

VIH/SIDA+TRAVAIL



Bureau
international
du Travail
Genève

Utilisation du *Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail*



**Directives pour
le secteur des
transports**

Utilisation du *Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail*

Directives pour le secteur des transports

Copyright © Organisation internationale du Travail 2006
Première édition 2006

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole no 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 adressée au Bureau des publications (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

ISBN 92-2-218100-X (édition imprimée)

ISBN 92-2-218101-8 (édition web pdf)

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 du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par email: pubvente@ilo.org ou par notre site web: www.ilo.org/publns

Remerciements

Cette publication a été élaborée conjointement par l'OIT/SIDA et le Département des Activités Sectorielles. Nous tenons à remercier M. Stirling Smith qui a rédigé un premier projet, l'a testé sur le terrain en Afrique du Sud, puis l'a révisé.

Note à l'intention des utilisateurs

Ces directives ont été élaborées sur la base d'un travail en cours. Nous espérons qu'elles s'avéreront utiles sous leur forme actuelle. Elles feront toutefois l'objet d'une révision une fois qu'elles auront été appliquées et testées dans différents pays. Vos commentaires seront les bienvenus.

Introduction	1
I. Le secteur des transports face à l'épidémie du VIH/sida	2
L'impact du VIH et du sida	2
<i>Les travailleurs du secteur des transports</i>	2
<i>Les entreprises de transport</i>	2
<i>L'économie</i>	3
Quels sont les risques auxquels sont exposés les travailleurs du secteur des transports ?	3
<i>Axes routiers, nœuds ferroviaires et plates-formes de transport</i>	4
<i>Chantiers de construction</i>	4
<i>Les dangers de la stigmatisation</i>	4
II. Actions à entreprendre dans le secteur des transports	5
Le cadre juridique et politique : une stratégie intégrée	5
<i>Instruments internationaux et directives</i>	5
<i>Politiques nationales et sous-régionales</i>	6
Actions sur les lieux de travail et au sein de la communauté	7
<i>Où se trouve le lieu de travail ?</i>	7
<i>Pour instaurer la confiance : la collaboration entre employeurs et travailleurs</i>	7
<i>Protection des droits humains</i>	8
<i>Amélioration des conditions de travail</i>	8
<i>Prévention par l'information et l'éducation</i>	8
<i>Conseil et test volontaires</i>	9
<i>Prise en charge et soutien</i>	9
III. Comment l'OIT peut-elle aider le secteur des transports à élaborer des politiques et des programmes ?	11
Le cadre juridique et politique : une stratégie intégrée	12
Actions sur les lieux de travail et au sein de la communauté	12
<i>Pour un débat ouvert</i>	12
<i>Protection des droits humains</i>	12
<i>Amélioration des conditions de travail</i>	12
<i>Prévention par l'information et l'éducation</i>	13
<i>Conseil et test volontaires</i>	13
<i>Prise en charge et soutien</i>	13
Annexes	
1. Sources d'information complémentaires	14
2. Composantes de la politique sur le VIH/sida dans le monde du travail	15

3. Résumé des recommandations énoncées dans un rapport pour le projet de l'OIT et de SIDA sur la prévention du VIH/sida dans le secteur des transports des pays de l'Afrique australe : <i>HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of cross- border regulations and formalities (VIH/sida dans le secteur des transports des pays de l'Afrique australe : évaluation rapide des réglementations et des formalités d'un pays à l'autre)</i>	16
4. Politique de la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF) sur le VIH/sida	17
5. Organisations d'employeurs dans le secteur des transports	18
6. Exemples de projets de lutte contre le VIH/sida comportant un volet transport ...	20

En 2000, lors du lancement d'un programme sur le VIH/sida par l'OIT, le Directeur général a qualifié le VIH/sida de « question liée au lieu de travail, qui fait obstacle au développement ». Ce point est repris dans le premier principe du *Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail* : « Le VIH/sida est une question liée au lieu de travail [...] non seulement parce qu'il affecte la main-d'œuvre mais aussi parce que le lieu de travail [...] doit jouer un rôle dans la lutte globale contre la propagation et les effets de l'épidémie ».

L'OIT admet que le « lieu de travail » est un terme qui recouvre des réalités multiples : de l'économie informelle, avec par exemple le petit atelier de réparations, l'étal de marché ou encore le travail à domicile, à l'économie formelle avec par exemple le bureau d'une administration publique, une usine ou un hôtel. De même, si l'utilisation du terme main-d'œuvre peut se limiter à une seule famille, ce terme englobe parfois des milliers de salariés répartis dans des usines aux quatre coins du monde. La nature du travail variant d'un secteur à l'autre, les conditions de travail et les besoins de personnel sont très disparates.

En même temps, les lieux de travail présentent certains points communs, notamment l'intérêt de reconnaître la menace que constituent le VIH et le sida et la nécessité d'y répondre. C'est pourquoi, à la demande de ses mandants, l'OIT a élaboré, lors d'une réunion tripartite d'experts, un recueil de directives pratiques visant à répondre à la fois aux besoins communs et au potentiel commun de ses mandants et du lieu de travail. La section 3.1 mentionne explicitement que « Ce recueil s'applique à : (a) tous les employeurs et travailleurs (y compris aux demandeurs d'emploi) des secteurs public et privé, et (b) à tous les aspects du travail, aussi bien dans l'économie formelle qu'informelle ».

Pour compléter ce recueil, en faciliter la mise en œuvre et tenir compte de la diversité des situations, des besoins et des intérêts de ses partenaires sociaux, l'OIT/SIDA a collaboré avec d'autres départements de l'OIT – plus particulièrement avec les bureaux chargés des activités des employeurs et des travailleurs, ainsi qu'avec le Département des Activités Sectorielles – afin de publier des directives mieux ciblées. Ces directives s'appuient sur le *Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida* et le manuel de formation correspondant, qui leur servent de cadre commun, tout en précisant leur application dans divers contextes.

Les présentes directives pour le secteur des transports abordent en premier lieu (Section I) certains des problèmes spécifiques auxquels le secteur des transports est confronté. L'accent est mis sur les transports routiers, sans oublier pour autant les autres modes de transport. Elles présentent ensuite un panorama des initiatives prises, sur les plans juridique et politique, puis sur le lieu de travail, pour lutter contre les risques professionnels et comportementaux associés au transport. La Section II propose des exemples d'actions et des orientations à partir des leçons tirées. La dernière section permet au lecteur de se repérer dans le Recueil de directives pratiques et le Manuel de formation, en précisant à quels endroits les acteurs et les autorités du secteur des transports trouveront les dispositions, explications et conseils utiles pour l'élaboration et la mise en place des programmes de lutte contre le VIH/sida. Les Annexes 1 à 3 présentent quelques textes de référence, tandis que l'Annexe 4 répertorie les organisations d'employeurs et que l'Annexe 5 fournit des exemples de projets de riposte au VIH/sida.

I. Le secteur des transports face à l'épidémie du VIH/sida

La bataille contre le VIH/sida ne saurait tolérer ni pause ni répit. Qu'il s'agisse du chauffeur de poids lourd, de taxi ou de bus, du banlieusard qui fait la navette jusqu'à son lieu de travail, du passager, du pilote, du steward ou de l'hôtesse de l'air, ou encore du marin, chacun d'eux peut faire partie du problème ou contribuer à le résoudre... Dans cette bataille, notre réseau de transport nous offre une arme puissante. Tous les jours il permet à des millions de gens de se déplacer, à l'intérieur de nos frontières et au-delà. Certes, ces déplacements peuvent favoriser la propagation du VIH/sida. Mais ne peut-on y voir également un moyen puissant de diffusion de l'information et du savoir, propice à la compréhension, autant de facteurs sur lesquels repose une prévention efficace ?

Abdulah M. Omar

Ministre des transports d'Afrique du Sud, novembre 2001

L'impact du VIH et du sida

Le VIH/sida a un triple impact sur le secteur des transports. Il affecte :

- ▶ les travailleurs, leur famille et leur communauté,
- ▶ les entreprises concernées,
- ▶ l'économie dans son ensemble.

De plus, avec l'amélioration des transports et la plus grande liberté de déplacement, c'est la mobilité même qui devient facteur de transmission. Le développement contribue à multiplier les déplacements et le développement durable ne va pas sans une mobilité de masse, à l'intérieur comme à l'extérieur des frontières.

Dans une étude sur la mobilité et la transmission du VIH/sida en Asie du Sud-Est, le PNUD souligne trois aspects essentiels qui concernent à la fois les migrations à long terme et la mobilité à court terme, notamment en matière de transport :

- ▶ Premièrement, ce qui importe, ce n'est pas tant la migration que le comportement des migrants.
- ▶ Deuxièmement, les personnes susceptibles d'adopter des comportements à haut risque font partie de groupes qui ne se classent pas normalement parmi les « migrants ». Les touristes et les gens qui font de brefs déplacements dans la région échappent souvent à l'analyse.
- ▶ Enfin, en migrant – ou plus exactement en se déplaçant – les individus se trouvent confrontés à des situations à haut risque qui ne leur sont pas coutumières chez eux.

Les travailleurs du secteur des transports

Certaines catégories de travailleurs risquent plus particulièrement de contracter le VIH en raison de la nature et des conditions de leur travail. C'est notamment le cas des travailleurs du transport, sur terre (route ou fer), comme sur mer ou dans le ciel. Dans de nombreux pays d'Afrique et quelques pays d'Asie, le taux de prévalence du VIH est plus élevé chez les travailleurs du transport que dans l'ensemble de la population, en particulier chez les routiers qui parcourent de longues distances en empruntant certains des grands « axes » de transport. Ainsi, une étude récente a montré que, le long d'un itinéraire donné de l'Inde du Sud, 16 % des routiers étaient séropositifs, alors que la prévalence nationale est inférieure à 1 % (statistiques citées par le Secrétaire général des Nations Unies lors d'une réunion au sommet sur le VIH/sida à l'Assemblée générale de Nations Unies, en juin 2005). Cet état de fait a des répercussions pour les familles des travailleurs du transport et la communauté tout entière.

Le coût le plus important du VIH/sida est son coût humain. Certes, il existe désormais des thérapies qui peuvent prolonger la vie des personnes séropositives. Mais il ne s'agit nullement de remèdes et, pour le moment, de telles thérapies ne sont accessibles qu'à une petite partie de ceux qui en ont besoin.

Les entreprises de transport

Les entreprises de transport sont exposées du fait des répercussions du VIH/sida sur la main-d'œuvre qu'elles emploient. Les charges engendrées par les absences et les maladies, de même que la perte de personnel qualifié et expérimenté, menacent la production et les profits. D'autres charges potentielles pèsent sur les entreprises, notamment les indemnités de maladie, les primes d'assurance et même le rapatriement des travailleurs tombant malades à l'étranger. Une étude portant sur une entreprise de transport du Zimbabwe a montré que le total des charges induites par le sida représentait 20 % de ses bénéfices¹, tandis qu'une entreprise kenyane estimait qu'elle perdrait près de 15 % de ses bénéfices annuels d'ici 2005¹.

1. Stover, J et Bollinger, L (1999), The Economic Impact of AIDS, cité dans The business response to HIV/AIDS, ONUSIDA/Global Business Council on HIV and AIDS/Prince of Wales Business Leaders Forum, Genève et Londres, 2000.

L'économie

Le transport est d'une importance vitale pour le développement économique. Il favorise la croissance et les échanges en mettant en relation les producteurs, les fournisseurs et les marchés ; il crée des emplois et améliore l'accès aux services publics tels que la santé et l'éducation. L'efficacité et la fiabilité des transports, comme leur développement futur, pourraient être remis en cause si les entreprises de transport ne parvenaient pas à gérer et à prévenir les désorganisations dues à la perte de compétences et à l'accroissement des charges de main d'œuvre.

Quels sont les risques auxquels sont exposés les travailleurs du secteur des transports ?

Si le transport routier a focalisé l'attention, le problème est tout aussi crucial pour la plupart des autres catégories de travailleurs de ce secteur : marins, cheminots, personnel de l'aviation civile et bateliers. Le développement des transports signifie qu'un plus grand nombre de travailleurs passent davantage de temps hors de chez eux, loin de leur famille. De plus en plus d'entreprises de transport opèrent en multimodal, combinant plusieurs modes de transport. De ce fait, leurs collaborateurs vont être amenés de plus en plus à travailler loin de chez eux. Les conséquences se font sentir sur le plan national, mais aussi à l'échelon régional, voire au-delà. C'est ainsi que pour se rendre du port de Durban, en Afrique du Sud, jusqu'aux mines du sud du Congo, les chauffeurs routiers doivent traverser plusieurs pays et passer des semaines sur la route.

Beaucoup parcourent de longues distances et passent un temps considérable hors de chez eux. Souvent, les voyages durent plus longtemps du fait des lenteurs administratives, notamment aux frontières, et de l'infrastructure déficiente, situation aggravée par un repos insuffisant et le stress. Les travailleurs du secteur des transports déplorent l'absence d'hébergements convenables ou le manque d'argent pour se loger, ainsi que le non-respect de leurs droits. L'insécurité politique et les conflits ouverts viennent encore aggraver le problème. Lorsque les marins arrivent dans un port, ils doivent souvent patienter longtemps avant le déchargement de leur navire et l'accomplissement de toutes les formalités pour la cargaison. En mer, il leur arrive de passer plusieurs semaines d'affilée avec le même groupe restreint de compagnons. Les travailleurs du transport sont confrontés à l'insécurité, en butte au harcèlement et aux extorsions (souvent avec la complicité des policiers), et leur accès aux soins médicaux est limité, en

particulier pour les infections sexuellement transmissibles.

Si leur salaire de base est bas, il arrive que les travailleurs prolongent leur absence de leur foyer afin d'accroître les heures supplémentaires et les primes. De même, ils renoncent parfois à l'hébergement, pour faire des économies. Passer la nuit avec un(e) travailleur(se) de l'industrie du sexe peut s'avérer plus économique que de louer une chambre d'hôtel « normale ».

Le transport est un secteur à dominante masculine, souvent associé à une culture « macho » marquée par une tendance à rechercher les relations sexuelles une fois loin de chez soi. Les travailleuses, qui sont en minorité, sont souvent plus exposées au harcèlement, voire à la contrainte. Celles qui travaillent sur des bateaux de croisière par exemple signalent des cas de harcèlement sexuel.

- ▶ En Ouganda, une étude a montré que 70 % des chauffeurs routiers avaient passé moins d'une semaine chez eux au cours des 4 derniers mois. Il est fréquent qu'ils aient des partenaires dans plusieurs villes différentes le long de leur parcours, ou qu'ils fréquentent des travailleurs de l'industrie du sexe. Il leur arrive de transporter des auto-stoppeuses en échange de relations sexuelles².
- ▶ Les Nations Unies estiment que 22 % des marins de la région du Mékong pourraient être séropositifs³.
- ▶ Bien que le taux de prévalence du VIH parmi les 55 000 chauffeurs routiers ne soit pas établi, une étude réalisée en 2001 par le Conseil sud-africain de recherches médicales montrait que 56 % des routiers effectuant de longs trajets dans la région des Midlands, au Kwazulu-Natal, étaient séropositifs. A un relais routier de Newcastle, 95 % des routiers qui se sont passés le test de dépistage se sont avérés séropositifs⁴.

Le secteur des transports est en pleine mutation. Les réseaux de production et chaînes logistiques couvrent toute la planète, ce qui implique des délais plus serrés et une pression accrue sur les travailleurs. De plus en plus, les entreprises produisent en flux tendus, ce qui raccourcit les délais de livraison et les clauses prévoyant des pénalités de retard ajoutent au stress des travailleurs. Avec la multiplication des entreprises de logistique intégrée, une nouvelle tendance se dessine : l'amalgame en une seule organisation de modes de transport autrefois séparés associés à la mise en place de plates-formes multimodales pour la desserte locale. A l'avenir, les travailleurs du transport

2. *AIDS and transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions*, Fédération internationale des travailleurs du transport (Londres, 2000).

3. *Joint Seafarers Initiative*, UNICEF et ONUSIDA, www.unicef.org/eapro-hiv aids/re-gpro/seafarers.htm.

4. *Association de la presse sud-africaine*, 18 août 2003.

seront peut-être polyvalents, passant du camion à l'avion ou du bateau au train.

Axes routiers, nœuds ferroviaires et plateformes de transport

Le transport peut s'effectuer entre des zones où le taux de prévalence du VIH diffère. Les axes routiers très fréquentés, les carrefours de communication et les passages de frontières ont longtemps été considérés comme des facteurs de transmission, avec une prévalence supérieure à la moyenne. Les risques existent non seulement pour les travailleurs du transport mais aussi pour les prestataires de services le long des axes de transport. Si on relève des taux élevés de transmission du VIH parmi les travailleurs de l'industrie du sexe qui opèrent dans ces zones, beaucoup d'autres personnes sont en contact avec les travailleurs du transport et donc susceptibles d'avoir des rapports sexuels avec eux. Beaucoup de routiers ont leurs « épouses de la route » et certains cheminots leurs « épouses du rail » avec lesquelles ils cohabitent lorsqu'ils voyagent sur certains itinéraires. Dans le transport aérien, il arrive que les pilotes et leur équipage en fassent de même dans les différents pays.

L'ONUSIDA estime que, chaque année, environ trois millions de personnes empruntent l'axe Abidjan-Lagos, qui traverse cinq pays : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria. En supposant un taux de prévalence du VIH de 10 % parmi la population circulant le long de cet axe, environ 300 000 personnes séropositives se déplaceraient chaque année sur ce parcours. La Banque mondiale considère qu'il y a là un facteur de risque important, même s'il convient de souligner que le VIH ne se transmet par simples contacts physiques. Le risque n'existe que si les circonstances conduisent à avoir des rapports sexuels non protégés ou (plus rarement) à partager la même aiguille pour s'injecter de la drogue⁵.

Les axes de transport peuvent engendrer ce qu'on appelle des « points chauds » de la transmission du VIH. Pour la route, il s'agit des centres commerciaux à l'intérieur d'un pays ainsi que les postes frontières, pour le chemin de fer, des dépôts de matériel roulant où les cheminots passent la nuit, hors de leur domicile. Au Viet Nam, une étude a montré que :

Beaucoup de ces points chauds se trouvent à proximité des frontières provinciales ou nationales, ou encore près des rivières et des ports de mer, là où convergent les routes maritimes et fluviales. Ils offrent de quoi se restaurer, boire, dormir et se procurer les services de travailleurs de l'industrie du sexe, tout en

permettant de garer en lieu sûr les véhicules chargés.

L'activité de ces points chauds est fluctuante, de nouveaux sont créés, tandis que d'autres sont supprimés. Dès qu'un point chaud est fermé, d'autres voient le jour de l'autre côté de la frontière, ou bien l'industrie du sexe se poursuit plus clandestinement, ce qui risque d'accroître la vulnérabilité au VIH⁶.

Chantiers de construction

Parmi les travailleurs du secteur des transports, ceux qui interviennent sur les chantiers constituent une catégorie à part. Ils construisent ou réparent des infrastructures de transport, telles que les ponts. En Inde, par exemple, la Border Roads Organisation emploie 40 000 personnes à la construction et la réparation de routes dans des parties reculées du pays. Ces travailleurs peuvent être absents de chez eux et habiter dans des logements de fortune pendant plusieurs mois d'affilée.

En Ethiopie, on estime à 50 000 le nombre de travailleurs engagés dans la réhabilitation et l'amélioration du réseau routier d'ici 2007. Comme les travailleurs du transport, ils quittent leur foyer et vivent sur les sites des projets dans des conditions propices aux comportements à risque⁷.

Il faut élaborer un programme et des projets à l'intention de ces travailleurs, afin de minimiser leur exposition au risque de contracter VIH. Tous les grands projets d'infrastructure de transport doivent prendre en considération la question des travailleurs itinérants de ces chantiers et les risques qu'ils contractent la maladie.

Les dangers de la stigmatisation

L'identification de ces facteurs de risques conduit parfois à rejeter sur les travailleurs du transport la responsabilité de la propagation de l'épidémie. Il y a là un danger : cette stigmatisation contribue souvent à rejeter le problème dans la clandestinité et à accélérer l'expansion de la maladie. De même, l'attention est alors détournée de maints aspects de l'environnement de travail qui aggravent le risque, alors que des mesures ciblées permettraient de les combattre. En Ouganda, les routiers critiquent les programmes se limitant à la distribution de prospectus et de préservatifs, sans que l'on cherche à comprendre leur situation ou à protéger et défendre leurs droits⁸.

5. World Bank Findings : 26 novembre 2003.

6. HIV vulnerability mapping: Highway One, Vietnam, PNUD, Bangkok, 2000.

7. World Bank Findings : 26 novembre 2003.

8. AIDS and transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions, Fédération internationale des travailleurs du transport (Londres, 2000).

II. Actions à entreprendre dans le secteur des transports

Dans beaucoup de pays, l'expérience montre que le moyen le plus efficace pour réduire l'impact du VIH sur l'ensemble de la population consiste à freiner sa transmission parmi les groupes présentant un risque élevé. Cette démarche ciblée passe souvent par l'éducation par et pour les pairs (voir ci-après le développement sur la prévention par l'information et l'éducation), et gagne en efficacité dès lors qu'elle est associée à des programmes visant à réduire la stigmatisation, proposer une prise en charge et changer les normes sociales. Dans le secteur des transports, il importe de planifier soigneusement cette démarche en y impliquant les partenaires sociaux et les autres acteurs majeurs.

Le cadre juridique et politique : une stratégie intégrée

A ce jour, les politiques et les réglementations relatives au VIH/sida dans le secteur des transports sont encore peu nombreuses et insuffisantes ; néanmoins, les initiatives prises dans certains pays montrent la voie à suivre.

C'est la démarche intégrée qui s'avère la plus utile. En effet, les stratégies de lutte contre le VIH/sida dans les transports doivent s'inscrire dans le cadre plus vaste de l'harmonisation des politiques et des réglementations frontalières et intégrer l'ensemble des modes de transport concernés. Il est essentiel de s'appuyer sur un cadre juridique et politique cohérent et global pour guider l'action des nombreux intervenants impliqués et en définir les responsabilités.

Instruments internationaux et directives

A ce jour, il n'existe encore aucune convention internationale du travail traitant spécifiquement du VIH/sida. Toutefois un certain nombre de conventions fournissent une base juridique pour l'action, notamment en faveur de la non-discrimination. En voici quelques exemples :

- ▶ Convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958 ;
- ▶ Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 ;
- ▶ Convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985 ;
- ▶ Convention (n° 158) sur le licenciement, 1982 ;
- ▶ Convention (n° 159) sur la réadaptation professionnelle et l'emploi des personnes handicapées, 1983 ;
- ▶ Convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952.

De plus, l'OIT a publié un Recueil de directives pratiques sur le VIH/sida et le monde

Intégration régionale en Afrique

Certaines politiques régionales sur le commerce, les communications et le transport, ainsi que les efforts d'harmonisation des législations et des procédures visent à répondre à des problèmes, qui sont aussi des facteurs de risque face au VIH/sida. Il convient de les mentionner et de voir dans quelle mesure il est possible d'y intégrer un volet spécifique au VIH/sida.

Créée en 1992, la **CDA** (**Communauté de développement de l'Afrique australe**) compte actuellement 14 membres. Le VIH/sida a été montré du doigt comme l'un des obstacles majeurs à la réalisation des objectifs de la CDA. Le plan directeur régional de développement stratégique sert de base pour améliorer l'intégration économique et le développement social. Adopté en 1996, le Protocole de la CDA sur les transports, les communications et la météorologie constitue une approche intégrée pour améliorer les transports et les communications. Sa mise en œuvre repose sur une série de conventions bilatérales et multilatérales ainsi que sur des organes techniques et de coordination ; le Joint Route Management Committee est une structure qui pourrait permettre de lutter contre le VIH/sida.

Créé en 1994, le **Marché commun pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe (MCAEA)** entend instaurer une unité économique et commerciale et réduire les obstacles aux échanges. Il compte 20 pays membres, dont 9 font partie de la CDA. Le MCAEA encourage le commerce, notamment en contribuant à l'amélioration de la gestion des transports afin de faciliter les flux de biens, de services et de personnes entre ses pays membres et promouvoir l'instauration d'un réseau douanier informatisé dans la région.

L'Organisation de l'unité africaine, prédécesseur de l'Union africaine, avait créé en 2001 le **NEPAD (Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique)**. Le NEPAD vise à promouvoir le développement durable en Afrique en assurant la paix et la sécurité, la démocratie, la bonne gouvernance politique, économique et des entreprises, la coopération et l'intégration régionales, ainsi qu'à accroître le potentiel des institutions au niveau gouvernemental et parmi les autres partenaires sociaux. Son plan stratégique vise à diminuer les retards imposés aux flux transfrontaliers de biens et de services, diminuer les temps d'attente aux ports, promouvoir l'activité économique et les échanges entre pays en améliorant les liaisons terrestres ainsi que développer les liaisons aériennes pour les passagers et le fret entre les différents pays d'Afrique.

L'**Union douanière de l'Afrique australe (UDAA)**, qui a vu le jour en 1969, vise à assurer la libre circulation des biens entre ses pays membres. Elle prévoit la mise en place d'un tarif douanier extérieur et de droits d'accise communs à l'ensemble de cette zone douanière. Le Protocole d'accord de l'UDAA prévoit que l'autorité compétente sur un territoire autorisera le transport de marchandises vers et via un autre Etat membre de l'Union.

La **Cross-Border Initiative in Eastern and Southern Africa (CBI)** définit un cadre politique commun pour les 14 pays participants. Elle est parrainée par quatre instances : le Fonds monétaire international, la Banque mondiale, l'Union européenne et la Banque africaine de développement. Ce cadre politique vise à faciliter l'activité économique entre les pays en éliminant les obstacles à la circulation des biens, des services, de la main-d'œuvre et des capitaux, et à contribuer à l'intégration des marchés par des politiques macroéconomiques appropriées¹.

1. HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of cross-border regulations and formalities, Genève, OIT, 2005.

Principes fondamentaux du Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail

Reconnaissance du VIH/sida en tant que question liée au lieu de travail

Le VIH/sida est une question liée au lieu de travail, non seulement parce qu'il affecte la main-d'œuvre, mais aussi parce que le lieu de travail peut jouer un rôle vital contre la propagation et les effets de l'épidémie.

Non-discrimination

Les travailleurs ne doivent pas faire l'objet de discrimination ou de stigmatisation au motif de leur statut VIH, qu'il soit réel ou supposé.

Egalité entre hommes et femmes

Des relations entre les hommes et les femmes plus égalitaires et l'amélioration de la situation des femmes sont essentielles pour empêcher la transmission du VIH et permettre aux femmes de faire face au VIH/sida.

Milieu de travail sain

Le milieu de travail doit être sain, afin que le risque professionnel soit minimisé et l'environnement de travail adapté aux capacités des travailleurs affectés.

Dialogue social

La coopération et la confiance entre employeurs, travailleurs et pouvoirs publics sont les clés du succès lors de la mise en œuvre des politiques et programmes ayant trait au VIH/sida.

Pas de dépistages dans le cadre de l'emploi

Le dépistage du VIH/sida ne devrait pas être exigé des demandeurs d'emploi ou des personnes occupant un emploi. De plus, le test VIH ne devrait pas être effectué sur le lieu de travail sauf dans les situations mentionnées dans le recueil.

Confidentialité

L'accès aux données personnelles liées au statut VIH d'un travailleur devrait être conforme aux règles de confidentialité élaborées dans divers instruments de l'OIT.

Maintien de la relation d'emploi

Les personnes atteintes par des maladies associées au VIH devraient pouvoir continuer à travailler aussi longtemps qu'elles sont médicalement aptes à occuper un emploi dans des conditions appropriées.

Prévention

Les partenaires sociaux sont dans une position clé pour promouvoir la prévention par l'information et l'éducation ainsi que pour soutenir les changements d'attitude et de comportement.

Prise en charge et soutien

Tous les travailleurs ont droit à des services de santé accessibles et à l'accès aux prestations de sécurité sociale et à celles des régimes professionnels prévus par la loi.

du travail. Ses dix principes fondamentaux sont rappelés dans l'encadré ci-contre. La Section III fournit des précisions et des conseils d'utilisation de ce recueil.

Politiques nationales et sous-régionales

L'Afrique du Sud a constitué un comité national de coordination de la lutte contre le VIH/sida dans les transports, qui comprend des représentants des employeurs, des syndicats, des organismes de réglementation, de l'OIT et des ministères du travail et des transports. Ce comité a mis au point un plan stratégique de lutte contre le VIH/sida dans les transports en novembre 2001. Ce dernier reconnaît la nécessité de :

- ▶ veiller à la cohérence entre cette stratégie et les défis auxquels le secteur des transports est confronté,

- ▶ the need to ensure optimal use of resources optimiser l'emploi des ressources, en concluant des partenariats judicieux pour planifier et mettre en œuvre des interventions pour contrer le VIH/sida,
- ▶ prendre des décisions en connaissance de cause, en partageant les informations et les connaissances,
- ▶ promouvoir des interventions efficaces, en communiquant à destination de l'ensemble du secteur et en le sensibilisant.

Ce plan stratégique a débouché sur un programme d'actions couvrant : la prévention du VIH/sida, son traitement et sa prise en charge, la recherche, le suivi et l'évaluation de l'impact des activités engagées, la mise en place d'un cadre humain et juridique ainsi qu'une formation à la gestion du sida et un perfectionnement dans ce domaine.

Ce programme a été étendu aux pays voisins dans le cadre d'un projet de l'OIT pour le secteur des transports de huit pays de la CDAA, projet financé par l'agence suédoise pour le développement international (SIDA). Son but est d'aider les instances régionales, les pouvoirs publics de ces pays, leurs organisations d'employeurs, leurs syndicats et les ONG, à élaborer des stratégies nationales coordonnées qui seront harmonisées à l'échelon sous-régional et couvriront l'ensemble des modes de transport et des structures de soutien.

Dans chacun des pays concernés, des évaluations ont été réalisées, des comités consultatifs mis sur pied, des politiques nationales et des plans de mise en œuvre définis et, à l'échelon régional, ces pays ont entamé un dialogue en vue d'adopter une stratégie commune, conforme au protocole de la CDAA sur les transports et au plan d'action contre le VIH/sida. Les réglementations et les formalités aux frontières ont fait l'objet d'une évaluation rapide, et un plan d'action sur les problèmes posés par le VIH/sida dans le secteur des transports a été arrêté.

La politique définie par le Malawi stipule : *Notre politique vise à guider et orienter la lutte contre le VIH/sida sur le lieu de travail dans le secteur des transports au Malawi. Cette politique fixe le cadre de référence sur lequel les employeurs et les travailleurs des transports, ainsi que leurs représentants, s'appuieront pour définir des stratégies de lutte contre le VIH/sida, concevoir, mettre en œuvre, suivre et évaluer des programmes concrets de prévention du VIH/sida sur le lieu de travail, dans les zones de fort trafic et aux postes frontières.*⁹

Si les diverses branches des transports doivent s'inscrire dans un cadre politique unique, elles peuvent très bien requérir des approches stratégiques et des outils distincts. Dans la région du Mékong, les Nations Unies ont aidé quatre pays (le Cambodge, le Myanmar, la Thaïlande et le Viet Nam) à mettre en place, à l'intention des marins, des programmes intégrés de lutte contre le VIH/sida et la drogue.

9. HIV/AIDS draft policy and strategic framework of action for the transport sector in Malawi, 2003.

Actions sur les lieux de travail et au sein de la communauté

Où se trouve le lieu de travail ?

Les modalités d'intervention sur le lieu de travail peuvent revêtir des aspects très variés.

Les grandes entreprises sous-traitent fréquemment leurs activités de transport à l'un de leurs partenaires logistiques spécialisés ou à des transporteurs locaux. Dans un cas comme dans l'autre, elles doivent veiller à ce que leurs fournisseurs aient mis en place des politiques efficaces de lutte contre le VIH/sida et, au besoin, les aider à traduire ces politiques dans les faits. Un certain nombre de multinationales ont mis en place des programmes préventifs et une couverture santé pour leurs travailleurs et, dans certains cas, pour leurs fournisseurs et sous-traitants également. C'est le cas de Heineken, Daimler Chrysler, BP, Chevron Texaco et Coca Cola. En diverses occasions, des programmes ont été mis au point en partenariat avec des organismes ne relevant pas du secteur privé, tels que l'ONUSIDA, la GTZ et des ONG.

La plupart des travailleurs du secteur des transports sont salariés de petites entreprises ou opèrent en tant qu'indépendants. C'est pourquoi il convient d'engager des actions là où ils font halte et se réunissent, dans les relais routiers ou les ports par exemple. De même, il importe d'engager des programmes complémentaires à l'intention des familles des travailleurs et de leur communauté. Il peut s'avérer plutôt difficile de joindre les transporteurs indépendants. Pour les contacter (comme tous les travailleurs de ce secteur, d'ailleurs), les stations-service, restoroutes et points de contrôle aux frontières sont des lieux privilégiés. Lorsque les routiers conduisant leur propre véhicule sont affiliés à une fédération, cette dernière est un interlocuteur important pour concevoir les interventions.

On pourrait envisager d'installer en bord de route des points téléphone, des blanchisseries, etc. De telles structures permettraient d'apporter une aide, de fournir des informations et, éventuellement, de dispenser des soins.

En Inde, la ville de Chandigarth compte près de 15 000 conducteurs de rickshaws (vélo-taxis). Bon nombre d'entre eux viennent d'autres Etats indiens, et leurs relations sociales sont avant tout centrées sur leur propre communauté. Certes, ils ont besoin d'être informés et éduqués sur le VIH/sida, mais les interventions et les messages spécifiques à faire passer ne seront pas les mêmes que ceux destinés aux chauffeurs routiers parcourant de longs trajets. De même, il faudra une autre approche pour les joindre en privilégiant leurs lieux de travail et leurs éventuelles associations, et moins les entreprises ou les organisations d'employeurs.

Etude de cas

Teddy Exports, Inde

Teddy Exports est une société d'exportation engagée dans le commerce équitable et qui s'implique résolument en faveur du développement social et économique. En 1992, Teddy Exports a créé la fondation Teddy Trust, à laquelle sont reversés 50 % des bénéfices pour soutenir une série d'œuvres sociales au profit de son personnel et de la communauté locale. La société a pu lancer d'importants programmes novateurs de lutte contre le VIH/sida sur le lieu du travail. Parmi ces initiatives : des campagnes éducatives et préventives, des offres d'emplois et de prise en charge pour les séropositifs et le versement d'aides financières à des ONG. L'un de ses projets consiste à dispenser, moyennant une rétribution modeste (voire gratuitement), des soins aux chauffeurs de poids lourds dans des dispensaires communautaires situés à proximité de relais routiers. Dans le cadre du projet Healthy Highway, soutenu par le ministère britannique chargé du développement international, deux « baraques de routiers » ont été installées le long de la route principale qui dessert le Sud de l'Inde, et une autre dans une raffinerie de pétrole à Manille. Elles diffusent des informations à plus de 80 000 chauffeurs routiers en les sensibilisant au VIH/sida par des jeux de rue, des diapos, des brochures et des autocollants, ainsi qu'en distribuant des préservatifs. Des messages bien ciblés et le respect de l'anonymat ont incité les chauffeurs routiers à demander conseil et à s'y faire soigner.

Source : Teddy Exports, www.rugsandstuff.co.uk/teddy_exports.htm, 3 juillet 2002

Pour instaurer la confiance : la collaboration entre employeurs et travailleurs

Le VIH/sida fait peur, et il inspire la honte. Bien que beaucoup de gens vivent pleinement leur vie et continuent à travailler après un diagnostic positif, le virus est généralement perçu comme un arrêt de mort. De ce fait, la peur brouille souvent les messages qui invitent à réagir positivement. Et le fait que les contacts sexuels constituent la voie privilégiée de transmission du VIH provoque gêne et embarras : n'est-il pas souvent plus facile de se taire ?

Il est essentiel d'engager un débat aussi franc que possible sur l'environnement social et les facteurs biologiques qui favorisent cette transmission. Il est crucial de s'impliquer, à tous les niveaux et dans tous les secteurs, pour donner l'exemple de la franchise et encourager l'action. Le dialogue social est l'un des moyens d'y parvenir. Des organisations d'employeurs et de travailleurs s'exprimant d'une seule voix : voilà qui contribue à rompre le silence qui entoure le VIH/sida. Les partenaires sociaux peuvent également exercer une influence sur les pouvoirs publics pour élargir le débat.

L'Organisation internationale des employeurs (OIE) et la Confédération internationale des syndicats libres (CISL) ont montré l'exemple en signant, en mai 2003, une déclaration conjointe par laquelle elles se sont engagées à unir leurs efforts dans la lutte contre le VIH/sida. Elles y expliquent en quoi l'épidémie constitue une menace pour les employeurs comme pour les travailleurs, et invitent leurs organisations et leurs adhérents à collaborer à tous les niveaux dans des actions contre le VIH/sida, en particulier sur le lieu de travail.

Les partenaires sociaux peuvent contribuer à créer un environnement propice au dialogue et à la confiance sur le lieu de travail afin de favoriser l'élaboration de stra-

Collaboration dans la lutte contre le VIH

Un document exposant la politique de lutte contre le VIH/sida a été publié au Kenya, en collaboration avec les syndicats et les employeurs du transport. Parrainé par la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF) et la Fondation Friedrich Ebert, un institut allemand de développement, cette politique englobe une série de thèmes liés au VIH, notamment l'éducation, la formation, le dépistage, la confidentialité, la prise en charge et le soutien. « Ce document est l'expression de la volonté affirmée des syndicats et des employeurs d'endiguer l'épidémie du VIH. Je suis persuadée qu'en nous appuyant sur la volonté manifestée de toutes parts, nous parviendrons à faire évoluer les choses sur les lieux de travail dans le secteur des transports » déclare Grace Orwa, du syndicat des cheminots, qui coordonne le projet ITF sur le VIH/sida au Kenya.

tégies et de programmes performants ; de même, ils peuvent influencer la communauté locale et la société dans son ensemble.

Le syndicat des chauffeurs de poids lourds du Rwanda (ACPLRWA) a commencé à organiser des séminaires sur le VIH/sida à l'intention de ses adhérents, mais il a vite réalisé qu'il fallait intégrer à cette campagne d'éducation les épouses et les partenaires des chauffeurs. De même, beaucoup de routiers sont venus avec leurs épouses aux séances de conseils et de tests volontaires, également organisées par le syndicat.

Protection des droits de l'homme

Ce n'est pas en restreignant les droits des travailleurs qu'on arrêtera le VIH. Au contraire, cette approche favorise la propagation de la maladie. Le dépistage obligatoire imposé par les pouvoirs publics ou les employeurs, tout comme le licenciement des travailleurs séropositifs ou supposés tels, enfreignent les droits de l'homme et créent un contexte de défiance préjudiciable aux efforts de prévention. Si les gens redoutent de faire l'objet d'une discrimination ou d'une stigmatisation, ils seront réticents à se soumettre aux tests du VIH/sida, ou à solliciter des conseils, un traitement et du soutien.

Amélioration des conditions de travail

Nombre de situations à risque auxquelles les travailleurs du secteur des transports sont confrontés trouvent leurs racines dans la séparation forcée d'avec leur famille comme dans la faiblesse des équipements aux endroits où les travailleurs font halte. Aux aires de repos, les relais routiers par exemple, l'hébergement, lorsqu'il existe, est souvent de mauvaise qua-

Non-discrimination

La politique de la direction générale de l'aviation civile sud-africaine vise à protéger de la discrimination les personnes séropositives et à faciliter l'accès à l'information. Elle incite à créer les conditions d'une prise en charge et d'un soutien des salariés vivant avec le VIH/sida. Cette stratégie favorise la confidentialité et reconnaît les droits et obligations des salariés du secteur.

Il importe de respecter les droits de l'homme et la dignité de chacun dans les transports, même en cas de séropositivité. Les personnes qui vivent avec le VIH/sida doivent être à l'abri de toute stigmatisation, discrimination et victimisation de la part de leurs collègues, clients et employeurs, que ce soit sur leur lieu de travail, aux postes frontières, dans les ports ou dans les zones de fort trafic.

lité et cher, et les équipements récréatifs sont limités, abstraction faite des débits d'alcool et de l'industrie du sexe. Les installations de repos des cheminots, à proximité immédiate des gares, sont parfois déficientes et bruyantes. Les travailleurs de ce secteur sont souvent harcelés par les pouvoirs publics et la police, et stigmatisés par les communautés avec lesquelles elles entrent en contact. Cet état de fait nuit à leur comportement. Fréquemment, les attentes aux frontières et les contrôles de police allongent inutilement les temps de trajet, en particulier pour les chauffeurs routiers.

Les employeurs peuvent y remédier en adaptant les plannings, afin que les séjours au domicile soient plus fréquents, et en mettant à disposition de meilleures installations de repos et autres prestations (conjointement avec d'autres employeurs, les syndicats, les organismes publics et les ONG). Ainsi, des activités récréatives pourraient être subventionnées afin d'occuper les travailleurs pendant leur temps libre. De telles activités de loisir sont organisées dans de nombreux ports, et les marins en profitent largement.

Les pouvoirs publics peuvent également intervenir en réduisant les temps d'attente des camions aux frontières ou à destination ainsi que les délais administratifs qui retardent le déchargement des navires. Cela suppose des actions concertées entre les ministères du transport et les ministères responsables des contrôles aux frontières et des formalités douanières.

Dans certains cas, lorsque c'est envisageable, les travailleurs devraient avoir la possibilité de se faire accompagner par leurs épouses.

Prévention par l'information et l'éducation

Le VIH se transmet le plus souvent lors de rapports sexuels non protégés, comportement influencé par les normes sociales, l'information, les opinions personnelles et l'attitude des collègues de travail. Il faut informer les gens sur le VIH et sur son mode de transmission et les éduquer afin qu'ils réalisent à quel risque ils s'exposent et qu'ils sachent comment le limiter. Parallèlement à cette éducation, il faut leur fournir des moyens de protection tels que préservatifs, traitements des infections sexuellement transmissibles ou matériel d'injection propre. De tels moyens peuvent être proposés, par exemple, sur les aires de repos des routiers, dans les gares et dans les centres sociaux portuaires qui accueillent les marins. Une étude des installations portuaires a permis de constater que la plupart des ports visités ne disposaient d'aucun centre social, quand bien même de telles structures sont répertoriées dans les annuaires des ports¹⁰.

Programmes portant sur l'égalité entre hommes et femmes, communication visant à faire évoluer les comportements et recours à l'éducation par des pairs : autant de facteurs importants pour éduquer et sensibiliser. Les éducateurs qui interviennent auprès de leurs pairs – après avoir été sélectionnés au sein du

10. L'étude, réalisée à la demande de la fondation Seafarers' Trust de l'ITF, s'est déroulée sur 19 mois de février 2001 à août 2002. Elle a porté sur des ports soupçonnés de ne pas offrir aux marins des services sociaux adéquats. Au total, 136 ports suspects ont été identifiés dans le monde, et 23 d'entre eux ont été visités, plus cinq autres. Voir : http://www.itf.org.uk/port_Survey/index.htm (site visité le 1^{er} octobre 2003).

groupe cible puis formés – sont souvent en mesure de communiquer plus efficacement avec leurs collègues de travail qu'une équipe fluctuante d'intervenants extérieurs. Ils peuvent transmettre des informations et distribuer du matériel, organiser des sessions pratiques pour montrer comment mieux s'y prendre et orienter vers d'autres services. L'implication des pairs contribue à instaurer la confiance et à véhiculer des messages pertinents, mais aussi à favoriser la participation, et ces messages passent mieux. L'éducation par des pairs n'est certes pas la panacée, car certains travailleurs redoutent la divulgation d'informations confidentielles. Elle peut s'avérer particulièrement efficace si elle implique des personnes séropositives. En Guyana, dans le cadre d'une campagne nationale, des chauffeurs et des receveurs de minibus sont sollicités pour faire évoluer les mentalités. Ils reçoivent une formation sur les questions relatives au VIH/sida et à la stigmatisation.

Conseil et test volontaires

Conseil et test volontaires doivent reposer sur les principes du volontariat, du consentement éclairé et de la confidentialité des résultats. Cette démarche doit inclure le conseil et, pour assurer un suivi du dépistage, se doubler de certains services. Si le résultat s'avère négatif, l'individu a besoin d'informations pour évaluer le risque qu'il encourt et s'en prémunir. S'il est positif, la personne concernée a besoin d'informations et de conseils pour savoir comment rester en bonne santé et éviter de transmettre le VIH à ses partenaires, ainsi que de services accessibles au sein de sa communauté, y compris une thérapie. Les employeurs sont encouragés à assurer la prise en charge sur le lieu de travail et, si possible, à proposer un traitement. Parfois, des partenariats public-privé avec l'appui de donateurs tels que le Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme peuvent venir compléter les actions des employeurs.

Les avis sont partagés quant à l'opportunité de créer des centres de dépistage dans les dispensaires situés en bord de route ou dans les ports. Certains considèrent que cette approche n'est pas la meilleure. Imaginons un travailleur ou une travailleuse sur le point de remonter dans son camion ou de s'embarquer pour plusieurs semaines : si sa séropositivité lui est alors révélée, il ou elle risque de ne pas pouvoir trouver le réconfort ni l'aide concrète nécessaires. D'autres font valoir qu'il n'y a sans doute pas de meilleur endroit ni de meilleure occasion pour que les itinérants passent un test. Lorsqu'un centre de dépistage est perçu comme relevant du secteur des transports, il est susceptible d'attirer davantage de travailleurs que les autres centres ouverts par la communauté.

Avec l'aide financière de l'Italie, l'OIT a lancé un projet pour améliorer le potentiel des secteurs coopératif et du transport en Ethiopie. L'idée est d'instaurer sur les lieux de travail des programmes de prévention du VIH/sida, de prise en charge et de soutien, ainsi que de mettre en place des politiques et des directives adaptées à ces secteurs. De mai à juillet 2005, sept ateliers de formation ont été organisés pour la formation de formateurs et d'éducateurs pour les pairs. Le recrutement s'est fait parmi les salariés d'entreprises de transport publiques et privées, les gérants de coopératives et les coopérateurs.

Prise en charge et soutien

Les travailleurs infectés par le VIH doivent bénéficier d'une prise en charge et d'un soutien. Il est tout à fait possible qu'ils puissent continuer à travailler pendant plusieurs années, en particulier s'ils bénéficient d'une thérapie, d'une nourriture saine et de repos. Il faudra peut-être qu'ils changent de poste et que leurs horaires, leurs tâches et leur environnement de travail soient aménagés en cas de maladie chronique. Leur employeur disposera ainsi plus longtemps de leurs compétences, de leur formation et de leur « mémoire de l'entreprise », et ces travailleurs pourront continuer à gagner leur vie. Le syndicat du personnel de cabine argentin, l'AAA, complète le remboursement des frais de traitement accordé par le dispositif mis en place par l'Etat. Ce syndicat a également négocié un « compromis raisonnable » avec les

L'OIT soutient le conseil et les tests volontaires par des campagnes qui s'annoncent ainsi : « Sachez à quoi vous en tenir ». Voici quelques extraits de la brochure éditée à ce sujet.

Pourquoi passer le test ?

La plupart des personnes qui sont séropositives ne le savent pas. Il n'y a aucun symptôme. Le virus ne se manifeste pas.

Mais vous pouvez le transmettre.

C'est plus tard que le VIH cause la maladie, ce qu'on appelle le sida.

Vous soumettre maintenant à un test présente deux avantages majeurs : vous saurez à quoi vous en tenir et vous serez maître de la situation :

- ▶ Si le test est négatif, vous pourrez vous protéger, vous et vos proches
- ▶ S'il est positif, vous pourrez bénéficier d'une prise en charge et d'un soutien – ce qui passe de plus en plus par une thérapie –, et vous saurez comment rester en bonne santé.

Le test n'est pas une fin en soi, ce n'est qu'un début : vous saurez comment réagir positivement et assumer vos responsabilités, que vous soyez ou non porteur du VIH.

J'ai passé le test !

« J'étais inquiet. Mais je préfère savoir à quoi m'en tenir, même s'il s'agit de mauvaises nouvelles. »

« Une fois que tu as contracté le VIH, tu n'es pas malade pendant quelques années, surtout si tu bénéficies d'une prise en charge et d'un soutien. Mais si tu ne sais pas que tu es infecté, dans ce cas tu ne peux rien faire. »

« Ma famille, c'est ce que j'ai de plus cher au monde. Si je sais que j'ai le VIH, je peux mieux protéger les miens. »

« Quand j'étais plus jeune, j'ai pris des risques. Alors je tenais à savoir si j'avais mis ma santé en péril. »

« Mon employeur propose un traitement à son personnel et aux familles. En passant le test, je pouvais me faire soigner, au besoin. »

« J'avais peur que les autres n'apprennent quelque chose, mais la confidentialité du test a été parfaitement respectée, et ça m'a beaucoup rassuré. »

En Afrique du Sud, les transporteurs routiers réagissent contre le sida

This programme is the result of an agreement between the South African Baptisé « Trucking Against AIDS », ce programme est le fruit d'un accord conclu entre le syndicat des travailleurs sud-africains du transport et assimilés (SATAWU), qui est affilié à l'ITF, et la Road Freight Employer's Association. Des modules composés de deux conteneurs ont été installés le long de certaines routes. Un des conteneurs abrite un dispensaire, tandis que l'autre sert de salle de formation pour les éducateurs pour les pairs.

Ces modules sont situés dans des zones de transit et aux postes frontalières. Le dispensaire est ouvert le soir, de 17 heures à minuit, afin d'en faciliter l'accès aux chauffeurs routiers et aux autres travailleurs. Un infirmier diplômé est présent dans le dispensaire où il propose de traiter les infections sexuellement transmissibles et de dispenser les premiers soins. Des préservatifs sont distribués, tandis que chauffeurs et travailleurs de l'industrie du sexe sont incités à venir se renseigner et à se soumettre volontairement au dépistage.

Un système de « cartes à puce » permet de mémoriser les antécédents médicaux des chauffeurs routiers, si bien qu'ils peuvent se rendre dans n'importe quel dispensaire du réseau pour y bénéficier d'une thérapie adaptée à leurs besoins. Ils y suivent des stages abordant les sujets suivants :

- ▶ informations essentielles sur le VIH/sida et les infections sexuellement transmissibles,
- ▶ prévention, la prise en charge et le soutien,
- ▶ liens entre le VIH/sida, la tuberculose et d'autres infections opportunistes,
- ▶ violence à l'égard des femmes.

Il existe aussi un stage de 5 jours pour former les routiers et les travailleurs de l'industrie du sexe des deux sexes : présentation et formation à l'animation, fourniture d'informations médicales sur le VIH/sida et les infections sexuellement transmissibles, conseil sur le VIH et dépistage.

A ce jour, 266 éducateurs pour les pairs ont été formés et 80 000 chauffeurs routiers accueillis.

Environ 1,3 million de préservatifs ont été distribués.

Source : International Transport Workers' Federation HIV/AIDS Resource Book. ITF, Londres 2003.

employeurs afin que les travailleurs qui réunissent certaines conditions sur le plan médical, notamment ceux affectés par le VIH, soient dispensés de vols de nuit et assurent le service sur les vols les moins pénibles.

Des efforts sont déployés à tous les niveaux pour élargir l'accès aux thérapies. L'initiative « 3 par 5 », soutenue par l'OIT, en est une illustration. Sur le lieu de travail, la médecine du travail peut appliquer une thérapie et en assurer le suivi, et il est possible d'inciter les travailleurs à recevoir des conseils et à se soumettre volontairement au dépistage.

S'il s'avère impossible d'assurer la prise en charge et le soutien des travailleurs, ces derniers ne seront guère enclins à se soumettre au dépistage. Pourquoi se donner la peine de passer le test si un résultat positif ne débouche que sur la stigmatisation et la discrimination ? La prise en charge et le soutien sont donc essentiels pour prévenir la propagation du VIH.

Il est de plus en plus communément admis que les programmes mis en place sur le lieu de travail, et en particulier les traitements, doivent impliquer autant que faire se peut la communauté locale. Le lieu de travail peut être le point de départ de programmes s'adressant à ceux qui sont laissés pour compte, où la priorité sera donnée à la famille des travailleurs.

Le modèle de riposte au VIH et au sida adopté au Royaume-Uni par le syndicat interprofessionnel des transports (Transport and General Workers' Union)

Ce modèle peut servir de base pour la rédaction d'un règlement sur le lieu de travail ou d'une convention collective.

En introduction, le texte énonce les références fondamentales du droit applicable au Royaume-Uni. Il s'agit notamment de la loi de 1995 sur la non-discrimination des personnes handicapées. Cette loi impose aux employeurs des « aménagements raisonnables » pour les salariés invalides. Un amendement de 2005 précise clairement qu'un individu est considéré invalide dès lors qu'il est séropositif. Le droit afférent à la santé et la sécurité s'applique également, et la loi stipule que le harcèlement de quiconque constitue un délit. Cette définition s'applique, par exemple, à une personne soumise au harcèlement du fait de son orientation sexuelle.

Dans le corps du texte, le syndicat et les employeurs conviennent de bannir toute discrimination fondée sur la séropositivité en matière de :

- ▶ Recrutement
- ▶ Avantages sociaux et prestations
- ▶ Evolution de carrière
- ▶ Education et formation

Une clause traite de la confidentialité. Les travailleurs ne sont pas tenus d'indiquer à leur entreprise qu'ils sont séropositifs. Le harcèlement des travailleurs et les brimades à leur encontre en raison de leur séropositivité exposent à des sanctions disciplinaires.

Le texte prévoit un congé d'invalidité ; se définissant comme « une période d'interruption du travail au cours de laquelle l'emploi du salarié est protégé, le temps qu'il s'adapte à une invalidité qui affecte son travail ». Il est précisé que les travailleurs ont besoin de temps et doivent être aidés pour s'adapter en fonction des symptômes. Ils doivent bénéficier de conseils et de soutien, et des représentants appropriés de la direction et du syndicat doivent rencontrer le salarié afin de débattre des points suivants : nécessité de payer les temps d'absence, possibilité pour le salarié de conserver le même poste ainsi que toutes adaptations ou formations nécessaires en vue du maintien de son emploi. Au besoin, le syndicat peut demander à son propre expert d'intervenir.

De même, le texte prévoit un congé spécial pour ceux qui assurent des soins. Ce congé s'applique aux motifs d'ordre familial ou personnel et aux décès, ainsi qu'aux soins nécessités par une personne souffrant d'une maladie liée au VIH.

III. Comment l'OIT peut-elle aider le secteur des transports à élaborer des politiques et des programmes ?

L'OIT a publié un dossier afin de promouvoir et de soutenir l'action sur le lieu de travail. Il se compose d'un recueil de directives pratiques et d'un manuel de formation.

Le *Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail* établit des principes de base pour l'élaboration de stratégies et des directives pratiques pour la mise en œuvre d'actions dans les domaines clés suivants :

- ▶ la prévention du VIH/sida,
- ▶ la gestion et l'atténuation de l'impact du VIH/sida sur le monde du travail,
- ▶ la prise en charge et le soutien des travailleurs infectés et affectés par le VIH/sida,
- ▶ l'élimination de la stigmatisation et de la discrimination fondées sur la séropositivité.

Ses neuf sections couvrent les objectifs, l'utilisation et le champ d'application du recueil, les principes fondamentaux, les droits et obligations des partenaires tripartites, la prévention par l'information et la formation, les programmes de formation, les tests et enfin la prise en charge et le soutien.

Ce recueil a été rédigé en consultation avec des mandants de toutes les régions, revu et révisé par un groupe d'experts tripartites, puis il a été adopté par le Conseil d'administration de l'OIT en juin 2001. Il peut permettre d'engager le dialogue social sur le VIH/sida et servir de base de négociation ; il comporte une liste de tâches permettant de contrôler la planification et le suivi des actions sur le lieu de travail.

Le Manuel *Mise en œuvre des directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail* est destiné à compléter le Recueil. Il

contient des informations complémentaires sur les questions clés, des études de cas, des activités d'apprentissage, des modules de formation et des exemples de législations, de stratégies et de conventions collectives. Dans les grandes lignes, il suit le Recueil et traite du rôle des pouvoirs publics et des partenaires sociaux, des droits de l'homme et des aspects juridiques, des stratégies à mettre en œuvre sur le lieu de travail, des programmes de prévention et de prise en charge, de l'égalité entre hommes et femmes ainsi que de la prise en compte de l'économie informelle.

Chaque module du Manuel est structuré de manière identique : on y trouve des informations sur les questions clés permettant d'expliquer et de développer les thèmes couverts par le Recueil, doublées d'outils de référence, ainsi qu'une section, prête pour la photocopie, sur les activités d'apprentissage, dont un certain nombre s'adressent spécifiquement aux syndicats et aux représentants des travailleurs.

La première section explique comment se servir du manuel et contient des conseils destinés aux formateurs. Le Manuel comporte huit programmes types d'ateliers ou de cours (d'une durée de deux ou trois jours) et quatre modules (de deux ou trois heures) que vous pourrez intercaler dans d'autres cours.

Ensemble, le Recueil et le Manuel vous proposent des informations et des orientations pour agir.

Les pages suivantes vous indiquent où trouver, au sein du Recueil et du Manuel, une aide concernant les thèmes essentiels abordés ci-dessus.

Le cadre juridique et politique : une stratégie intégrée		
Voir dans le Recueil	Section 4.5	Dialogue social
	Section 5	Droits et obligations des pouvoirs publics, des employeurs et des travailleurs
	Annexe III	Liste de contrôle pour la planification et la mise en œuvre d'une politique sur le VIH/sida sur le lieu de travail
Voir dans le Manuel	Module 3	<i>Rôle des employeurs, des travailleurs et de leurs représentants : le dialogue social, un outil pour l'action</i> Pages 3-7 : Politiques et programmes de lutte contre le VIH/sida sur le lieu de travail Activités d'apprentissage 5 et 7
	Module 4	<i>Rôle des pouvoirs publics dans l'instauration d'un cadre juridique et politique de lutte contre le VIH/sida dans le monde du travail</i> Pages 5-9 : Planification d'une riposte à l'échelon national Activité d'apprentissage 1
Actions sur le lieu de travail et au sein de la communauté		
Pour un débat ouvert		
Voir dans le Recueil	Section 4.1	Reconnaissance du VIH/sida en tant que question liée au lieu de travail
Voir dans le Manuel	Module 1	<i>L'épidémie de VIH/sida et son impact sur le monde du travail</i> Pages 2-12 : Données sur le VIH/sida Activités d'apprentissage 1, 2 et 4
	Module 5	<i>La dimension de genre liée au VIH/sida et au monde du travail</i> Pages 1-2 : Introduction : Ce module est également destiné aux hommes ! Pages 5-6 : Les hommes et la masculinité Activité d'apprentissage 1
Protection des droits de l'homme		
Voir dans le Recueil	Section 4	Principes fondamentaux
Voir dans le Manuel	Module 2	<i>Le VIH/sida et les droits humains</i> (consultez l'ensemble du module) Activités d'apprentissage 4, 6, 8 et 9
Amélioration des conditions de travail		
Voir dans le Recueil	Section 4.4	Milieu de travail sain
	Section 6.4	Liens avec les programmes de promotion de la santé
	Annexe II	Lutte contre l'infection sur le lieu de travail

Voir dans le Manuel	Module 6	<i>Programmes de prévention du VIH/sida dans l'entreprise</i> Page 12 : Liens avec les programmes généraux sur la santé
Prévention par l'information et l'éducation		
Voir dans le Recueil	Section 6	Prévention par l'information et l'éducation
Voir dans le Manuel	Module 6	<i>Programmes de prévention du VIH/sida dans l'entreprise</i> (consultez l'ensemble du module) Activités d'apprentissage 1, 2, 3, 7 et 13
Conseil et test volontaires		
Voir dans le Recueil	Section 8	Test VIH
Voir dans le Manuel	Module 7	<i>Prise en charge et soutien</i> Page 5 : le conseil et le test volontaires (CTV) Activité d'apprentissage 7
Prise en charge et soutien		
Voir dans le Recueil	Section 9	Prise en charge et soutien
Voir dans le Manuel	Module 7	<i>Prise en charge et soutien</i> Pages 4-9 : Prise en charge et soutien sur le lieu de travail Activités d'apprentissage 1, 5 et 8

Annexe 1

Sources d'information complémentaires

HIV/AIDS Resource Book. Fédération internationale des travailleurs du transport, Londres 2003 (<http://www.itf.org.uk>).

Transport sector strategic HIV/AIDS plan, National HIV/AIDS Transport Sector Coordinating Committee, Afrique du Sud, novembre 2001.

Considering HIV/AIDS in development assistance: A toolkit prepared for staff of Commission of European Communities, section 3, The Transport Sector, DG VIII.

Guidelines to shipping companies on HIV and AIDS. Publié par la Chamber of Shipping, Londres, pour le compte du National Maritime Health and Safety Committee, mars 2000.

Land transport and HIV vulnerability: A development challenge. Programme des Nations Unies pour le développement, Bangkok, 2000.

Taming HIV/AIDS on Africa's Roads, World Bank Findings n° 238, mars 2004. <http://www.worldbank.org/aftr/findings/english/find236.pdf>

Whiteside, Alan, Mary O'Grady et Anita Alban, « The economic impact of HIV and AIDS in Southern Africa », *AIDS Infothek Magazine*, février 2000.

Women Seafarers. Global employment policies and practices, OIT, Genève, 2003 <http://www.ilo.org/public/english/support/publ/pindex.htm>

Annexe 2

Composantes de la politique sur le VIH/sida dans le monde du travail

La politique sur le lieu de travail constitue un cadre d'action sur lequel fonder l'action en vue de freiner la propagation du VIH/sida et d'atténuer son impact. Elle :

- ▶ témoigne de la détermination du lieu de travail à engager la lutte
- ▶ fixe une norme comportementale applicable à l'ensemble des travailleurs (infectés ou non) et définit les droits de tous
- ▶ prodigue des conseils aux dirigeants et aux représentants des travailleurs
- ▶ aide les entreprises à anticiper le VIH/sida et à réduire son impact.

La politique peut prendre la forme d'un document spécifique détaillé sur le VIH/sida exposant le programme et les principes politiques ; elle peut également être intégrée à une politique ou un accord plus large sur la sécurité, la santé et les conditions de travail ou encore se résumer à une déclaration succincte du type : « Cette entreprise [ou tout autre lieu de travail tel qu'un ministère, un hôpital...] s'engage à lutter contre toute discrimination au motif du statut VIH et à protéger la santé et la sécurité par le biais de programmes de prévention et de prise en charge ».

Il est important que la politique assure la promotion de l'action et ne la réfrène pas. De ce fait, il peut être préférable de définir une politique simple et de détailler davantage les accords ou contrats sur le lieu de travail. Dans tous les cas, elle doit être la résultante de la consultation et de la collaboration entre la direction et les travailleurs.

Le *Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le lieu de travail* énonce des principes pour développer des politiques et des programmes de lutte contre le VIH/sida sur le lieu de travail. Ceux-ci encouragent une approche cohérente au VIH/sida fondée sur dix principes clés, tout en restant suffisamment souple pour prendre en compte les besoins de contextes professionnels spécifiques.

Les politiques devraient être développées par les personnes concernées. Aucune politique ne peut convenir à toutes les situations, mais on peut utiliser de façon efficace le modèle ci-contre. Un document séparé fournit un exemple de langage utilisable.

La politique

I. Déclaration d'ordre général

La politique commence par une déclaration générale ou une introduction à caractère général permettant de replacer la politique sur le VIH/

sida dans le contexte local ; seront incluses une ou plusieurs des informations suivantes :

- ▶ Raison pour laquelle l'entreprise adopte une politique sur le VIH/sida et la façon dont elle s'articule avec les autres politiques de l'entreprise
- ▶ Conformité avec la législation nationale/locale et les accords sectoriels

II. Cadre et principes généraux

La politique fait de certains principes généraux la base d'autres dispositions, en mettant l'accent sur la nécessité de lutter contre la stigmatisation et la discrimination (voir les dix principes du Recueil de directives pratiques du BIT).

III. Dispositions spécifiques

La politique doit inclure des clauses sur les thèmes suivants :

- 1) Protection des droits des travailleurs affectés par le VIH/sida
- 2) Prévention par le biais de l'information, l'éducation et la formation
- 3) Prise en charge et soutien des travailleurs et de leur famille.

IV. Mise en œuvre et suivi

Les politiques restent souvent lettre morte. Il est donc utile de définir les étapes à suivre en vue de traduire la politique dans la pratique, notamment en créant des structures et en nommant des personnes responsables.

Si la politique ne prend pas la forme d'un accord négocié, une clause peut être incluse indiquant que la direction et les représentants des travailleurs soutiennent la politique.

Les entreprises devraient s'efforcer d'établir un budget pour les activités liées au VIH/sida en gardant à l'esprit que de nombreuses interventions peuvent être mises en œuvre à peu de frais, voire aucun; que les entreprises les plus petites peuvent agir en collaboration et partager les coûts ; que les services et les ressources peuvent exister au sein de la communauté ou être sollicités par le biais notamment du Groupe thématique local des Nations Unies sur le VIH/sida ou le Fonds mondial de lutte contre le SIDA, la tuberculose et le paludisme.

Des conseils et des exemples plus approfondis de politiques mises en place sur le lieu de travail peuvent être obtenus auprès de divers organismes : OIT (voir manuel de formation), Family Health International, Coalition mondiale d'entreprises contre le VIH/sida, Centres de contrôle sanitaire et de prévention des maladies des Etats-Unis, Forum économique mondial et organisations internationales d'employeurs et de travailleurs (OIE et CISL).

Annexe 3

Résumé des recommandations énoncées dans un rapport pour le projet de l'OIT et de SIDA sur la prévention du VIH/sida dans le secteur des transports des pays de l'Afrique australe : VIH/sida dans le secteur des transports des pays de l'Afrique australe : Examen rapide des réglementations et des formalités d'un pays à l'autre

Recommandation 1. Lorsque cela s'avère nécessaire, les partenaires sociaux doivent définir des politiques et/ou des plans appropriés de lutte contre le VIH/sida dans le transport qui soient cohérents avec le *Code de déontologie de la CDAA sur le VIH/sida et l'emploi* ainsi qu'avec le *Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail*, puis passer rapidement à la mise en œuvre des activités.

Recommandation 2. Les partenaires sociaux doivent demander formellement au Conseil des ministres de la CDAA ainsi qu'au Comité des ministres intégré : d'une part de favoriser le débat en vue afin de susciter la volonté politique qui contribuera à harmoniser les procédures frontalières ; d'autre part d'encourager les efforts déployés dans la région pour lutter contre le VIH/sida dans le transport, notamment en nommant un comité technique chargé de formuler des recommandations appropriées.

Recommandation 3. Les gouvernements nationaux doivent prendre des engagements clairs et précis sur le financement de la lutte contre le VIH/sida dans le transport.

Recommandation 4. Les partenaires sociaux et les instances de soutien (notamment le Projet) doivent créer de nouvelles bases de données qui permettront de partager les idées, les informations et les expériences, et promouvoir la collaboration pour concrétiser les activités.

Recommandation 5. Les partenaires sociaux et les instances de soutien doivent identifier les organismes et les mécanismes appropriés pour coordonner la mise en œuvre des programmes de lutte contre le VIH/sida.

Recommandation 6. Les partenaires sociaux et les instances de soutien doivent renforcer les liens entre les initiatives visant à lutter contre le VIH/sida et les efforts d'harmonisation des législations et procédures de passage en frontière.

Recommandation 7. Les instances de soutien doivent accompagner la formation des partenaires sociaux afin que ces derniers puissent rédiger des propositions en vue du financement des programmes de lutte contre le VIH/sida, gérer ces programmes et rendre compte de leur gestion.

Recommandation 8. Dès que possible et avec l'assistance du Projet, les partenaires sociaux doivent lancer les activités de lutte contre le VIH/sida dans le transport qui s'appuient sur des plans réalistes, ou élargir celles-ci, en poursuivant un, plusieurs ou la totalité des buts suivants :

- (a) Faciliter l'accès des travailleurs du transport à l'éducation, la formation et aux thérapies ;
- (b) Recourir davantage aux centres d'éducation, dispensaires et « centres de mieux-être » situés aux postes frontières et dans d'autres points chauds ;
- (c) Eduquer les travailleurs du transport en formant des éducateurs pairs, dans lesquels ils pourront se reconnaître ;
- (d) Aider à constituer des comités mixtes salariés-direction sur le VIH/sida dans les entreprises de transport, et leur dispenser une formation ;
- (e) Trouver des activités de substitution (telles que le sport) pour les travailleurs du transport et relier ces activités à des messages éducatifs sur le VIH/sida ;
- (f) Mobiliser dans la lutte contre le VIH/sida les fonctionnaires et communautés opérant aux frontières ;
- (g) Dispenser l'éducation selon des modalités effectivement applicables de manière durable, afin d'éduquer réellement les travailleurs du transport ;
- (h) Dispenser une éducation complète sur le VIH/sida pour s'attaquer aux réalités auxquelles les travailleurs du secteur des transports sont confrontés.

Recommandation 9. Les organisations de soutien doivent prendre en compte l'impact du VIH/sida sur les communautés vivant et travaillant aux abords des frontières, notamment les commerçantes, les travailleurs de l'industrie du sexe et autres frontaliers, dépendant économiquement de l'activité aux postes frontières et des travailleurs du transport.

Recommandation 10. Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les protections et procédures instaurées pour lutter contre le VIH/sida sur le lieu de travail aient force de loi en réformant leur législation et en encourageant l'incorporation de ces protections et procédures dans les conventions collectives.

Recommandation 11. Les instances de soutien doivent seconder les ministères du travail afin d'accroître leur potentiel de lutte contre le VIH/sida dans le transport et les autres secteurs de l'emploi.

Recommandation 12. Les partenaires sociaux doivent aider les initiatives visant à promouvoir l'harmonisation des procédures de passage en frontière dans la région.

Recommandation 13. Une instance régionale, telle que la CDAA, ou un autre organe international ou national, doit tenter de négocier des tarifs réduits pour l'achat en bloc d'antirétroviraux qui pourraient ensuite être distribués dans la région via des réseaux.

Recommandation 14. Les partenaires sociaux et les organisations de soutien doivent encourager les changements visant à améliorer l'intégrité de la réglementation publique des transports en apportant aux fonctionnaires concernés l'appui, les moyens et la formation nécessaires et en les responsabilisant (notamment pour éviter la corruption).

Annexe 4

Politique de la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF) sur le VIH/sida

40^e Congrès, Vancouver, 14-21 avril 2002

Résolution n° 17 : Sida

Le 40^e Congrès de l'ITF, réuni à Vancouver du 14 au 21 avril 2002,

1. RECONNAISSANT le rôle important que l'ITF joue dans le combat contre le fléau du VIH/sida ;

2. CONSCIENT que la pandémie de VIH/sida affecte à maints égards nos lieux de travail dans le secteur des transports ;

3. CONSCIENT que les travailleurs du transport, spécialement les itinérants, sont vulnérables au fléau du VIH/sida du fait de la nature et des conditions de leur travail ;

4. CONSTATANT que les femmes sont particulièrement vulnérables à l'infection par le VIH/sida du fait des inégalités économiques et sociales, des rôles qui leur sont traditionnellement dévolus et de leur position de subordination vis-à-vis des hommes dans le monde du travail ;

5. CONSTATANT que les travailleurs passent davantage de temps sur leur lieu de travail que chez eux ;

6. CONSTATANT l'insuffisance des équipements sanitaires mis à la disposition des travailleurs du transport, en particulier des itinérants, au cours de leur service ;

7. CONSCIENT que la propagation rapide du VIH/sida dans le secteur des transports peut être freinée par des programmes soutenus de sensibilisation englobant l'information et l'éducation et doublés d'une mobilisation visant à éliminer les conditions économiques et sociales qui exposent la population active au risque d'infection par le VIH/sida ;

8. CONSCIENT qu'un bon usage des thérapies antirétrovirales peut contribuer, et contribue effectivement, à prolonger la vie des personnes qui vivent avec le VIH/sida ;

9. CONSTATANT néanmoins que, dans les pays en développement, le coût des thérapies antirétrovirales demeure prohibitif et l'accès aux médicaments difficile ;

10. PREOCCUPE par l'absence de politiques efficaces de lutte contre le VIH/sida sur la plupart des lieux de travail ;

11. AFFIRME que :

a) tous les membres de l'ITF, notamment les dirigeants, prouvent leur détermination à combattre le VIH/sida en soutenant des

programmes d'éducation et de recherche et en exploitant l'ensemble des informations susceptibles d'aider l'ITF dans ses initiatives contre la pandémie ;

b) tous les membres de l'ITF collaborent avec les employeurs et les pouvoirs publics pour mettre en place des politiques appropriées de lutte contre le VIH/sida afin d'empêcher la propagation de l'infection et de préserver de toute discrimination les travailleurs séropositifs, ou supposés tels ;

c) l'ITF doit exhorter et aider tous ses membres à intensifier l'information, l'éducation et la communication sur les mesures préventives contre le VIH/sida ;

d) l'ITF doit être le fer de lance de la riposte : elle doit élaborer, et inciter les syndicats membres à négocier, des politiques efficaces sur le lieu de travail, fondées sur le Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail, afin de garantir la prévention, la prise en charge et le soutien ainsi qu'un environnement de travail sain. Ces dispositions doivent également prévoir la confidentialité, la non-discrimination et le principe de l'interdiction du dépistage dans le cadre de l'emploi ;

e) l'ITF doit encourager les employeurs à renforcer et à maintenir les équipements sanitaires au sein de leurs organisations en les dotant de davantage de moyens et en créant des dispensaires et/ou hôpitaux là où ils font défaut ;

f) l'ITF doit inciter l'ensemble des producteurs et des pouvoirs publics dans le monde à recourir aux thérapies antirétrovirales et à rendre celles-ci plus abordables ;

g) l'ITF doit inciter les pouvoirs publics et les employeurs à admettre que des spécificités professionnelles, absences prolongées du domicile, par exemple, accentuent la vulnérabilité des travailleurs du transport au VIH, et rechercher des solutions ;

h) l'ITF doit insister auprès des pouvoirs publics pour la mise en place de mesures d'éducation : il faut expliquer comment se protéger et protéger les autres contre le VIH, en soulignant qu'il est plus facile pour un homme de transmettre le VIH à une femme qu'inversement ;

i) l'ITF doit insister énergiquement auprès des pouvoirs publics sur la nécessité de :

(1) veiller à ce que le niveau d'éducation des femmes leur permette d'obtenir un emploi rétribué correctement, afin que leurs moyens de subsistance ne dépendent pas d'un partenaire masculin infecté ;

(2) veiller à ce que des comportements masculins patriarcaux n'entravent pas l'accès à ces emplois.

Annexe 5

Organisations d'employeurs dans le secteur des transports

Transport routier

Union internationale des transporteurs routiers (IRU)

3, rue de Varembe
Case postale 44
1211 Genève 20
Suisse
Téléphone : +41 22 918 27 00
Télécopieur : +41 22 918 27 41
Courriel : iru@iru.org

Commission des affaires sociales de l'IRU

Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE
32-34, avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Bruxelles
Belgique
Téléphone : +32 2 743 25 88
Télécopieur : +32 2 743 25 99

Transport aérien

Association du transport aérien international (IATA)

Siège :
800, Place Victoria
Boîte postale 113
Montréal H4Z 1M1
Québec, Canada
Téléphone : +1 514 874 0202
Télécopieur : +1 514 874 9632
Site Internet : <http://www.iata.org/index.htm>

Direction IATA à Genève :
33, Route de l'Aéroport
Case postale 416
Genève 15 Aéroport
Suisse
Téléphone : +41 22 770 2525
Télécopieur : +41 22 798 3553

Conseil international des aéroports

Case postale 16
1215 Genève 15 Aéroport
Suisse
Téléphone : +41 22 717 8585
Télécopieur : +41 22 717 8888
Courriel : aci@aci.aero
Site Internet : Conseil international des aéroports : <http://www.airports.org>

Voir également :

Civil Air Navigation Services Organization : <http://www.canso.org/canso/web>
European Low Fare Airlines Association : <http://www.elfaa.com>

Ports

Association internationale des ports

Siège :

7th fl., South Tower, New Pier Takeshiba

1-16-1 Kaigan, Minato-ku

Tokyo 105-0022

Japon

Téléphone : +81 3 5403 2770

Télécopieur : +81 3 5403 7651

Courriel : PRIVATE HREF=»mailto:info@iaphworldports.org» MACROBUTTON

HtmlResAnchor info@iaphworldports.org

Site Internet : <http://www.iaphworldports.org>

Voir également :

The Port Management Association of Eastern and Southern Africa :

<http://www.pmaesa.org>

Fédération européenne des entreprises portuaires privées : <http://www.feport.be>

Organisation des ports maritimes européens : <http://www.espo.be>

Transport maritime

Fédération internationale des armateurs

International Chamber of Shipping

12 Carthusian Street

Londres EC1M 6EZ

Royaume-Uni

Téléphone : + 44 20 7417 8844

Télécopieur : + 44 20 7417 8877

Courriel : post@marisec.org

Site Internet : <http://www.marisec.org/>

International Council of Cruise Lines

2111 Wilson Boulevard, 8th Floor

Arlington, Virginia 22201

Etats-Unis d'Amérique

Site Internet : <http://www.iccl.org>

Voir également :

International Ship Managers' Association : <http://www.isma-london.org>

Associations européennes des armateurs : <http://www.ecsa.be>

Asociación Latinoamericana de Armadores :

Blanco 869, Piso 3ero

Valparaiso

Chili

Téléphone : +56-32-212057/58

Télécopieur : +56-32-212017

Courriel : ARMADORE@entelchile.net

Transport ferroviaire

Union internationale des chemins de fer

16, rue Jean Rey

75015 Paris

France

Téléphone : +33 (0) 1 44 49 22 30

Télécopieur : +33 (0) 1 44 49 22 39

<http://www.uic.asso.fr>

Annexe 6

Exemples de projets de lutte contre le VIH/sida comportant un volet transport

Projet	Pays/ régions	Liens
Promotion sociale et communications sur la santé, PSI (Population Services International)	Frontières du Myanmar avec le Bangladesh, la Chine, l'Inde, la République démocratique populaire lao et la Thaïlande	http://www.psi.org/where_we_work/myanmar.html
Programme du PNUD pour le développement en Asie du Sud-Est et la lutte contre le VIH (couvre les migrations et autres formes de mobilité)	Asie du Sud-Est	http://www.hiv-development.org/projects/sea_projects.asp
Creative Partnerships for the Future, Thailand Business Coalition on AIDS (TBCA)	Thaïlande	http://www.unescap.org/tctd/pubs/files/hiv2001.pdf http://www.hiv-development.org/text/publications/reduction_transport_sector.pdf
National Highway One Project, World Vision International	Viet Nam	http://www.globaleducation.edna.edu.au/globaled/page433.html http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_1_1.htm
Prévention des MST/VIH/sida le long de la route principale du Tamil Nadu (PATH)	Inde	http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_2_12.htm http://www.gramalaya.org/aidsprevention.html
Free Tea Parlours	Inde	http://www.iaen.org/files.cgi/7021_rao.pdf

Projet	Pays/ régions	Liens
Trucking Against AIDS Road Freight Association et National Bargaining Council	Afrique du Sud	http://www.transport.gov.za http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_5_1.htm
Prévention du VIH/ sida dans les secteurs des transports au sein de 8 pays de l'Afrique australe OIT	Afrique du Sud, Botswana, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibie, Swaziland et Zimbabwe	http://www.transport.gov.za http://www.ilo.org/public/english/protection/trav/aids/projects/sweden.htm http://www.ilo.org/public/english/protection/trav/aids/publ/tech_coop/part4tech_cooperation.pdf
Corridors of Hope, USAID	Afrique du Sud, route Durban- Lusaka	http://www.usaid.gov/zm/hiv/hiv.htm
Initiative de la CDA pour la prévention et l'atténuation des effets du VIH/sida dans le secteur des transports, World Vision avec fonds européens	Pays membres de la CDA	http://www.wvi.org
Projet VIH/sida de la Fédération internationale des travailleurs du transport	Afrique de l'Est et australe (projet coordonné depuis l'Ouganda)	http://www.itf.org.uk
Prévention du VIH/sida dans le transport routier en Afrique du Sud, GTZ et Union européenne	Afrique du Sud	http://www.gtz.de/aids/english/praktiken.html

OIT/SIDA

Le Programme de l'OIT sur le VIH/sida et le monde du travail

Bureau international du Travail

4, route des Morillons

CH-1211 Genève, Suisse

Tél. : (+41 22) 799 6486

Fax. : (+41 22) 799 6349

Courriel : iloaims@ilo.org

Site Internet : www.ilo.org/aims

SECTOR

Le Programme des activités sectorielles

Bureau international du Travail

4, route des Morillons

CH-1211 Genève, Suisse

Tél. : (+41.22) 799.7501

Fax : (+41.22) 799.7050

Courriel : sector@ilo.org

Site Internet : www.ilo.org/sector



ONUSIDA
PROGRAMME COMMUN DES NATIONS UNIES SUR LE VIH/SIDA

HCR
UNICEF
PAM
PNUD
UNFPA
ONU DC
OIT
UNESCO
OMS
BANQUE MONDIALE

ISBN 9-2218-100-X



9 789222 181001