élimination de situations, telles que de longues attentes, qui peuvent favoriser la corruption;
- campagnes contre la corruption visant toutes les parties susceptibles d'y être impliquées;

- 
- échange d'informations sur les bonnes pratiques, notamment les codes de conduite destinés aux fonctionnaires des frontières, aux chauffeurs internationaux et autres parties concernées par les procédures relatives au passage des frontières, ainsi que sur les différents accords pertinents en la matière.
8. La création ou le renforcement, à différents échelons, d'organes tripartites de suivi et de facilitation transfrontaliers, formés de représentants de toutes les parties prenantes des deux côtés des frontières posant problème, pourrait aider les Etats Membres à comprendre et traiter les problèmes actuels ou permanents.

***Thème 3 – Impact des opérations relatives  
à la délivrance et au contrôle des visas  
sur les activités de transport routier et les conditions  
de travail et de vie des chauffeurs internationaux***

9. En l'absence de dispositions spéciales à cet effet, le processus de délivrance des visas pour les chauffeurs internationaux dans le secteur des transports routiers peut impliquer de longues périodes d'attente, une documentation abondante et coûteuse et d'autres exigences susceptibles de conduire à des pertes financières et de temps considérables, tant pour les chauffeurs que pour leurs employeurs. Ces problèmes peuvent également restreindre la possibilité pour les chauffeurs internationaux d'obtenir un emploi régulier ou permanent. Dans certaines circonstances, les conditions particulières de délivrance des visas peuvent en outre limiter la capacité des chauffeurs à remplir leur mission à l'étranger ou à respecter les conditions requises d'obtention des visas. Stress et frustration sont à ajouter à la liste des effets négatifs induits par ce processus. Tous ces éléments portent à l'évidence préjudice aux activités de transport routier ainsi qu'aux conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux.
10. Tout en reconnaissant le droit des gouvernements de prendre toutes mesures pertinentes concernant la délivrance de visas pour préserver la sécurité nationale ou se protéger d'autres risques, les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et leurs représentants reconnaissent qu'il est nécessaire d'en faciliter les modalités d'une façon qui soit

---

compatible avec le statut particulier des chauffeurs internationaux, comme c'est le cas pour d'autres moyens de transport.

**11.** Différentes options envisageables pour rationaliser les procédures de délivrance des visas pour les chauffeurs internationaux se présentent comme suit:

- mesures visant à optimiser les modalités de délivrance des visas en vigueur;
- examen d'autres moyens susceptibles d'améliorer les modalités de délivrance des visas (par exemple la fourniture d'informations aux consulats par les employeurs et/ou leurs organisations);
- délivrance, pour un coût raisonnable, de visas à entrées multiples ou de longue durée aux chauffeurs internationaux;
- promotion de solutions régionales et subrégionales qui reflètent les circonstances locales;
- élément d'appréciation permettant, si besoin est, de déterminer dans quelle mesure certains types de pièces d'identité des chauffeurs constituent un moyen rentable de faciliter la délivrance de visas aux chauffeurs internationaux. La convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, peut, à titre d'exemple, fournir de précieuses indications.

#### ***Thème 4 – VIH/SIDA: problèmes se posant au passage des frontières***

**12.** Les chauffeurs internationaux comptent parmi les catégories de travailleurs les plus vulnérables face au VIH/SIDA à cause des spécificités de leur travail. Leur exposition aux infections sexuellement transmissibles (IST), y compris au VIH, augmente sensiblement au passage des frontières, où les temps d'attente sont particulièrement longs. Ajoutés aux insuffisances des infrastructures et des installations ainsi qu'au stress, les risques

---

d'exposition au VIH/SIDA se trouvent encore accrus par ces facteurs qui créent une situation dans laquelle les chauffeurs peuvent adopter des comportements dangereux.

**13.** Les sociétés de transport sont elles aussi menacées en raison du préjudice subi par leur personnel. Immanquablement, cet état de fait a à son tour un impact négatif sur les économies nationales et, partant, sur l'ensemble du monde. D'où la nécessité d'examiner au plan sectoriel, en parallèle mais aussi en relation avec des programmes suivis et planifiés de lutte contre le VIH/SIDA à plus grande échelle, ce problème particulier dans les régions frontalières en tant que problème lié au travail, de sorte que les particularités tant du secteur des transports routiers internationaux que du passage des frontières soient traitées au mieux. Or on ne saurait faire abstraction du lien existant entre le début et la fin d'un trajet donné, les communautés vivant à proximité des routes et des frontières, le milieu familial et social des chauffeurs internationaux, et l'emplacement des points de passage des frontières. C'est pourquoi le thème du VIH/SIDA aux points de passage des frontières ne peut être traité comme un problème localisé et distinct de l'ensemble de la question, mais comme un aspect complémentaire orienté vers un secteur ou un endroit spécifiques. Ainsi, la collaboration et la coordination entre un grand nombre d'organisations, d'institutions et de programmes sont essentielles.

**14.** Dans ce contexte, les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et leurs représentants ont réitéré leur engagement à aborder de concert cette question et sont convenus de favoriser une démarche sectorielle tripartite pour examiner la question des risques d'exposition des chauffeurs internationaux au VIH/SIDA au passage des frontières. Les mesures pertinentes pourraient consister notamment à:

- promouvoir une approche sectorielle du VIH/SIDA;
- privilégier la thèse que le VIH/SIDA est un problème lié au travail;

- 
- favoriser une démarche tripartite pour aborder la question, associant, outre les gouvernements, les employeurs et les travailleurs, d'autres parties prenantes (communautés, ONG, etc.);
  - promouvoir les normes pertinentes de l'OIT, en particulier le Recueil de directives pratiques de l'OIT sur le VIH/SIDA et le recours aux orientations de l'OIT en la matière dans le secteur des transports <sup>1</sup>, l'attention se portant sur les principes énoncés concernant notamment la stigmatisation, la non-discrimination, l'égalité entre hommes et femmes, le dialogue social, la confidentialité, le non-dépistage lors du recrutement, le maintien dans l'emploi et la prévention;
  - élaborer et diffuser des documents de formation propres au secteur destinés tant aux chauffeurs qu'aux sociétés de transport et à leurs dirigeants, et organiser les ateliers de formation requis;
  - encourager les employeurs à promouvoir la sensibilisation au problème du VIH/SIDA et à fournir aux chauffeurs internationaux une éducation et une formation en matière de prévention. Encourager à introduire un module de formation sur le VIH/SIDA dans le programme de formation général des chauffeurs routiers. De leur côté, les chauffeurs internationaux devraient se rendre disponibles pour une telle formation;
  - éliminer les facteurs transfrontaliers susceptibles d'influer sur le comportement des chauffeurs, tels qu'attentes excessives (et partant les raisons y afférentes) et manque d'infrastructures et d'installations appropriées;
  - établir au passage des frontières des centres de consultations et de dépistage volontaires, ainsi que d'autres services propres au VIH/SIDA;

<sup>1</sup> BIT: *Utilisation du Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/SIDA et le monde du travail: Directives pour le secteur des transports*, Genève, 2005.

- 
- organiser des campagnes de sensibilisation, en particulier pour déterminer la situation des chauffeurs internationaux par rapport au VIH/SIDA;
  - établir des partenariats et des synergies appropriés avec d'autres programmes;
  - collecter des fonds à l'appui des activités pertinentes;
  - consulter en permanence les évaluations des risques dans ce domaine et prendre des mesures en conséquence;
  - établir, mettre à jour et diffuser des informations sur les programmes et données d'expérience correspondants.

***Thème 5 – Amélioration de la circulation transfrontière et conséquences socio-économiques; discussion générale sur toute autre question non évoquée ci-dessus***

- 15.** Le transport routier transfrontalier est essentiel pour le développement du commerce, de l'intégration économique régionale, du tourisme, du développement social, de la création et la répartition des richesses. Il influe également sur le bien-être des chauffeurs internationaux. Les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et leurs représentants ont un intérêt mutuel à atténuer tous effets indésirables possibles, directs ou indirects, de la circulation transfrontière.
- 16.** Bien qu'il ne soit pas possible de pleinement prévoir les situations découlant de toute augmentation future de la circulation, on peut supposer, en se fondant sur l'expérience passée, les conséquences suivantes:
- effets écologiques néfastes sur les communautés voisines et l'environnement en général résultant d'un surcroît de pollution;
  - détérioration des conditions de sécurité routière et de santé des zones proches des points de passage des frontières;

- 
- accroissement des infections sexuellement transmissibles (IST);
  - naissance d'une attitude négative de la part du public envers le secteur des transports routiers et les chauffeurs internationaux;
  - accroissement de la demande de chauffeurs bien formés, se traduisant par une pénurie de ces derniers.

**17.** Les mesures visant à éliminer ou atténuer les effets négatifs peuvent consister notamment à:

- améliorer l'infrastructure routière, notamment créer des voies d'accès et d'approche aux points de passage des frontières qui évitent les zones résidentielles des communautés;
- offrir des services de transports routiers de qualité et mener également des campagnes et autres activités de relations publiques pour faire accepter par le public le secteur des transports routiers et susciter une attitude positive à l'égard des chauffeurs internationaux;
- améliorer les conditions de travail et la formation des chauffeurs en vue d'attirer de nouveaux candidats dans la profession;
- élaborer une définition commune des chauffeurs routiers internationaux;
- élaborer et appliquer des accords régionaux ou internationaux en matière d'infrastructures, d'installations et de procédures au passage des frontières;
- faciliter la délivrance de visas à entrées multiples de longue durée de validité;
- éliminer les pratiques irrégulières en matière d'emploi, ainsi que les transports illégaux;

- 
- établir des procédures qui garantissent les droits humains et le droit au travail des chauffeurs internationaux du secteur des transports routiers, notamment la liberté syndicale et le droit de négociation collective.

### **Thème 6 – Activités de suivi**

18. La réunion s'inscrit dans le cadre du Programme des activités sectorielles du BIT, qui a entre autres pour objet de promouvoir un consensus international tripartite sur les questions spécifiques à un secteur et de dégager des orientations sur les politiques et mesures à adopter aux niveaux international et national concernant ces questions. A cet égard, conformément à ce qui a été décidé par le Conseil d'administration, la réunion doit adopter des conclusions, y compris des propositions d'action pour les gouvernements, les organisations d'employeurs et de travailleurs et l'OIT, et faire des propositions pour les activités de suivi devant être assurées par le BIT.
19. Sur la base des débats portant sur les thèmes 1 à 5 qui se sont déroulés lors de la réunion, et compte dûment tenu des aspects humains et des différences constatées d'un pays ou d'une région à l'autre, les propositions d'action à adopter par les gouvernements en étroite liaison avec les employeurs, les travailleurs et leurs représentants sont les suivantes:
  - élaborer des cadres de dialogue appropriés sur les questions relatives au passage des frontières, telles que décrites au paragraphe 8 ci-dessus;
  - adopter et promouvoir des installations au passage des frontières, telles que décrites au paragraphe 4 ci-dessus;
  - envisager de formuler une définition commune des chauffeurs internationaux;
  - mettre en œuvre des moyens efficaces pour lutter contre le VIH/SIDA et les IST au passage des frontières (voir conclusions sur le thème 4);

- 
- promouvoir la Convention internationale sur l’harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, adoptée en 1982 par la CEE-ONU, et la Convention internationale pour la simplification et l’harmonisation des régimes douaniers, 1974 (Convention de Kyoto), ainsi que leur application effective;
  - promouvoir les meilleures pratiques relatives au passage des frontières eu égard aux services douaniers et aux formalités de contrôle des documents, telles que décrites aux paragraphes 4, 5 et 7;
  - élaborer et mettre en œuvre un dispositif destiné à faire face efficacement aux situations d’urgence pouvant découler des problèmes rencontrés par les chauffeurs au passage des frontières;
  - encourager la coopération Sud-Sud et Nord-Sud en vue d’examiner les questions transfrontalières;
  - promouvoir au niveau subrégional les initiatives nouvelles concernant les questions transfrontalières et renforcer les initiatives existantes.

**20.** Propositions de mesures ou d’activités de suivi par l’OIT:

- promouvoir, par le biais de projets pilotes tripartites, les meilleures pratiques à certains points critiques de passage des frontières et promouvoir un cadre d’orientations en liaison avec les partenaires sociaux;
- aider les Etats Membres de l’OIT à faire appliquer la Déclaration de l’OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi en vue d’améliorer les conditions sociales et dans le domaine du travail dans le secteur des transports routiers;

- 
- faire reconnaître, en tant que catégorie spécifique de travailleurs, les chauffeurs routiers internationaux, qui ne devraient rencontrer aucun obstacle injustifié aux possibilités de franchir les frontières internationales;
  - encourager les régimes exempts de visas, partout où ils sont en vigueur, et promouvoir les options visant à rationaliser la délivrance de visas pour les chauffeurs internationaux, tels que prévus au moyen des mesures proposées au paragraphe 11;
  - envisager d'affecter les allocations budgétaires appropriées du BIT, ainsi qu'intervenir en tant que modérateur, conjointement avec les partenaires sociaux, pour obtenir de la part des donateurs et partenariats, des fonds destinés à mettre en œuvre des projets appropriés relatifs aux questions de passage des frontières, concernant notamment la question du VIH/SIDA;
  - aider les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et leurs représentants à concevoir et appliquer des programmes conjoints/tripartites propres au secteur et à mettre au point la formation appropriée, ainsi que d'autres documents concernant les risques que représentent le VIH/SIDA et les IST pour les chauffeurs internationaux au passage des frontières.