

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
Programme des activités sectorielles

Note sur les travaux

**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

Copyright © Organisation internationale du Travail 2007

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

ISBN 978-92-2-219442-1 (imprimé)

ISBN 978-92-2-219443-8 (pdf Web)

Première édition 2007

Photo de couverture: Camions attendant à la frontière chinoise à Dong Dang, province de Lang Son, nord-est du Viet Nam,
©QT Luong/terrageria.com

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 à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Des catalogues et listes des nouvelles publications peuvent être obtenus gratuitement à la même adresse, ou par e-mail: pubvente@ilo.org ou par notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	1
Partie 1. Examen de la question à l'ordre du jour	5
Rapport sur la discussion.....	7
Introduction.....	7
Composition du groupe de travail	7
Présentation du rapport et discussion générale	8
Présentation du rapport	8
Discussion générale	8
Adoption des conclusions	32
Conclusions sur les questions sociales et dans le domaine du travail découlant des problèmes de la mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux	33
Introduction.....	33
Partie 2. Autres travaux	41
Discussion de groupe.....	43
Formation dans le secteur des transports routiers: prescriptions minimales, responsabilités, possibilités et attentes.....	43
Discours de clôture	48
Questionnaire d'évaluation.....	49
Liste des participants	53

Introduction

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'est tenue à Genève, au Bureau international du Travail, du 23 au 26 octobre 2006. Le Bureau a élaboré un rapport¹ pour servir de base aux débats de la réunion. Ce rapport décrit le contexte dans lequel il convient d'examiner, et d'essayer de régler, les questions sociales et relatives au travail qui se posent aux transporteurs et chauffeurs circulant sur les grands axes internationaux lorsqu'ils passent une frontière. Il fournit également des exemples de solutions à la lumière de ce que certains pays font, ou proposent de faire, pour améliorer la situation. En outre, il prête une attention toute particulière à la question des visas et au risque d'exposition des chauffeurs au VIH/SIDA.

Le Conseil d'administration a désigné M. Peter Tomek, membre employeur du Conseil d'administration, pour le représenter et pour présider la réunion. Les trois vice-présidents élus par la réunion étaient les suivants: M. Amir Hossein Shahmir (République islamique d'Iran) du groupe gouvernemental; M. Erastus Ngirabakunzi du groupe des employeurs; et M. Peter Baranowski du groupe des travailleurs.

La réunion a accueilli les représentants gouvernementaux des pays suivants: Afrique du Sud, Angola, Argentine, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Cambodge, Cameroun, Canada, Equateur, Espagne, Finlande, Gabon, Ghana, Guatemala, Honduras, Inde, République islamique d'Iran, Kazakhstan, Lituanie, Malawi, Mozambique, Nigéria, Philippines, Portugal, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Thaïlande et République bolivarienne du Venezuela, ainsi que 16 représentants d'employeurs et 14 représentants de travailleurs.

Des représentants des organisations suivantes ont également assisté à la réunion en qualité d'observateurs: Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), Commission européenne, Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), Banque mondiale, Confédération internationale des syndicats libres (CISL), Organisation internationale des employeurs (OIE), Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), Union internationale des transports routiers (IRU).

Les trois groupes ont élu leurs membres comme suit:

Groupe gouvernemental:

Présidente: M^{me} Sarfoh (Ghana)

Groupe des employeurs:

Président: M. Hahr

Secrétaire: M. Dejardin (OIE)

Groupe des travailleurs:

Président: M. Baranowski

Secrétaire: M. Urata (ITF)

¹ TMRST/2006.

La secrétaire générale de la réunion était M^{me} J. Walgrave, directrice du Département du dialogue social, de la législation du travail et de l'administration du travail et des activités sectorielles et fonctionnaire en charge du Secteur du dialogue social du BIT. La secrétaire générale adjointe était M^{me} E. Tinoco, chef du Service des activités sectorielles. Le secrétaire exécutif était M. M. Meletiou, du même service.

Le président, M. Tomek, a ouvert les débats en insistant sur l'importance de la réunion, dont l'objectif était d'examiner des questions sociales et du travail portant sur des sujets d'actualité et jugées extrêmement préoccupantes tant par les gouvernements, les employeurs et les travailleurs que par bon nombre d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales. Ces questions peuvent en outre avoir des répercussions aux plans économique et environnemental. La présence d'un groupe de participants de haut niveau représentant les mandants tripartites de l'OIT ainsi que d'observateurs était de bon augure pour l'issue de la réunion, en raison notamment de la richesse des connaissances partagées sur les questions sociales et de travail dans le secteur des transports routiers. Il convient en outre de garder à l'esprit que ce lieu d'échanges offert par l'OIT est propice au dialogue social, qui exige des participants une réciprocité en matière d'écoute et de compréhension. Le mandat de la réunion, fixé par le Conseil d'administration du BIT, comprend l'adoption de propositions d'action destinées à être mises en œuvre par les gouvernements et les organisations d'employeurs et de travailleurs, ainsi que des activités de suivi que l'OIT aura la charge de mettre en place.

La secrétaire générale de la réunion, M^{me} Walgrave, a souligné l'objectif de la réunion, qui consistait à examiner des questions d'actualité dans l'un des secteurs économiques les plus importants. Avec la mondialisation, nous dépendons plus que jamais les uns des autres, et le transport routier international occupe désormais dans la sphère socio-économique une place incontournable en assurant le lien nécessaire entre l'offre et la demande dans les régions économiquement intégrées. Si des mesures ont été prises en vue d'accroître l'efficacité des activités dans le transport routier international, les progrès constatés sont malheureusement trop souvent réduits à néant par les problèmes liés au passage des frontières.

Si certains gouvernements consacrent bien souvent des millions à de vastes projets de transport routier dans le but de surmonter les obstacles physiques et, partant, de gagner quelques minutes sur le trajet, ils oublient en revanche de mettre en place au passage des frontières des mesures efficaces et autrement moins coûteuses, qui permettraient d'économiser des heures sur l'ensemble du trajet. Par conséquent, il est de toute évidence nécessaire d'intensifier les efforts visant à examiner toutes questions dignes d'intérêt en termes d'efficacité au passage des frontières.

Bon nombre de gouvernements et d'organisations partagent le point de vue de l'OIT selon lequel les questions sociales et de travail pertinentes s'inscrivent dans un ensemble de mesures nécessaires pour renforcer l'efficacité au passage des frontières et faciliter les échanges en général. Or, jusqu'à présent, aucune de ces questions n'a été examinée de manière satisfaisante. L'une d'entre elles en particulier retient toute l'attention de l'OIT, à savoir le risque, pour les chauffeurs, de contracter le VIH/SIDA qui, dans certaines circonstances, est encore accru au passage des frontières.

La recherche de solutions aux problèmes liés à la délivrance et au contrôle des visas des chauffeurs routiers internationaux a pendant quelque temps été la priorité majeure des parties prenantes dans le secteur du transport routier, et cette question occupe tout naturellement une place importante parmi les thèmes suggérés pour la discussion lors de la réunion.

La diversité et l'interdépendance des problèmes auxquels se heurtent les chauffeurs routiers internationaux lors du passage des frontières donnent lieu à une situation complexe

pour ce qui est de la quête de solutions socialement responsables. Et cette complexité s'accroît encore si l'on considère la multitude d'organisations internationales, de gouvernements, de ministères, de départements et autres organismes qu'il convient d'associer à l'élaboration et à la mise en œuvre de solutions appropriées. C'est pourquoi la nécessité de dialogue et de coordination sur ce sujet aux plans international, régional et national ne fait aucun doute.

Il va sans dire que le passage des frontières doit toujours s'effectuer en toute légalité, eu égard notamment à des questions aussi déterminantes que la sécurité en général, l'immigration illégale ou la sécurité et la santé. Or un juste équilibre devrait être maintenu entre, d'une part, les procédures et contrôles requis par la législation pertinente et, d'autre part, la nécessité de renforcer l'efficacité au passage des frontières pour les véhicules commerciaux, les autocars et les autobus, tout en préservant les droits de l'homme et les droits au travail. A cet égard, l'harmonisation et la simplification des procédures, associées à une politique de gestion des risques pour les contrôles aux frontières, pourraient dans bien des cas contribuer à résoudre les problèmes.

En conclusion, la secrétaire générale a exprimé le souhait que la réunion parvienne à renforcer la capacité de l'OIT et de ses mandants à élaborer et à mettre en œuvre, par le biais du dialogue social, des politiques et mesures soucieuses de l'égalité entre hommes et femmes afin de régler efficacement les problèmes sociaux et de travail liés à la mobilité transfrontalière des chauffeurs internationaux, et notamment de promouvoir la prévention du SIDA, d'encourager la non-discrimination et d'améliorer l'efficiency et l'efficacité des activités de transport ainsi que les conditions de vie et de travail des chauffeurs routiers internationaux dans l'intérêt d'un développement économique et social global.

Partie 1

**Examen de la question
à l'ordre du jour**

Rapport sur la discussion

Introduction

1. La réunion a procédé à l'examen de la question à l'ordre du jour. Conformément aux dispositions de l'article 7 du Règlement pour les réunions sectorielles, les membres du bureau ont présidé les débats à tour de rôle.
2. Le porte-parole du groupe des employeurs était M. Nizov et le porte-parole du groupe des travailleurs était M. Baranowski. La réunion a tenu quatre séances consacrées au débat sur la question à l'ordre du jour.

Composition du groupe de travail

3. A sa troisième séance, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 du Règlement, la réunion a constitué un groupe de travail chargé d'élaborer un projet de conclusions reflétant les points de vue exprimés au cours de la discussion du rapport. Le groupe de travail, présidé par le vice-président gouvernemental, M. Shahmir, était composé comme suit:

Membres gouvernementaux:

<i>Brésil:</i>	M. Pérez
<i>Canada:</i>	M. Lewis
<i>Inde:</i>	M. Srivastava
<i>Nigéria:</i>	M. Okwulehie
<i>Royaume-Uni:</i>	M. Bosly

Membres employeurs:

M^{me} Botrel
M. Hahr
M. Krausz
M. Nizov
M^{me} Wang

Membres travailleurs:

M. Baranowski
M. Mensah
M. Mokhnachev
M. Ramakgolo
M. Wennberg

Présentation du rapport et discussion générale

Présentation du rapport

4. Présentant le rapport élaboré par le Bureau international du Travail, le secrétaire exécutif a souligné d'importantes questions sociales et dans le domaine du travail découlant des problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux. Le rapport fait état du rôle du dialogue social dans le secteur des transports routiers et mentionne en particulier les travaux de l'OIT dans ce domaine, citant brièvement des exemples de législation sociale pertinente en Europe, notamment un exemple portant sur la question du recrutement transfrontalier et des migrations de la main-d'œuvre. La question des visas délivrés aux chauffeurs internationaux, en particulier les politiques et pratiques en vigueur dans différents pays ou régions géographiques, et les principaux problèmes ou préoccupations relevés ici ou là (procédures, documentation, coût et délai requis pour la délivrance de visas aux chauffeurs routiers internationaux, types de visas et exemples ou projets de suppression des obstacles en cause) ont été débattus, en s'inspirant de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, au titre de modèle d'instrument destiné à résoudre ces problèmes. Une multitude de questions spécifiques et d'ordre général relatives au passage des frontières (formalités douanières et autres procédures, retards, heures de passage des frontières, documentation, infrastructure et installations d'accueil, connaissances et formation des fonctionnaires aux frontières insuffisantes) sont également décrites. Le manque d'infrastructures, d'installations et de services appropriés porte préjudice aux conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux et entraîne souvent stress et fatigue, ainsi que le non-respect de la législation relative au temps de travail, et d'autres facteurs qui aboutissent parfois à des accidents ou à des décès. Pour finir, le rapport présente des exemples et des idées de solutions envisageables pour lever les entraves au passage des frontières, y compris des instruments internationaux et des initiatives régionales, et traite de la question des risques d'exposition des chauffeurs internationaux au VIH/SIDA, en mentionnant tout particulièrement les travaux de l'OIT dans ce domaine.

Discussion générale

5. Le porte-parole du groupe des employeurs a jugé superflu de souligner l'importance du commerce international à l'ère de la mondialisation et de l'intégration économique accrue. L'économie d'aujourd'hui est largement tributaire des systèmes de transport. Les transports routiers offrent une grande flexibilité grâce à un service porte-à-porte. Ils doivent être efficaces et sûrs et être dotés des conditions et de l'infrastructure appropriées. Cette infrastructure requiert des investissements de la part des gouvernements, qui ont par conséquent un rôle décisif à jouer à cet égard, tout en veillant à supprimer les entraves au commerce. On constate de graves défaillances aux points de passage des frontières, y compris dans les zones de contrôle, de suivi, de surveillance et de coordination. Le manque de formation du personnel des frontières, l'utilisation de technologies inappropriées et l'absence de coopération entre les Etats aboutissent à des temps d'attente excessifs, les files de camions pouvant parfois atteindre 30 à 40 kilomètres de long, ce qui donne lieu à des problèmes divers: manque d'hygiène, risques pour l'environnement, tensions entre chauffeurs routiers et populations locales, augmentation de la contrebande et du nombre d'actes de criminalité et de violence. Résultat: les chauffeurs tendent à commettre des excès de vitesse pour rattraper le retard, la profession de chauffeur routier international est devenue moins attrayante, et certaines entreprises sont contraintes de cesser leurs activités. L'intervenant a relevé que les chauffeurs internationaux doivent bien souvent fournir jusqu'à 30 documents lorsqu'ils sollicitent un visa ou lors des contrôles aux points de passage des frontières, ce qui nuit à la fois à l'exercice du droit au travail et aux échanges commerciaux.

-
6. Le porte-parole du groupe des travailleurs a fait observer que l'accent mis aujourd'hui sur le principe de livraison juste-à-temps est lié à bon nombre des problèmes auxquels se heurte le secteur. La mondialisation a une incidence non seulement sur le transport aérien et maritime, mais aussi sur le transport routier. Ce dernier, qui offre une solution de remplacement au transport ferroviaire et permet des trajets plus ou moins longs, est devenu déterminant dans les échanges commerciaux, mais il requiert une solide infrastructure. Le passage des frontières donne lieu à de graves problèmes susceptibles de porter préjudice tant aux mouvements qu'à la dignité des chauffeurs, à savoir: conditions de santé inacceptables; longues files d'attente; périodes de repos insuffisantes; problèmes liés à la délivrance des visas; et autres problèmes douaniers, ces derniers étant généralement dus au manque d'uniformité des procédures de passage des frontières, qui sont souvent arbitraires. On déplore également une criminalité croissante – contrebande, trafic de drogue, trafic d'êtres humains et prostitution. Ces problèmes sont énoncés dans le rapport élaboré par le Bureau et font partie de la campagne annuelle en cours de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). On constate aussi des pertes économiques, et les chauffeurs réduisent leur temps de repos pour rattraper les longues périodes d'attente aux frontières. Tous ces éléments provoquent du stress, de la fatigue, des excès de vitesse et, au bout du compte, des accidents, dans lesquels des chauffeurs mais aussi d'autres usagers de la route sont tués. L'intervenant a indiqué que les retards observés dans le secteur des transports routiers aux points de passage des frontières n'ont pas cours dans les aéroports, et ce malgré la sévérité des réglementations en vigueur dans ce domaine. Il a suggéré que soit établi un bilan de la situation, ce qu'a fait le BIT dans son rapport. La prochaine étape consiste à débattre des problèmes et à y apporter des solutions, notamment à harmoniser les réglementations et améliorer les infrastructures aux fins de répondre aux besoins de tous les usagers. Pour que les formalités de passage des frontières soient acceptables par tous, il convient qu'elles soient plus clairement et plus sévèrement réglementées.
 7. Le représentant du gouvernement du République bolivarienne du Venezuela a déclaré que la présente réunion offre une possibilité intéressante de débattre de toutes ces questions au plan tripartite. Les problèmes identifiés dans le rapport du BIT ne sont pas inconnus au Venezuela, pays où la Constitution énonce la responsabilité qui incombe aux employeurs d'offrir aux travailleurs des conditions de travail appropriées. Le Venezuela est aussi l'un des rares pays à avoir ratifié la convention (n° 153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979.
 8. Un observateur, le directeur de la division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), a souhaité la bienvenue aux participants et félicité le Bureau pour son rapport qui constitue un excellent document de référence. La CEE-ONU fournit aux gouvernements des analyses, des conseils politiques et une assistance aux fins de promouvoir l'intégration économique et la croissance durable au sein de ses Etats membres européens et nord-américains. Elle fixe également des normes et adopte des conventions visant à promouvoir la coopération internationale à l'intérieur et à l'extérieur de l'Europe. Elle encourage les procédures destinées à favoriser le transport international par le biais d'accords bilatéraux et multilatéraux et d'instruments juridiques internationaux. La liste des accords et conventions de la CEE-ONU, figurant en annexe au rapport élaboré par le Bureau, permet de saluer les efforts de bonne volonté. Parmi les instruments que l'on peut citer en exemple figurent l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), conclu en juillet 1970, et la Convention douanière sur le transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), 1975. Ces instruments visent à harmoniser les dispositions relatives au transport routier international et, partant, à faciliter le commerce international. L'AETR est en adéquation directe avec l'OIT car elle traite des conditions de travail des chauffeurs et autres membres des équipages des véhicules, et détermine les temps de conduite, les pauses et les périodes de repos conformément à la convention (n° 67) sur la durée du travail et les repos (transports par route), 1939.

-
9. Un autre observateur, le responsable par intérim du département des transports à la Banque mondiale, s'est associé aux propos tenus par le précédent intervenant et a félicité le BIT pour son rapport, qui traite de questions extrêmement pertinentes en matière de transport transfrontalier. Il a jugé que la réunion arrivait à point nommé, et s'est montré sensible au fait d'y avoir été convié en tant qu'observateur. La Banque mondiale éditera prochainement une mise à jour d'une publication intitulée «Safe, clean and affordable ... Transport for Development», qui illustre de façon appropriée le rôle du transport dans le développement. Or le transport transfrontalier ne concerne pas uniquement le mouvement des marchandises, mais aussi le mouvement des véhicules et des chauffeurs, impliquant ainsi des aspects humains. Les contrôles aux frontières doivent être uniformisés pour favoriser une mobilité sans encombre, tout en garantissant la sécurité et la santé des chauffeurs. La Banque mondiale s'est engagée à apporter des améliorations dans ce domaine. L'intervenant a cité, à titre d'exemple, un projet de prévention du VIH/SIDA le long du corridor Abidjan-Lagos, mis en œuvre par la Banque mondiale depuis deux ans en vue de limiter la propagation de la maladie chez les travailleurs du transport, les immigrants, les travailleurs sexuels et les populations locales vivant le long du corridor. Ce projet, qui met l'accent sur la prévention, le traitement et la fourniture de soins dans les villes et communautés frontalières de la sous-région, vient compléter des programmes nationaux sur le VIH/SIDA menés au Bénin, en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Nigéria et au Togo.
10. Un observateur, le responsable du département des transports et de la facilitation des marchandises de l'Union internationale des transports routiers (IRU), a remercié l'OIT pour avoir organisé la présente réunion. Les longs temps d'attente aux frontières liés aux déficiences des procédures aux points de passage ont un impact négatif sur les relations économiques et commerciales internationales, ce qui constitue une source de préoccupation majeure pour l'IRU. Les temps d'attente dépendent, selon les tendances constatées dans le développement économique régional, de l'approvisionnement, de l'accroissement des échanges commerciaux, de l'augmentation du trafic routier qui en résulte. En matière d'approvisionnements, des progrès ont été réalisés en termes d'amélioration de la capacité de mouvement aux points de passage des frontières (procédures et infrastructures). Une étude récente menée par l'IRU indique que les temps d'attente dans la plupart des régions ont diminué entre 1998 et 2001, pour grimper de nouveau en flèche en 2002-03. Des problèmes ont été constatés aux frontières des quatre pays candidats à l'entrée dans l'Union européenne, avec une augmentation des temps d'attente de 450 pour cent par rapport à 1998. Les temps d'attente aux frontières augmentent les coûts de transport, et la totalité du temps perdu peut s'exprimer en fonction du volume du trafic, des temps d'attente moyens et de la valeur spécifique du temps perdu. L'observateur de l'IRU a émis l'espoir que la réunion parvienne à trouver des solutions à deux problèmes majeurs, à savoir: la pénurie d'installations et de l'infrastructure et l'absence de formalités de contrôle aux frontières appropriées. Ces procédures pourraient être améliorées par la réduction du nombre de documents requis et la solution aux problèmes de visas pour les chauffeurs routiers, par exemple le principe du «guichet unique» ou la séparation des types de trafic. Une fois les procédures améliorées, la question de l'investissement dans l'infrastructure physique, telle que les parcs de stationnement, les installations d'accueil, les zones de contrôle suffisantes, etc., doit être envisagée. La facilitation des échanges commerciaux et du transport routier, grâce à des formalités de contrôle transfrontaliers rationnelles, est un domaine clé dans lequel gouvernements, employeurs et travailleurs doivent coopérer dans le cadre d'un partenariat tripartite public-privé efficace.

Thème 1: Déficiences présentées par les infrastructures, les installations et les procédures aux points de passage des frontières

- 11.** Le porte-parole du groupe des employeurs a jugé particulièrement préoccupante la question des longs temps d'attente découlant des déficiences présentées par les infrastructures. Il a estimé que ce problème non seulement ralentit le transport, mais nuit aussi aux conditions de travail des chauffeurs. Les points de passage aux frontières ayant été créés par les Etats, il incombe aux gouvernements de fournir la technologie, l'infrastructure et les procédures permettant de répondre aux besoins et aux réalités du secteur. Des améliorations peuvent être apportées aux activités de transport en réduisant le nombre de documents superflus, notamment par la mise en place de contrôles communs (formule de l'arrêt unique). Il convient également d'améliorer le flux des informations: toutes nouvelles dispositions devraient être communiquées aux autres pays suffisamment à l'avance afin d'éviter les problèmes aux points de passage des frontières. Attirant l'attention sur la question des circonstances exceptionnelles, l'intervenant a souhaité que soient mises en place des procédures d'urgence pour traiter ce genre de situation et aider les chauffeurs concernés à faire face à la situation, en les encourageant notamment à se conformer aux règles régissant les périodes de repos. Il leur faut souvent rester systématiquement disponibles pour faire avancer leurs véhicules durant des intervalles non programmés, les empêchant ainsi de prendre leurs périodes de repos. Autre question préoccupante, il est difficile d'accéder aux points de passage des frontières, qui se trouvent souvent dans des secteurs densément peuplés, sans transiter par des rues étroites et très fréquentées, mettant en danger chauffeurs et population. Des voies d'accès appropriées aux points de passage des frontières s'imposent. En outre, la technologie pourrait atténuer le problème en séparant les transports selon les différentes procédures à suivre au passage des frontières. Une séparation préliminaire des véhicules selon les marchandises transportées contribuerait à améliorer les flux. Supprimer des procédures superflues pourrait encore réduire les temps d'attente, en recourant à la formule de l'arrêt unique pour le contrôle des visas et passeports, ainsi que des documents de douane. L'évolution récente est marquée notamment par le convoi obligatoire, sans raison apparente, ce qui entraîne parfois plusieurs jours d'attente. Les employeurs souhaitent éviter les effets négatifs de ces mesures sur leurs chauffeurs. D'importants investissements publics sont nécessaires pour dûment équiper les points de passage des frontières, en particulier des installations requises en matière de parcs de stationnement, lieux de repos et de rafraîchissement sûrs. Il faudrait constituer des commissions tripartites locales qui seraient chargées d'harmoniser les procédures. L'OIT pourrait, dans ce domaine et à l'échelon international, contribuer à diffuser des exemples des bonnes pratiques suivies par les commissions locales en place.
- 12.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a approuvé nombre des points soulevés par le porte-parole du groupe des employeurs. Outre la situation macro-économique catastrophique du secteur des transports routiers qui s'est traduite, récemment, par de lourdes pertes économiques, l'aspect humain préoccupe tout particulièrement les organisations de travailleurs. Indépendamment des différents effets fâcheux des longs temps d'attente sur les conditions de travail déjà mentionnés, l'allongement des périodes, souvent non planifié, passées hors du foyer en raison d'obstacles imprévus, impose d'autres contraintes. Le temps d'attente, étant du temps perdu, la question est de savoir qui doit payer en l'occurrence. C'est là un point qui oppose souvent employeurs et travailleurs. L'orateur a fait valoir le besoin de réaffirmer le droit des travailleurs du secteur à la liberté syndicale et la liberté d'association, en demandant de souligner leur faculté d'adhérer aux syndicats de leur choix. Concernant l'amélioration des infrastructures, les travailleurs estiment que le principal objectif est de supprimer les temps d'attente, notamment par des mesures telles que la mise en place de conteneurs et d'installations permettant aux chauffeurs de stationner d'abord, puis de régler les formalités douanières, au lieu d'attendre dans le véhicule et sur la route, avant de s'y soumettre. Cela aurait l'avantage, pour les résidents locaux, de réduire les surcharges du trafic. Tout en sachant que les

investissements dans l'amélioration des infrastructures aux points de passage des frontières prendront du temps, les travailleurs estiment qu'on pourrait, dans l'intervalle, réduire considérablement les temps d'attente par une harmonisation des procédures. Il conviendrait d'envisager des gares communes aux frontières avec des guichets uniques pour s'assurer que les autorités douanières ne prennent plus de décisions arbitraires. Les frustrations des travailleurs en seraient notablement atténuées. La conception des gares appelle de nouvelles idées: d'accès facile, elles devraient offrir un nombre suffisant de places de stationnement et être séparées du trafic, pour que les chauffeurs puissent se reposer pendant qu'ils ne conduisent pas. Il est important d'établir des normes communes, notamment en matière de marques routières pour permettre aux chauffeurs de trouver les installations, même s'ils ne savent lire ou parler la langue locale. Les gares relevant de la même classification devraient être équipées de la même façon et les installations facilement repérables. Des téléphones et services médicaux d'urgence devraient se trouver à la portée, des installations sanitaires devraient être fournies à un prix adapté aux faibles revenus de nombreux chauffeurs. L'éclairage est également un élément important pour réduire la criminalité et protéger tant la vie des chauffeurs que les marchandises transportées. En outre, des produits alimentaires devraient être vendus à des prix normaux; les chauffeurs ne devraient pas être tenus de payer un supplément pour ces produits aux stations-service. Enfin, il faudrait envisager des activités de loisirs, ainsi qu'un stationnement organisé de façon à permettre la séparation des camions transportant des produits dangereux ou du bétail. L'orateur, conscient que ces idées coûtent de l'argent, a toutefois souligné que les gouvernements, désireux de favoriser le libre-échange des biens, doivent également aborder les conséquences d'un trafic accru. Ses suggestions, qui peuvent passer pour visionnaires, sont toutefois d'un coût raisonnable. Les gouvernements devraient tenir notamment compte de ces suggestions au moment de fixer et de prélever les droits de péage. Seules des gares appropriées et sûres permettront aux chauffeurs de se reposer et de conduire en toute sécurité, sans mettre en péril des vies et des biens. Des investissements de ce type seront rentables, même lorsque les arrêts aux frontières ne seront plus requis, les installations existantes étant encore nécessaires pour permettre aux chauffeurs de se reposer.

13. Un membre travailleur du Honduras a parlé des difficultés rencontrées aux points de passage des frontières en Amérique centrale. Il est souvent plus fatigant pour les chauffeurs de s'arrêter trois heures à la frontière que de conduire pendant dix heures. Les chauffeurs estiment que leur chargement pourrait être dédouané en peu de temps, mais qu'ils sont les otages de la corruption et de l'incompétence. Ces longues attentes susciteront de longues heures de travail et, avec la reprise du trafic, favoriseront les accidents. Il est extrêmement décevant pour les chauffeurs d'être aussi mal traités, alors qu'ils représentent une importance économique vitale.
14. Un membre travailleur du Brésil a expliqué que les chauffeurs en Amérique latine rencontrent de très grandes difficultés au passage des frontières. Les conditions de travail et les installations sanitaires sont épouvantables et les infrastructures doivent être absolument améliorées. Plus de 80 pour cent de toutes les marchandises sont transportées par route, mais les chauffeurs ne sont pas respectés comme ils le méritent. Les participants à la réunion devraient s'efforcer de trouver des solutions efficaces qui garantissent un plus grand respect du travail des chauffeurs aux frontières et améliorent la situation actuelle.
15. Un membre travailleur de la Suède a attiré l'attention sur le sort des chauffeurs qui roulent dix heures d'affilée et font la queue toute une nuit sans avoir suffisamment de temps pour dormir, se nourrir ou se laver. Les chauffeurs du monde entier éprouvent ce sentiment d'irritation. Pour rattraper le temps perdu à la frontière, ils sont tentés de conduire plus vite et peuvent provoquer un accident. La fatigue entraîne des pertes en vies humaines et en biens matériels. Les douanes doivent accélérer leurs procédures et permettre aux chauffeurs de présenter leurs papiers sans devoir rester dans des files d'attente interminables. Les systèmes qui permettent de livrer juste à temps les marchandises

devraient également être appliqués par les autorités douanières. De plus, les foules de gens qui essaient de gagner de l'argent à certains points de passage des frontières créent de nouveaux risques pour les chauffeurs. Signaux clairs et passages réservés sont nécessaires pour atténuer le stress que connaissent les chauffeurs. Ils ont aussi besoin d'un espace adéquat pour se garer et se reposer.

16. Le représentant du gouvernement du Brésil a suggéré d'associer les départements ministériels chargés des questions culturelles, éthiques, écologiques et autres connexes au débat sur les problèmes auxquels se heurtent les chauffeurs. Les problèmes posés par le transport routier ont une incidence directe sur les communautés frontalières. La question notamment du VIH/SIDA ne concerne pas seulement les employeurs et les travailleurs du secteur: elle doit être réglée par des politiques intégrées qui tiennent compte de l'environnement, de l'éducation et de la santé.
17. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a déclaré que la question des problèmes qui se posent aux chauffeurs semble susciter l'assentiment général. Il reste toutefois à examiner des points complémentaires. Harcèlement, vol de biens et de carburant sont autant de questions graves. Des efforts concertés s'imposent pour aborder ces questions et trouver des solutions harmonisées, afin d'éviter les longs temps d'attente et d'assurer les livraisons en temps voulu. Le transport de bétail doit tout particulièrement être accéléré pour éviter de mettre en danger la santé des animaux.
18. Le représentant du gouvernement du Portugal, se ralliant aux déclarations des travailleurs, est convenu que la situation est scandaleuse. Les gouvernements doivent appuyer les travailleurs et trouver les bonnes solutions. Malheureusement, la plupart des représentants des gouvernements à la réunion viennent des ministères du travail ou des transports, et non des autorités douanières. Ces dernières ont leurs propres pratiques. Elles doivent se rendre compte des difficultés éprouvées par les chauffeurs et sont exhortées à modifier leurs méthodes. Corruption et bureaucratie doivent être éliminées partout où elles existent.
19. Le représentant du gouvernement du Canada a expliqué qu'un certain nombre de programmes ont permis au Canada et aux États-Unis de garantir le libre mouvement des personnes et des biens. Parmi ces programmes, on peut citer les projets d'infrastructure et le dédouanement préalable par les chauffeurs, à l'instar des dispositions de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. La technologie des transpondeurs permet le préavis automatique et réduit considérablement les temps d'attente. Une taxe supplémentaire par conteneur a permis de contribuer au fonds de pension à l'avantage des travailleurs. Dans la même veine, les aéroports imposent également une redevance pour utilisation de services aux fins d'améliorer les installations. Certaines redevances des transports routiers payées par les expéditeurs et les fournisseurs pourraient servir à améliorer les installations aux frontières.
20. Un membre travailleur du Kenya a précisé qu'au passage des frontières entre son pays et l'Ouganda, quantité de gens se livrent à des activités illicites. L'absence de signaux ou d'orientation, de même que le manque d'infrastructures facilitent la corruption. Les gouvernements, en particulier ceux des pays en développement, doivent s'assurer que le manque d'infrastructures n'engendre pas la corruption.
21. Le porte-parole du groupe des employeurs a rappelé la discussion générale, notamment la démarche du gouvernement du Canada. Si des problèmes existent (corruption, questions inutiles, etc.), des solutions doivent être élaborées pour les résoudre et les dépenses correspondantes assurées. Il serait également utile que les employeurs soient informés à l'avance de toute nouvelle réglementation pour que les coûts additionnels soient inscrits dans leur cadre tarifaire.

-
22. Un membre employeur a estimé que les passages des frontières pourraient être utilisés d'une manière positive, le transport routier apportant à la société une contribution nette. L'infrastructure est essentielle, mais elle est aussi coûteuse et, souvent, de meilleures procédures, qui permettraient aux chauffeurs de rentrer rapidement chez eux, atteindraient la même fin à un moindre coût. Un dialogue réel permettrait également de résoudre de nombreux problèmes. Des commissions tripartites de suivi aux frontières pourraient coordonner les heures d'ouverture des deux côtés de la frontière et avertir le secteur de tous changements de procédures et de tous faits nouveaux.
 23. Un membre employeur du Brésil a mentionné les résultats d'une récente enquête qui a révélé que la bureaucratie et les formalités douanières étaient loin d'être harmonisées dans les pays du MERCOSUR. L'accès, par exemple dans des localités de la jungle, et le transit par de grandes ou petites villes posent souvent des problèmes dans la région.
 24. Le porte-parole du groupe des travailleurs a déclaré que les employeurs ont adhéré à la plupart des préoccupations exprimées par les travailleurs. Il souhaite entendre de la part des gouvernements davantage de précisions sur la façon dont ils ont traité les problèmes reconnus – notamment, formalités douanières, absence d'accords internationaux.

**Thème 2: Déficiences relatives au personnel en poste
aux frontières (effectifs et comportement)**

25. Le porte-parole du groupe des travailleurs s'est étendu sur les plaintes des chauffeurs internationaux concernant les fonctionnaires chargés du contrôle douanier. Ces derniers recourent aux intimidations, extorsions et autres comportements influant sur la motivation des chauffeurs, freinant ainsi la productivité et compromettant la croissance économique des pays concernés. Les fonctionnaires aux frontières – immigration, douanes, police ou services sanitaires – devraient assurer la fluidité du passage des chauffeurs et des véhicules. Les gouvernements devraient veiller à affecter aux frontières des effectifs adéquats de fonctionnaires dotés des compétences et qualifications voulues, respectueux des normes de conduite internationales. Ils devraient en outre suivre les activités frontalières pour faciliter le mouvement des chauffeurs et des véhicules. Il incombe aux organisations économiques régionales de diffuser l'information à toutes les parties concernées, notamment aux syndicats. La conduite des fonctionnaires aux frontières doit faire l'objet d'un examen et d'une harmonisation, conformément aux conventions et aux codes de conduite internationaux pertinents.
26. Le porte-parole du groupe des employeurs est convenu de la gravité des problèmes qui se posent au passage des frontières et de la nécessité de les régler. Il a attiré l'attention des gouvernements sur les questions propres aux ressources humaines, en particulier les effectifs et les heures de travail des fonctionnaires. Accroître le professionnalisme de ces fonctionnaires et améliorer leurs conditions de travail sont tout autant nécessaires. Dans certains cas, même quand les frontières sont ouvertes jour et nuit, l'insuffisance du nombre de fonctionnaires qui leur est affecté se traduit par des files d'attente de plus en plus longues. Les activités menées vingt-quatre heures sur vingt-quatre permettent de mieux utiliser l'infrastructure et la technologie, mais le peu d'harmonisation entre les deux côtés de la frontière et l'absence de règles unifiées empêchent toute coordination. Toutes ces mesures étant indispensables au bon déroulement du passage des frontières, les pays voisins doivent en établir des calendriers de mise en œuvre. L'isolement contribuant à susciter ces problèmes, il faut établir des mécanismes qui permettent aux fonctionnaires aux frontières de communiquer avec leurs supérieurs pour que les difficultés soient réglées dès qu'elles apparaissent. Parfois, les chauffeurs subissent des retards et sont soumis à des tracasseries résultant de leur manque de connaissances tant linguistiques que des documents requis. Ces situations créent un état psychologique qui peut les exposer à des pressions et finir par leur faire adopter un comportement non professionnel. Les gouvernements devraient inciter les fonctionnaires aux frontières à accomplir leurs tâches

professionnelles dans la perspective du progrès économique de leurs pays respectifs. Afin de réduire les tentations de corruption, les fonctionnaires aux frontières devraient bénéficier d'une rémunération et de conditions de travail décentes, tout en étant tenus de respecter des normes élevées de conduite professionnelle et éthique. Il faudrait à cette fin appliquer les conventions internationales existantes en matière d'opérations menées au passage des frontières. L'OIT offre une occasion unique d'examiner les questions relatives aux ressources humaines au passage des frontières en vue d'aider à mieux faire appliquer les conventions en vigueur grâce aux commissions tripartites constituées aux échelons appropriés.

27. Le membre travailleur du Burkina Faso a fait ressortir de nouveau les problèmes énoncés par les orateurs précédents. La volonté politique peut empêcher l'escroquerie et l'extorsion, en particulier dans sa région d'Afrique occidentale, où les chauffeurs subissent un harcèlement considérable aux frontières et où les conventions et accords visant à faciliter le passage des frontières n'ont pas encore été dûment appliqués. L'orateur a fait siennes les opinions formulées par l'intervenant précédent. Une ferme volonté politique est nécessaire pour régler la question de la corruption. Au sein de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), un important projet a été lancé par la Banque mondiale pour traiter le problème, mais peu d'organisations à la base même, telles que les syndicats, y participent. Une solution globale s'impose, qui associe toutes les principales parties prenantes dans un dialogue social sous-régional efficace entre les gouvernements, les organisations d'employeurs et de travailleurs.
28. Un membre travailleur de la Fédération de Russie a approuvé les conclusions tirées par le porte-parole du groupe des employeurs, dont la plupart des vues coïncident avec celles du groupe des travailleurs. Les problèmes au passage des frontières, qui concernent de nombreuses questions différentes, se soldent souvent par d'importants retards et de longues files d'attente et de mauvaises conditions de travail. Certains de ces problèmes ont été délibérément exacerbés pour encourager corruption et népotisme. L'orateur a relevé entre autres exemples une file de 40 kilomètres à la frontière entre la Lettonie et la Fédération de Russie, la semaine passée. De tels retards engendrent la violence, l'ivresse et des efforts de la part des chauffeurs pour avancer dans la file par des moyens honnêtes ou illégaux. Les gouvernements, les employeurs et les travailleurs doivent œuvrer ensemble et en concertation pour résoudre ce type de problèmes d'une manière réaliste.
29. Le représentant du gouvernement du Nigéria a estimé que l'analyse présentée jusqu'à présent atteste les différents degrés d'intensité des problèmes d'une sous-région à l'autre. De nouvelles recherches sont nécessaires, en comparant par exemple le Royaume-Uni et la Fédération de Russie ou l'Afrique occidentale et d'autres régions. L'OIT pourrait rassembler les résultats de ces analyses aux fins de concevoir, d'une façon adaptée et pertinente, et non pas uniforme, divers groupements régionaux.
30. Un observateur, représentant la CEDEAO, a relevé que les problèmes examinés jusqu'à présent concernent la corruption, le manque de capacité et de sensibilisation, la médiocrité des infrastructures. Des systèmes de contrôle informatisés et intégrés, une analyse de situation par région et la validation des résultats par toutes les parties prenantes, la localisation électronique des marchandises et des véhicules constituent des voies prospectives judicieuses. La CEDEAO élabore actuellement des programmes visant à faciliter le mouvement des personnes, des biens, des services et des capitaux dans la région. Le programme relatif au transport routier s'attache aux éléments suivants: amélioration des infrastructures en matière de corridors prioritaires, création de guichets uniques et amélioration des installations aux postes frontières, campagnes de sensibilisation dans les Etats membres, formation des fonctionnaires affectés aux frontières, mise en place d'observatoires chargés de suivre et contrôler les mauvaises pratiques et accroissement de la capacité et de l'efficacité au passage des frontières. Ses travaux s'appuient sur le système automatisé des données douanières (ASYCUDA) mis au

point par la CNUCED et sur le réseau des systèmes douaniers informatisés de la région, avec suivi électronique des véhicules (du départ jusqu'à la destination) au moyen du système mondial de localisation (GPS) et la création de centres d'inspection des véhicules. Les chefs des Etats membres de la CEDEAO ont adopté, en 2005, un texte portant création des commissions de facilitation (commissions de facilitation de la gestion aux échelons du pays, de la région et des corridors), qui font évoluer la volonté politique, dont a parlé l'orateur précédent, par l'intermédiaire de rapports, de recommandations et d'interventions auprès des Etats membres. Ces mesures ont contribué à l'élaboration de séries d'indicateurs, à la publication des procédures relatives au passage des frontières et à la formation de gardes frontière (y compris aux inspections conjointes aux frontières).

31. La représentante du gouvernement de l'Autriche a déclaré que le groupe gouvernemental avait examiné ces questions à fond et que la page Web de SECTOR sur le secteur des transports offre un hyperlien avec le code de conduite du Royaume Uni pour le personnel des frontières. On pourrait également envisager un code de conduite international pour ce personnel. Le problème de la corruption est sans doute moins patent aux frontières autrichiennes. Cependant, l'Autriche serait en mesure d'appuyer l'idée d'une coopération tripartite concernant le passage des frontières. Le ministère de l'Intérieur tient régulièrement des réunions stratégiques avec les pays voisins sur les procédures de passage. L'Autriche pourrait envisager d'ajouter des questions sociales (y compris le VIH/SIDA) à l'ordre du jour et d'inviter les partenaires sociaux pour consultations.
32. Un observateur de la CEE-ONU a fait part des préoccupations de son organisation au sujet de la sécurité routière, de la sécurité des personnes et des marchandises, des répercussions économiques des problèmes liés au passage des frontières, et de la corruption. Les réalités politiques et économiques diffèrent d'un pays à l'autre, ce qui signifie que les procédures de consultation au plan local sont importantes lorsqu'il s'agit de trouver des solutions, qu'elles soient simples ou complexes. La Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières est un accord-cadre qui fournit des orientations sur la façon d'organiser la gestion intégrée des frontières au plan local et qui peut, en tant que tel, aider les gouvernements à faire des progrès en la matière. Cette convention porte sur les contrôles communs entre Etats limitrophes, la formule de l'arrêt unique, l'harmonisation des procédures, et les orientations visant à coordonner les activités des pouvoirs publics aux frontières, notamment sur les points suivants: douane, frontière, immigration, contrôles vétérinaires, santé et police. La CEE-ONU collabore avec d'autres organisations et avec les Etats qui sont parties à la convention aux fins de fournir des recommandations pratiques au plan national. Ainsi, un séminaire destiné à renforcer son application a été organisé récemment à Moscou par la CEE-ONU et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), en collaboration avec la Communauté économique eurasienne. Au cours de ce séminaire, il a été recommandé d'élaborer des modèles d'accords conclus au niveau local et portant sur la coopération entre pays limitrophes, de diffuser les meilleures pratiques et directives relatives à l'infrastructure des postes frontière (voies, conception, sécurité, etc.) et aux procédures en s'inspirant du «guichet unique» (formule de l'arrêt unique), et d'élaborer un modèle d'échange transfrontalier de données électroniques. Les engorgements aux frontières sont souvent aggravés par le fait que le trafic en transit vient s'ajouter au trafic local et que certains Etats ne se conforment pas aux procédures appliquées au transit international. La CEE-ONU s'est félicitée des travaux entrepris par l'OIT dans ce domaine. La convention sur l'harmonisation offre aux pays un moyen aisé d'examiner la question des passages aux frontières dans un cadre structuré. L'intervenant a invité les gouvernements à envisager l'adhésion à cette convention, qui est ouverte à tous les Etats membres des Nations Unies, et il a demandé aux participants de recommander à la CEE-ONU et à l'OIT de mettre sur pied une formation et des activités conjointes concernant les dispositions de la convention sur l'harmonisation.

-
33. Le représentant du gouvernement de l'Argentine s'est associé à ses collègues de l'Autriche et du Nigéria pour insister sur la nécessité de créer et de promouvoir des commissions tripartites chargées de contrôler et d'assumer d'autres responsabilités au passage des frontières en simplifiant la documentation et les procédures dans ce domaine. Il est aussi très important de fournir une formation et une assistance aux personnes travaillant dans les services des douanes. Les agents des douanes devraient être rémunérés correctement, de façon à éviter les problèmes qui se posent aujourd'hui.
34. Une représentante du gouvernement du Gabon a remercié l'OIT pour avoir organisé cette réunion tripartite constructive, qui permet aux participants de bénéficier des nombreuses expériences utiles recensées dans d'autres pays. En ce qui concerne les problèmes de corruption, elle a fait observer que les gouvernements jouent un rôle décisif en vue d'améliorer les infrastructures et de garantir un mouvement sans encombre des marchandises de part et d'autre des frontières. Certains exemples montrent que la mobilité transfrontalière peut être entravée par le manque de formation dispensée dans les zones frontalières dans certains pays d'Afrique, essentiellement en raison d'une mauvaise coordination entre les gouvernements concernés. L'intervenante a déclaré que la corruption soulève de nombreuses questions délicates, l'une des plus graves étant le manque de formation des fonctionnaires chargés du contrôle douanier. La pauvreté est un autre problème délicat, qui prouve la justesse de l'Agenda de l'OIT du travail décent, dont l'objet est de parvenir à un monde plus équitable.
35. Le représentant du gouvernement du République bolivarienne du Venezuela a exprimé son accord avec les vues de sa collègue du gouvernement de l'Autriche, qui propose une coopération tripartite destinée à résoudre les problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs internationaux. Il a néanmoins suggéré de remplacer l'appellation «commissions tripartites» par «groupes tripartites», au motif que le terme «commissions» peut donner l'impression d'une formalité dont la mise en place implique un intense travail administratif.
36. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a corroboré ce point de vue en invoquant le fait qu'une commission est une instance formellement établie ou qui se réunit régulièrement, chaque pays étant en fait libre d'adopter une méthode différente pour résoudre les problèmes qu'il rencontre.
37. Le représentant du gouvernement du Cameroun a constaté que deux pays voisins enclavés, à savoir la République centrafricaine et le Tchad, sont tributaires du port de Douala, situé au Cameroun, pour le transport maritime international. Des débats ont lieu actuellement avec ces deux pays pour améliorer leur flux d'approvisionnement. L'intervenant, qui est lui-même agent des douanes, est pleinement conscient que la situation, eu égard à la corruption, varie d'un pays à l'autre. Au Cameroun, une campagne anticorruption, l'adoption des mesures destinées à la gestion des risques, l'amélioration de l'outil informatique et la simplification des procédures (comme celle du transit) sont des actions concrètes entreprises par le gouvernement de manière générale et la Direction générale des douanes en particulier pour répondre aux critiques formulées généralement contre les administrations des douanes, même dans le domaine de la mobilité transfrontalière. Il est important de signaler qu'il y a lieu de se réjouir de l'intervention du représentant de la Grande-Bretagne en ce qui concerne le code éthique pour dire qu'un projet de code éthique sera certainement adopté dans les prochains jours pour garantir l'intégrité des fonctionnaires intervenant dans la gestion des opérations douanières.
38. La représentante du gouvernement du Ghana a félicité les partenaires sociaux d'être parvenus à un consensus sur le rôle décisif que joue le dialogue social tripartite pour résoudre les problèmes liés à la mobilité transfrontalière des chauffeurs internationaux. Bien que la situation varie d'un Etat à l'autre, des efforts considérables ont été consentis dans bon nombre de pays aux fins de promouvoir le dialogue social tripartite en tant que

mécanisme de résolution des problèmes. Les multiples expériences menées à travers le monde montrent le rôle essentiel que jouent les gouvernements dans la mise en œuvre d'une consultation tripartite sur l'harmonisation des opérations transfrontières, en vue de garantir un flux des marchandises sûr et rationnel de part et d'autre des frontières.

39. Le représentant du gouvernement de l'Equateur a instamment prié l'OIT de créer, à l'intention du personnel des services des douanes et d'autres départements impliqués dans les opérations transfrontalières, un lien hypertexte depuis son site Web vers des codes de conduite de différents pays, en particulier celui élaboré par le gouvernement du Royaume-Uni. Il a exprimé le souhait que l'OIT puisse assurer la traduction de ces codes dans les trois langues officielles.
40. Un membre employeur a remercié le groupe gouvernemental et le groupe des travailleurs pour les vues qu'ils ont exprimées, en précisant que son groupe n'est pas dupe et qu'il a pleinement conscience des différents cas de corruption au passage des frontières. Des organes régionaux, tels que la CEDEAO et la CEE-ONU, devraient jouer un rôle clair pour mettre au point des solutions à ce problème, et l'OIT devrait surveiller l'élaboration de ces solutions à l'échelon international. L'intervenant s'est félicité au nom de son groupe du consensus atteint sur les problèmes liés aux chauffeurs internationaux, y compris la reconnaissance du rôle du tripartisme dans la mise en œuvre de solutions pragmatiques au problème de la corruption.
41. Le membre travailleur d'Afrique du Sud a souligné la nécessité pour les gouvernements et les partenaires sociaux de prendre des mesures de lutte contre la corruption, qui concernent aussi bien les gouvernements que les employeurs et les travailleurs. On ne saurait apporter de solution au problème de la corruption si l'on ne garde pas à l'esprit qu'il implique deux parties, le corrupteur et le corrompu.
42. Le membre travailleur du Honduras a déploré l'absence de représentants, tant du gouvernement que des employeurs de son pays, à la réunion. Etant donné que bon nombre de chauffeurs internationaux opérant dans sa sous-région sont souvent tenus pour responsables du trafic illégal d'êtres humains et de substances réglementées, et ce bien qu'ils ne soient pas informés des marchandises qu'ils transportent, l'intervenant a estimé que les sociétés de transport routier devraient être tenues de certifier que leurs camionneurs ne sont ni informés ni responsables du contenu du chargement qu'ils transportent. Il a souligné l'existence d'un autre problème majeur, à savoir la rémunération insuffisante des camionneurs fondée sur le travail à la tâche.
43. Le porte-parole du groupe des travailleurs s'est montré très satisfait de l'ambiance extrêmement positive de la réunion, estimant qu'elle reflète la volonté des gouvernements et des partenaires sociaux de parvenir à un consensus sur les problèmes délicats inscrits à l'ordre du jour. Il a souligné l'importance du dialogue tripartite pour résoudre les problèmes sociaux et dans le domaine du travail, auquel devraient être associés les agents des douanes. Ces derniers devraient par ailleurs recevoir une meilleure formation pour être mieux à même d'encourager le transport routier transfrontalier.
44. Le vice-président du groupe des employeurs a constaté que la solution aux problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs internationaux nécessite un effort de dialogue permanent. Il convient également de reconnaître que les agents des douanes travaillent dans des conditions aussi difficiles que les chauffeurs, et de souligner en particulier les problèmes induits par la communication avec les chauffeurs étrangers et par la fatigue.

Thème 3: Opérations relatives à la délivrance et au contrôle des visas

45. M^{me} Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du travail du BIT, a présenté la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, en précisant qu'elle peut éventuellement être adaptée au secteur des transports routiers. Elle a mentionné l'objet et le contenu de ladite convention, adoptée en 2003 et entrée en vigueur en février 2005, qui prévoit que les pays l'ayant ratifiée délivrent aux gens de mer une pièce d'identité fiable, de façon à leur faciliter l'accès aux pays étrangers à des fins professionnelles. Ce document nécessite l'appui des infrastructures nationales, qui doivent en garantir la sécurité et aider à vérifier l'identité de son titulaire. Compte tenu que ces dispositions semblent tout à fait s'appliquer au cas du transport routier, puisqu'elles portent sur l'identification des travailleurs, la convention maritime pourrait, sous réserve de certaines adaptations, être proposée à titre de modèle pour résoudre les problèmes relatifs aux visas délivrés aux chauffeurs routiers dans le secteur des transports routiers. Si le concept de permission à terre n'existe pas dans le contexte du transport routier, il convient en revanche de définir la notion de «chauffeur routier» sur le modèle des «gens de mer». Une révision à des fins d'adhésion serait nécessaire aussi du fait que les chauffeurs routiers conduisent un véhicule et transportent avec eux un chargement, tandis que les gens de mer ont des permissions à terre et embarquent sur un navire ou le quittent.
46. M^{me} Doumbia-Henry a exposé comme suit la convention n° 185 dans ses grands traits, en précisant les sections qui sont susceptibles d'être transposées aux chauffeurs routiers:
- la pièce d'identité ne peut être délivrée que par le pays dont le requérant est ressortissant ou par celui où il a sa résidence permanente;
 - ce pays doit s'assurer de l'authenticité de la profession de chauffeur routier du requérant ou de sa qualité de membre des équipages des véhicules;
 - pour délivrer une pièce d'identité, chaque pays doit se conformer aux mêmes prescriptions minimales concernant les procédés et procédures internationaux que celles relatives à la délivrance des passeports;
 - les procédés et procédures de délivrance doivent être évalués au moins tous les cinq ans, indépendamment du fonctionnement du système national de délivrance des pièces d'identité;
 - les rapports de ces évaluations doivent être mis à la disposition des autres pays et examinés au niveau international;
 - les pays qui satisfont pleinement aux prescriptions internationales minimales relatives à la délivrance des pièces d'identité figureront sur une liste approuvée par l'OIT.
47. M^{me} Doumbia-Henry a brièvement présenté aux participants les particularités des pièces d'identité des gens de mer, qui sont les suivantes:
- elles doivent avoir une durée de validité maximale de 5+5 ans;
 - elles doivent être équipées d'un procédé empêchant les falsifications, sur le modèle de celui utilisé pour les passeports;
 - les données contenues dans les pièces d'identité doivent être lisibles par machine (conformément aux spécifications de l'OACI) et conformes au modèle présenté dans la convention;
 - les pièces d'identité doivent comporter une photographie, la signature et une empreinte digitale du requérant;

-
- l’empreinte digitale doit être traduite sous forme de chiffres dans un code-barres et être conforme à une prescription internationale visant à garantir l’interopérabilité mondiale et permettre ainsi la vérification dans tous les pays se conformant à cette prescription;
 - les principaux éléments d’information doivent être saisis dans une base de données nationale.

48. En ce qui concerne la vérification de l’identité des titulaires aux points de passage des frontières, M^{me} Doumbia-Henry a précisé dans quelles conditions elle doit s’effectuer, à savoir:

- elle devra être aussi rapide que possible, sous réserve que l’avis de l’arrivée du titulaire ait été reçu préalablement dans un délai raisonnable; et
- elle ne devra rien coûter aux travailleurs ou aux employeurs.

L’intervenante a expliqué que, grâce à la réglementation internationale, aux travaux et aux tests effectués en relation avec la convention n° 185, le pays d’entrée est en mesure de vérifier avec suffisamment d’exactitude si l’empreinte digitale du chauffeur correspond aux données contenues dans le code-barres figurant sur la pièce d’identité. De même, si l’examen de l’empreinte digitale n’est pas concluant, ou si, pour tout autre motif, il existe des raisons de douter de l’authenticité de la pièce d’identité, les autorités aux points d’entrée doivent pouvoir accéder aux informations contenues dans la base de données nationale soit électroniquement soit par un centre de coordination national accessible 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Ce service peut être accessible en tout temps, y compris après que les informations concernant les travailleurs ont été fournies préalablement à leur arrivée, comme décrit précédemment. L’intervenante a déclaré que l’entrée est autorisée lorsqu’une pièce d’identité est complétée par un passeport et qu’elle est sollicitée pour les besoins du transport routier.

49. L’entrée peut être autorisée, sauf pour les motifs suivants:

- il existe des raisons manifestes de douter de l’authenticité de la pièce d’identité; ou
- il existe une raison de refuser l’entrée aux motifs de la santé publique, de la sécurité publique, de l’ordre public ou de la sécurité nationale; ou
- les chauffeurs ne peuvent fournir de preuves satisfaisantes, si besoin est, concernant la nature temporaire de leur séjour; ou
- le pays qui délivre la pièce d’identité ne respecte pas les prescriptions minimales relatives aux procédures de délivrance (comme en atteste le fait qu’il ne figure pas dans la liste des pays approuvée par l’OIT).

50. Enfin, concernant la protection des droits des travailleurs, M^{me} Doumbia-Henry a fait observer que:

- les travailleurs doivent bénéficier d’un droit de recours opposable au refus ou retrait de la carte d’identité;
- les travailleurs doivent pouvoir vérifier le contenu non lisible de la carte d’identité qui leur est délivrée et avoir le droit de s’assurer qu’elle ne contient aucun détail personnel non autorisé; et
- tous autres droits, en particulier ceux qui touchent à la dignité et à la vie privée du travailleur, doivent être respectés.

51. Alors que les dispositions de la convention n° 185 doivent être adaptées aux activités du secteur des transports routiers et aux besoins spécifiques des chauffeurs, il semble que les

principes contenus dans la convention pourraient servir à faciliter le transport routier international. L'oratrice a relevé deux options possibles. La première consisterait à adopter une nouvelle convention, avec les adaptations requises, sur les transports routiers. Il faudra toutefois du temps pour y parvenir. La seconde consisterait à adopter, à titre intérimaire, un instrument non contraignant, en vertu duquel les pays concernés pourraient décider délibérément d'appliquer les dispositions de la convention n° 185 aux transports routiers, sous réserve d'un certain nombre de modifications et à titre réciproque. Néanmoins, il faudrait commencer par adopter des conclusions précises à ce sujet.

52. En réponse à une question de la représentante du gouvernement de l'Autriche, M^{me} Doumbia-Henry a expliqué que les puces, les systèmes lisibles par machine et autres codes-barres ne sont que des supports contenant les données pertinentes. Les codes-barres présentent l'avantage d'être très bon marché et facilement accessibles. En principe, les pays qui sont en mesure d'utiliser les documents lisibles par machine et les systèmes à puces ont également accès aux codes-barres. L'utilisation des codes-barres associée aux documents lisibles par machine et aux systèmes à puces n'induit pas de coût supplémentaire majeur, compte tenu que ces trois systèmes sont d'ores et déjà conformes aux prescriptions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les pièces d'identité des gens de mer (PIM) offrent un moyen de recenser et d'identifier une grande catégorie de travailleurs et d'apporter la preuve que ces derniers sont bien les personnes qu'ils prétendent être. Les dispositifs de sécurité prévus par la convention n° 185 viendraient s'ajouter aux systèmes existants.
53. En réponse à une question du représentant du gouvernement du Canada, M^{me} Doumbia-Henry a confirmé que, contrairement aux systèmes à puces, les codes-barres et les systèmes lisibles par machine ne peuvent stocker qu'une quantité limitée d'informations.
54. Le porte-parole du groupe des employeurs s'est demandé si les PIM peuvent être utilisées dans le processus de délivrance des visas. Les membres de son groupe sont conscients qu'il existe différents systèmes de délivrance des visas, que les Etats continueront à utiliser dans un avenir prévisible. Dans ce contexte, il est important que les consulats puissent identifier toute personne sollicitant un visa, démarche qui pourrait être grandement simplifiée si ces derniers avaient accès aux bases de données nationales et pouvaient ainsi s'assurer que les requérants sont de bonne foi.
55. M^{me} Doumbia-Henry est convenue du caractère minimaliste de cette méthode d'utilisation des PIM. Les Etats-Unis espéraient que la convention faciliterait la délivrance de visas, admettant que cette méthode fournit aux autorités davantage d'informations qu'elles n'en disposent en temps normal. L'accès aux bases de données nationales est très précieux.
56. En réponse à une question du porte-parole du groupe des travailleurs, M^{me} Doumbia-Henry a souligné que la convention n° 185 comporte trois annexes (l'une portant sur le modèle pour la pièce d'identité des gens de mer, la deuxième sur les bases de données électroniques, et la troisième sur les prescriptions et procédures et pratiques recommandées concernant la délivrance des PIM). La troisième annexe met en évidence dans une première partie les prescriptions obligatoires et fournit dans la seconde partie des orientations relatives aux procédures et pratiques recommandées pour les mettre en œuvre. Il y est question de répartition des responsabilités, de séparation des structures et de systèmes de vérification. Combiné avec le système international de surveillance, ce dispositif permettrait de garantir la sécurité des procédures de délivrance et la fiabilité des PIM.
57. Le porte-parole du groupe des employeurs a établi un lien entre l'attention permanente que les Etats portent au contrôle des visas et les considérations économiques et en matière de sécurité. Or ces tendances varient selon les régions, et des visas sont désormais requis pour se rendre dans les pays de la Communauté des Etats indépendants (CEI), alors qu'ils ne

sont plus nécessaires pour voyager au sein de l'espace Schengen. Si l'obtention d'un visa reste obligatoire pour les chauffeurs internationaux, ces derniers doivent, dans le pire des cas, jouir du même traitement que les touristes. Si les membres du groupe des employeurs sont conscients des préoccupations en matière de sécurité de l'Etat et de contrôle des migrations, il n'en reste pas moins que la discrimination envers les chauffeurs routiers est injustifiable. La quantité de documents requis par certains Etats pour délivrer un visa est excessive, en particulier lorsque certains documents ne semblent pas indispensables pour établir la profession du requérant. Cette situation, encore aggravée par la durée excessive du traitement des demandes et la courte période de validité des visas, est une entrave tant à l'activité des entreprises qu'au commerce international. Les employeurs ne pouvant être certains que leurs chauffeurs se verront délivrer des visas, ils ne sont pas en mesure de leur proposer des contrats d'emploi de longue durée. Une base de données, telle que décrite dans la convention n° 185, pourrait faciliter le processus de demande de visa et fournir des informations sur les antécédents des chauffeurs, de sorte que les Etats puissent prendre des décisions rapidement et en connaissance de cause. Il importe que les procédures de demande de visa s'alignent sur la technologie des transports routiers et qu'elles ne constituent pas une entrave aux mouvements des chauffeurs entre les pays de l'espace Schengen. L'exigence imposée aux camionneurs de passer dans le pays leur ayant délivré le visa 70 pour cent du temps consacré à leurs déplacements à l'intérieur de l'espace Schengen pose de graves problèmes aux chauffeurs transportant des chargements mixtes et empêche toute flexibilité dans le recours aux technologies. S'il arrive que, par inadvertance, des chauffeurs ne se conforment pas à cette disposition, ils sont considérés comme ayant violé les conditions de délivrance de leur visa, ce qui pourrait entraîner le rejet de toute demande ultérieure. Les chauffeurs ne doivent en aucun cas bénéficier d'un traitement inférieur à celui dont jouissent les autres citoyens et être, de préférence, traités conformément aux dispositions de la convention n° 185. Pour ce faire, il conviendrait que les participants demandent au Conseil d'administration du BIT de mener une étude sur la situation actuelle dans différents pays aux fins de prendre les mesures nécessaires pour adapter la convention n° 185 aux chauffeurs internationaux.

- 58.** Un conseiller employeur a prié les participants de tenir compte, au cours de leurs délibérations, des cinq considérations suivantes: 1) l'OIT a l'expérience d'autres catégories professionnelles en matière de facilitation du passage aux frontières et elle est parfaitement qualifiée pour faire avancer les choses dans ce domaine; 2) la convention n° 108 avait connu un grand succès et la convention n° 185 était sa continuité logique; 3) une carte biométrique délivrée conformément aux dispositions de la convention n° 185 est le moyen le plus sûr d'établir la profession d'un travailleur aux fins de faciliter la délivrance de visas; 4) les chauffeurs internationaux ne devraient pas être victimes de pratiques discriminatoires par rapport à d'autres travailleurs, comme les gens de mer ou le personnel de l'aviation civile; et 5) la réunion pourrait constituer le point de départ d'un processus qui serait contrôlé par les mandants sans pour autant restreindre les prérogatives des Etats, qui conserveraient le pouvoir de décision. Les membres du groupe des employeurs ont ainsi demandé à tous les participants de bien vouloir examiner attentivement les trois options proposées par M^{me} Doumbia-Henry.
- 59.** Le membre travailleur de la Suède a souligné trois principes de la plus haute importance aux yeux des membres de son groupe. Tout d'abord, il est légitime que chaque Etat souhaite connaître le nombre de personnes qui pénètrent sur son territoire et dans quel but. Ensuite, les chauffeurs ne devraient pas avoir à supporter, directement ou indirectement, les coûts induits par les procédures de demande de visas (comme la perte de temps par exemple); c'est à l'employeur que devrait incomber cette charge, étant donné que les travailleurs ne devraient pas avoir à payer pour travailler. Enfin, le droit de pénétrer sur le territoire d'un Etat se distingue du droit d'y travailler; les systèmes de délivrance des visas devraient tenir en compte et se prémunir contre l'emploi illégal.

-
60. Un membre travailleur du Chili a expliqué qu'au sein MERCOSUR les chauffeurs peuvent franchir les frontières sans encombre pour autant qu'ils soient en possession de documents précisant la société qui les emploie, leur propre identité ainsi que le numéro d'immatriculation de leur véhicule. En outre, ils doivent remplir un formulaire, qui indique la durée de leur séjour dans le pays étranger. Lorsque toutes ces conditions sont remplies, on ne constate aucun problème majeur de passage aux frontières. Les restrictions imposées au transport de marchandises entre plusieurs points situés dans des pays étrangers permettent de protéger les chauffeurs contre la précarité et de réduire les risques de voir apparaître des chauffeurs illégaux. Cependant, le système de rémunération existant, qui se fonde sur les chargements transportés, porte préjudice aux perspectives de carrière des chauffeurs. Et compte tenu des lourdes responsabilités qui leur sont confiées, leurs conditions de travail mériteraient d'être aussi satisfaisantes que possible.
61. Un membre travailleur de la Fédération de Russie a attiré l'attention sur les graves difficultés qu'éprouvent les travailleurs des transports routiers transfrontaliers dans les pays de l'ex-Union soviétique. Les formalités administratives de délivrance et de traitement des visas provoquent de grands retards. Soixante-dix pour cent des demandeurs de visa se retrouvent sans l'avoir obtenu. Les consulats limitent à dix jours la durée des séjours non renouvelables: les chauffeurs doivent, de ce fait, souvent partir avant le déchargement des marchandises ou se trouvent en contravention avec les prescriptions en matière de délivrance du visa. Trois à quatre semaines, une trentaine de justificatifs et la présence du chauffeur sont nécessaires pour obtenir un visa. Durant ce laps de temps, le chauffeur ne peut travailler, d'où perte de revenu, chômage et difficultés familiales. S'il ne conduit pas, il perd les connaissances acquises par la formation et sa valeur sur le marché. La longue procédure des demandes de visa entraîne stress et accidents. Un moindre attrait pour la profession et une pénurie de chauffeurs internationaux en sont les conséquences. Compte tenu des politiques en vigueur en matière de migrations, peu de chauffeurs peuvent espérer des facilités qui les dispensent de visa. Il importe par conséquent que les chauffeurs internationaux bénéficient d'un instrument international, analogue à la convention n° 185, qui confirme l'identité des chauffeurs et facilite la délivrance de visas.
62. La représentante du gouvernement de l'Autriche a déclaré que les ministères de l'Economie, du Travail, des Transports et de l'Intérieur de son pays ont adopté la position commune suivante: l'Autriche n'est pas favorable à l'élaboration d'une convention de l'OIT sur les pièces d'identité pour les chauffeurs internationaux qui serait semblable à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. La délivrance de visas de longue durée pour les chauffeurs internationaux serait préférable. Le problème est régional et exige une solution régionale. Les coûts de mise en œuvre d'un système analogue à celui prescrit par la convention n° 185 sont trop élevés, et l'Autriche a déjà consacré des sommes importantes à l'établissement de passeports biométriques utilisant un modèle biométrique différent. Jusqu'à présent, la convention n° 185 n'a été ratifiée que par sept pays. La délivrance de visas de longue durée pour les chauffeurs internationaux semble être la solution logique.
63. Le représentant du gouvernement du Canada a précisé que, dans son pays, la moitié des véhicules transfrontaliers sont exploités par des chauffeurs indépendants, qu'il serait alors impossible d'identifier par rapport à un employeur.
64. Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a déclaré que son pays entretient, avec une cinquantaine de pays qui utilisent les transports routiers, des relations commerciales représentant le quart de son chiffre d'affaires en matière de commerce extérieur, soit l'équivalent de 58 milliards de dollars des Etats-Unis, et nécessitant l'utilisation de 24 000 camions transfrontaliers et la participation de plus de 50 000 chauffeurs. Les chauffeurs routiers internationaux russes ont besoin de visas, et le gouvernement n'a cessé de demander aux services compétents des Etats étrangers d'en faciliter la délivrance. L'importance des visas a été reconnue au sein de la CEE-ONU, mais

aucune solution n'a été trouvée. Les difficultés relatives aux demandes de visa influent sur la productivité des chauffeurs et des flottes de véhicules. Les chauffeurs routiers internationaux constituent une catégorie particulière de citoyens dont la part dans l'économie est notable. Il importe par conséquent de parvenir à un accord international qui facilitera la délivrance de visas de longue durée à entrées multiples sur présentation d'un minimum de pièces justificatives. Partant, les premières mesures pour faciliter la mobilité des chauffeurs internationaux consisteraient à mettre en place un mécanisme de délivrance de pièces d'identité spéciales pour ces travailleurs et de les enregistrer comme chauffeurs internationaux.

65. Un observateur de la CEDEAO a mentionné que les Etats Membres de sa région reconnaissent les passeports pour les personnes et les certificats de transhumance pour le mouvement transfrontalier du bétail, une grande partie de la population étant nomade. Pour les véhicules, les papiers d'assurance sont obligatoires.
66. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a précisé que, en raison des mesures accrues en matière de sécurité, les chauffeurs internationaux doivent détenir des pièces d'identité vérifiables. Ces exigences sont largement à l'origine des retards relatifs à la délivrance de visas. Le rapport du Bureau énumère 25 documents nécessaires pour l'obtention d'un visa, notamment le «carnet TIR» et les documents relatifs au chargement. La validité des visas étant d'un mois seulement, les chauffeurs iraniens subissent de lourdes pertes. L'orateur a fait remarquer l'absence de consensus, même dans les pays d'Europe qui semblent hésiter à simplifier les procédures. L'intervention de l'OIT est indispensable pour que les travailleurs des transports internationaux dans les pays en développement bénéficient de conditions de travail décentes.
67. Le représentant du gouvernement de la République bolivarienne du Venezuela a déclaré qu'il partage l'opinion de l'Autriche et du membre travailleur du Chili, qui a fait référence à l'expérience positive du MERCOSUR; l'orateur a précisé que son pays est opposé à tout instrument international qui serait analogue à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, ou qui la prendrait comme modèle. Une solution serait d'améliorer la procédure de délivrance des visas, en particulier pour les chauffeurs internationaux.
68. Le représentant du gouvernement du Bélarus a fait sienne l'opinion du porte-parole du groupe des employeurs, soulignant que l'obligation pour les chauffeurs routiers internationaux, dans les pays de la CEI, d'obtenir un visa constitue un obstacle aux échanges; cette situation prive cette catégorie de travailleurs de leur droit au travail et de traverser les frontières pour accomplir leur tâche. Certains gouvernements ont déclaré leur intention de simplifier les procédures en matière de visas, mais aucune amélioration n'est intervenue. Bien au contraire, la situation s'est encore détériorée depuis la Conférence des ministères des transports. Il faut trouver des solutions radicales, en adaptant la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, ou en adoptant un nouvel instrument international.
69. Un observateur de l'Union internationale des transports routiers (IRU), tout en se félicitant de la bonne volonté manifestée par la représentante du gouvernement de l'Autriche, a estimé que les visas de longue durée ne sauraient constituer une solution, car ils n'ont pas cours en général et pas même au niveau régional. Un dispositif aussi particulier mettrait les chauffeurs internationaux encore plus à la merci des services consulaires. L'orateur a cité à titre d'exemple le recueil de directives pratiques de la communauté concernant les visas dans la zone Schengen, qui est en cours d'élaboration. Le projet de document ne fait aucune référence aux chauffeurs internationaux en tant que catégorie spécifique justifiant un traitement préférentiel en matière de visas, bien qu'il prévoie un tel traitement à l'intention d'autres catégories de citoyens. En outre, la profession compte un grand nombre

d'exploitants propriétaires qui pourraient faire une déclaration officielle «sous serment» concernant leur statut de chauffeurs internationaux afin d'obtenir des visas, le cas échéant. Ces déclarations sont aisément vérifiables par les autorités.

70. Le vice-président travailleur a approuvé l'avis des employeurs de simplifier les procédures en matière de visas. Des services de transports transfrontaliers, efficaces et bien organisés, sont essentiels pour assurer le bon fonctionnement des économies.

**Thème 4: VIH/SIDA: problèmes se posant au passage des frontières;
promotion sur le lieu de travail des orientations de l'OIT
sur la prévention et la protection contre le VIH/SIDA**

71. Un conseiller de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a rappelé l'ampleur de la pandémie de VIH/SIDA. Pour les travailleurs, il s'agit non seulement d'une question de santé, mais également de discrimination. En fait, il pose un énorme problème social et de développement. L'Afrique a été durement touchée par la pandémie, qui sévit également dans d'autres régions. L'Asie risque à l'avenir d'être atteinte autant que l'Afrique l'est aujourd'hui. Les pays industrialisés ne sont pas épargnés. Le VIH/SIDA devrait être combattu sur le lieu de travail. La mondialisation se répercute sur les transports, et les travailleurs de ce secteur sont fortement touchés.
72. Divers facteurs influent sur le comportement des chauffeurs routiers. Soumis à un stress important, les chauffeurs se heurtent à des conditions de travail difficiles. Victimes de la situation, ils ne devraient pas être stigmatisés. Un vaccin contre le VIH/SIDA ne sera pas largement disponible avant de nombreuses années. Admettre que le VIH/SIDA est un problème qui concerne le lieu de travail serait un point de départ pour des activités de prévention. Les syndicats doivent être considérés comme d'importantes parties prenantes. Les employeurs perdent de nombreux travailleurs et doivent par conséquent se charger également de prendre des mesures. Gouvernements, groupements d'employeurs et de travailleurs doivent œuvrer de concert. Programmes de prévention, distributions de préservatifs, centres de santé et de conseils sont nécessaires. Les besoins des familles ne devraient pas être négligés. Toutefois, le dépistage du VIH/SIDA devrait être librement consenti, non obligatoire et ne pas constituer une condition préalable à l'obtention d'un emploi.
73. L'orateur a souligné que le VIH/SIDA est un problème qui touche le lieu de travail et devrait être abordé de différentes manières, notamment par des programmes sectoriels ad hoc. Ce problème touche non seulement les travailleurs, mais également les employeurs qui perdent du personnel expérimenté. Une coopération tripartite est partant nécessaire; elle devrait porter sur des questions telles que l'éducation, la formation, la promotion du préservatif et la construction de centres de santé, en particulier dans les corridors de transport. Ces services devraient être accessibles aux familles des chauffeurs. L'orateur est convenu, avec l'intervenant précédent, qu'il faudrait éviter toute stigmatisation; le dépistage devrait être librement consenti et ne pas constituer une condition préalable à l'obtention d'un emploi.
74. Le porte-parole du groupe des employeurs a reconnu que le VIH/SIDA est un problème majeur, qui se propage très rapidement: il devrait atteindre en 2015 quelque 75 millions de personnes. Il revêt en outre un caractère international, ne se limitant pas aux frontières nationales. Ses principales victimes sont les chauffeurs et leurs familles, mais les employeurs en pâtissent également. Le secteur des transports perd du personnel qualifié. Il s'impose de concevoir clairement la façon de traiter la question, en tenant compte du milieu de travail particulier. Il faudrait évaluer les risques potentiels aux points d'attente. L'attention devrait porter sur la prévention, la mise en place d'installations de soins, en particulier au passage des frontières. Le temps d'attente doit être réduit. Les programmes de sensibilisation et d'éducation nécessaires doivent s'attacher aux conseils pratiques et à

l'hygiène. Le risque de pertes à ne rien faire est bien plus élevé que les coûts des mesures à prendre.

75. Le membre employeur du Brésil a rappelé le problème majeur que représente le VIH/SIDA dans son pays, notamment dans le secteur des transports. Un programme national, mis en œuvre depuis 1997 et auquel participe la société civile, cible les chauffeurs routiers. Il comprend des mesures de prévention pour les chauffeurs et d'assistance dans de nombreux points d'attente. La Confédération nationale des transports soutient ce programme et on ne saurait trop faire valoir l'importance d'un partenariat tripartite.
76. Le membre travailleur de l'Afrique du Sud a décrit la situation dans son pays. Les syndicats ont déjà présenté en 1995 aux employeurs une initiative proposant une collaboration relative aux questions de VIH/SIDA. Une politique commune établissant les droits des travailleurs a été adoptée. La stigmatisation pose un grand problème: le VIH/SIDA est souvent lié à un comportement erroné, mais en réalité ce sont les personnes pauvres, vulnérables, dont les conditions de travail sont défavorables en raison d'infrastructures insuffisantes, qui sont le plus prédisposées à l'infection. Un projet intitulé «Trucking against AIDS», lancé en 1998, qui contribue à sensibiliser davantage, se traduit par des résultats concrets: 12 dispensaires mobiles sillonnant les routes principales et offrant des soins de santé primaires; distribution de préservatifs; dispositif d'orientation et de dépistage comptant du personnel infirmier affecté par le gouvernement. Les mesures sont destinées non seulement aux chauffeurs, mais également aux travailleurs et à la population locale. Le VIH/SIDA est un problème international et il serait souhaitable de promouvoir la coopération entre tous les pays de la région d'Afrique australe.
77. Le représentant du gouvernement de l'Inde a noté que le problème du VIH/SIDA revêt un caractère international, touchant tant les travailleurs que les entreprises. Le manque d'information et de sensibilisation est une question majeure, mais il faut également améliorer les installations, telles que les lieux de repos et de loisirs, les conditions de travail difficiles exposant davantage les chauffeurs routiers aux maladies sexuellement transmissibles. Le programme national, entamé en 1987 et visant à sensibiliser le grand public, a été ultérieurement complété d'interventions ciblées destinées à des groupes précis, tels que les chauffeurs routiers. Un projet pilote national, à l'intention des chauffeurs routiers, a été mis en œuvre, avec l'assistance du DfID, de 1997 à 2001. Un projet de l'OIT, financé par le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et appliqué dans certains Etats, vise à sensibiliser et à diffuser des informations.
78. Le représentant du gouvernement de l'Argentine a décrit les programmes de lutte contre le VIH/SIDA mis en œuvre dans son pays tant aux plans national que régional. Les mesures pratiques ayant été adoptées portent entre autres sur la distribution gratuite de médicaments aux personnes concernées, la sensibilisation et la prévention. L'insuffisance des installations sanitaires et autres infrastructures prévues n'est qu'une partie du problème, la préoccupation majeure étant l'absence d'information. Une coopération tripartite est nécessaire pour accroître les investissements dans le secteur des transports routiers et renforcer la prise de conscience ainsi que la promotion de la coordination à l'échelon national.
79. La représentante du gouvernement du Ghana a déclaré que tous les gouvernements sont conscients de l'existence du VIH/SIDA, maladie pandémique, dont seul un effort concerté pourra venir à bout. Si la plupart des gouvernements ont d'ores et déjà mis sur pied des institutions pour faire face à ce problème, l'intervenante est néanmoins convaincue qu'il doit être traité secteur par secteur. Un projet de prévention du VIH/SIDA le long du corridor Abidjan-Lagos, financé par la Banque mondiale, associe tant les gouvernements que les employeurs et les travailleurs. Elle a estimé que les employeurs pourraient accentuer leurs efforts en fournissant aux travailleurs une formation ou en investissant davantage dans des installations à un prix abordable, telles que des installations de repos le

long des routes. Elle a également demandé à l'OIT de fournir une formation à ses mandants tripartites, qui mette l'accent sur les problèmes rencontrés le long du corridor Abidjan-Lagos et vise à faire évoluer le comportement des individus. Si la maladie n'est pas endiguée au plus vite, tout le monde – employeurs, travailleurs et gouvernements – en fera les frais.

80. La représentante du gouvernement des Philippines a rappelé qu'un grand nombre de Philippins travaillent comme chauffeurs à l'étranger. Elle a souligné l'importance de la convention n° 185 sur les PIM eu égard aux retards aux points de passage des frontières. Son gouvernement organise régulièrement des séminaires à l'intention de ses ressortissants qui se disposent à quitter le pays pour aller travailler à l'étranger, auxquels on remet une carte d'identité visant à faciliter les formalités de délivrance des visas aux frontières. Les chauffeurs peuvent aussi recevoir une carte spéciale destinée à rendre le passage des frontières plus fluide. Il est par ailleurs nécessaire de mettre à la disposition des chauffeurs routiers parcourant de longues distances des installations de repos et des services sanitaires décentes.
81. Le représentant du gouvernement du Malawi a fait part de ses préoccupations au sujet de l'ampleur du VIH/SIDA dans les pays d'Afrique australe. Dans son pays existe un plan national de politiques et de mesures, et son gouvernement remercie l'OIT et l'USDOL (*United States Department of Labor*) pour leur appui à un programme traitant du problème spécifique auquel se heurte le secteur des transports routiers dans la région. Il a annoncé qu'il compte sur les pays ayant une expérience en la matière pour apporter leur concours au Malawi.
82. Le représentant du gouvernement du Brésil a indiqué que son pays est frontalier avec 10 pays, et que pourtant très peu de retards sont à déplorer au passage de ces frontières car le MERCOSUR garantit le libre accès aux douanes et aux visas pour les personnes opérant dans le secteur des transports routiers. Il subsiste néanmoins de nombreux problèmes dans les régions de l'Amazonie: dengue, malaria, fièvre jaune, etc. La drogue, l'alcool et le VIH/SIDA sont des problèmes auxquels se heurte le secteur des transports. Les conditions de travail et la nature même des activités des chauffeurs routiers favorisent les comportements à risque. Une solution serait de mettre en œuvre une politique intégrée qui impliquerait le gouvernement, les acteurs économiques et les communautés locales, et de tenir compte des principes fondamentaux du Recueil de directives pratiques de l'OIT sur le VIH/SIDA. Il a exprimé le souhait que soit élaboré un plan d'action au niveau des communautés locales, à celui du partenariat social et à l'échelon national, qui reposerait sur l'échange d'informations, la libre communication et l'interaction sociale. La collaboration à l'échelle internationale se révèle également très importante et très fructueuse. S'inspirant du message de mise en garde inscrit sur les paquets de cigarettes, il a proposé que soient apposés sur les camions des messages antisida.
83. Le représentant de la CEDEAO a présenté le projet sur le VIH/SIDA dans le secteur des transports routiers ciblant cinq pays d'Afrique occidentale le long du corridor Abidjan-Lagos. Ce projet s'articule autour de trois points principaux, à savoir l'élaboration de stratégies de communication en faveur de la bonne attitude à adopter, la prévention, et le traitement. Dans le cadre de ce projet, des centres d'orientation et de dépistage ont été mis sur pied, où chauffeurs et populations locales peuvent venir chercher des conseils, des tests de dépistage volontaire et des traitements. Des préservatifs sont également distribués gratuitement ou à prix très avantageux. Des vidéos et autres supports visuels pédagogiques ont été diffusés à l'intention des chauffeurs à des fins de prévention. De tels projets devraient s'étendre à d'autres corridors.
84. Le porte-parole du groupe des employeurs a noté que tout un chacun est pleinement conscient du problème du VIH/SIDA, et que des débats ouverts sur tous les aspects de la question sont nécessaires et fructueux. Il a également reconnu que ce problème est

effectivement un problème lié au lieu de travail, et que les employeurs doivent aider les travailleurs à y faire face. La proposition de la représentante du gouvernement des Philippines visant à délivrer une pièce d'identité en vue de faciliter le passage aux frontières est intéressante, dès lors que cela peut réduire l'exposition des chauffeurs au VIH/SIDA.

- 85.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a souligné que le VIH/SIDA est une maladie qui ne connaît pas de frontières et qu'une coopération est nécessaire pour espérer l'endiguer. Il s'est félicité de ce que les membres du groupe des employeurs ont approuvé les principes de non-discrimination et de dépistage non obligatoire du VIH/SIDA avant le recrutement. Toutefois, il a déploré une déclaration faite préalablement dans la journée au sujet du dépistage déguisé qui est pratiqué dans certains pays où les chauffeurs doivent se soumettre à des tests médicaux (tension artérielle, analyses de sang), dont les résultats sont ensuite transmis aux employeurs, qui s'abstiennent de les embaucher. L'intervenant est fermement convaincu que les résultats des analyses ne doivent être communiqués directement qu'aux personnes qui s'y sont soumises et à personne d'autre. Le VIH/SIDA est un problème global auquel chacun d'entre nous doit faire face.

**Thème 5: Amélioration de la circulation transfrontière
et conséquences socio-économiques, et autres questions**

- 86.** Le porte-parole du groupe des employeurs a souligné le rôle important que joue le transport international en matière d'échanges culturels et de croissance économique. Les difficultés liées au transport transfrontalier nuisent à la flexibilité et à la création d'emplois tant dans le secteur que dans l'infrastructure y afférente. De l'insuffisance des investissements dans l'infrastructure découlent des entraves au trafic transfrontalier et une augmentation du temps d'attente, facteur d'accroissement des seuils de pollution, qui est préjudiciable à l'environnement. Les retards aux frontières aggravent aussi le risque de comportements dangereux, qui eux-mêmes sont propices aux infections par le VIH/SIDA. Il est donc de toute évidence nécessaire d'améliorer les procédures de passage des frontières, pour le bénéfice de tous. Les membres du groupe des employeurs ont approuvé les démarches visant à simplifier et à améliorer les formalités relatives au trafic aux points de passage des frontières, en particulier, le cas échéant, la suppression complète des obstacles, comme cela a déjà été fait au sein de l'Union européenne.
- 87.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a fait observer que les débats sur ce thème ne sont que spéculations étant donné que les fruits de toute amélioration ne seront visibles que dans le futur. On peut néanmoins supposer, fort de l'expérience passée, que les améliorations apportées à l'infrastructure ne manqueront pas de se répercuter à tous égards sur les flux transfrontaliers. Or l'augmentation des flux peut aussi avoir un impact négatif sur l'environnement et susciter un sentiment de méfiance au plan local. Il est donc nécessaire de gagner l'adhésion des communautés locales concernées en leur assurant que les opérations de transport international ne serviront pas de couverture à des activités illégales et que l'amélioration des installations et infrastructures existantes ne peut que leur être bénéfique. Ces améliorations peuvent contribuer à accroître le flux de la circulation transfrontalière et à rendre le transport international plus attrayant pour les chauffeurs qualifiés. Pour ce faire, il convient entre autres de garantir des conditions de travail correctes et des systèmes de sécurité et de santé au travail appropriés. L'une des préoccupations majeures provient des longues périodes d'attente au passage des frontières, qui peuvent déboucher sur un sentiment de frustration et autres dangers énumérés précédemment. A cet égard, il est donc décisif d'apporter des améliorations aux procédures de contrôle aux frontières, dont il convient d'envisager la levée totale à l'avenir. La question cruciale étant celle des retards aux frontières, il est nécessaire de prendre un certain nombre de mesures, parmi lesquelles la création de zones de repos pour les chauffeurs, la lutte contre le VIH/SIDA, et la mise en œuvre d'un processus d'identification des chauffeurs, processus dont la première étape pourrait être l'élaboration

d'une définition du terme chauffeur convenue au plan international, qui soit valable en tous lieux et qui comporte une description type de la profession. Il convient également d'adopter des normes relatives au transport transfrontalier des marchandises dangereuses. L'ignorance étant la cause majeure des problèmes rencontrés dans le transport routier international, il importe de faire appel à des chauffeurs dûment qualifiés, qui connaissent leur affaire et sont pleinement conscients à la fois de leurs responsabilités et de la façon de préserver leur santé sur la route. On peut relever d'autres points, sans doute plus controversés et qui incitent néanmoins à la réflexion, à savoir le nombre croissant de véhicules étrangers circulant sur les routes de nombreux pays, phénomène pouvant se traduire par la crainte du travailleur illégal, du préjudice porté à la fiscalité nationale et aux systèmes de protection sociale, du dumping social et de la dégradation des conditions de travail. Il est nécessaire d'établir des règles claires pour éviter toutes pratiques illicites susceptibles d'entacher tant l'image des chauffeurs internationaux que celle des entreprises de transports routiers. Il convient également de mettre au point des documents d'identification des chauffeurs internationaux qui soient difficilement falsifiables et reconnaissables par toutes les autorités. Enfin, il va de soi que les instruments de l'OIT en vigueur dans ce domaine doivent être ratifiés par tous les pays concernés, et notamment la convention n° 153, qui porte sur la durée du travail.

- 88.** Le représentant du gouvernement du Nigéria a insisté sur le fait que la situation peu enviable des camionneurs transfrontaliers ne saurait être ignorée, et que les conclusions adoptées par la présente réunion doivent en faire état. S'il est admis que leurs problèmes diffèrent d'une région à l'autre, il n'en reste pas moins que les chauffeurs internationaux sont, dans de nombreux endroits de la planète, exposés à de multiples risques. L'expérience de l'Afrique a montré le lien évident qui existe entre les retards aux frontières et la prévalence du VIH/SIDA. Les procédures transfrontalières doivent par conséquent être abolies ou améliorées afin de renforcer le bien-être des chauffeurs. D'ici là, la suppression des retards, la mise à disposition d'aires de stationnement et d'activités de loisirs sûres et de modes d'hébergement abordables, la fourniture de conseils, de soutien et de traitement, en particulier pour ce qui est des MST, et la facilitation des procédures de délivrance des visas sont autant de mesures qui méritent d'être énoncées dans quelque instrument que ce soit, même non contraignant. Gouvernements, employeurs et travailleurs auraient tous à gagner à les voir appliquées. Certaines mesures peuvent être introduites au plan administratif. C'est aux institutions sous-régionales qu'il incombe de prendre des initiatives, en collaboration avec l'OIT. La contrebande, le trafic de drogues et toutes autres activités illégales font le jeu de fonctionnaires peu scrupuleux dans les pays de transit, et les chauffeurs internationaux devraient veiller à ne pas y être mêlés.
- 89.** Un observateur de la délégation permanente de l'IRU auprès de l'Union européenne, s'exprimant au nom du groupe des employeurs, a approuvé la plupart des commentaires formulés par le porte-parole du groupe des travailleurs. Le secteur des transports routiers doit soigner son image et répondre aux critères de professionnalisme les plus élevés. A cet égard, les membres du groupe des employeurs se sont fermement opposés à l'emploi illicite des chauffeurs internationaux et, s'ils sont également hostiles au dumping social, il convient néanmoins d'admettre que certains pays dotés de structures légitimes, quoique peu onéreuses, peuvent, au même titre que les autres, prétendre avoir accès au commerce international. Les membres du groupe des employeurs reconnaissent et encouragent le droit de liberté syndicale. Toutefois, malgré l'importance qu'ils accordent à la convention n° 153, ils ont signalé qu'elle n'avait reçu à ce jour que peu de ratifications, peut-être parce qu'elle n'est pas le moyen le mieux approprié pour faire appliquer les mêmes normes à des pays très différents et connaissant des stades de développement très variables. A la CEE-ONU, une demande a récemment été formulée pour transposer certaines réglementations de l'Union européenne dans les pays ayant ratifié l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Si les employeurs sont favorables à la notion d'harmonisation, ils se montrent néanmoins

prudents quant à la volonté d'imposer les mêmes réglementations à des pays et des régions présentant des caractéristiques très différentes.

90. Le porte-parole du groupe des travailleurs est convenu que les circonstances varient d'une région à l'autre et qu'il est, par définition, impossible de prévoir avec exactitude quelle sera leur évolution à l'avenir. Cependant, les droits fondamentaux des travailleurs sont les mêmes quels que soient le pays et la couleur des personnes concernées, et indépendamment de tous autres critères, y compris dans les pays en développement. Si l'on peut raisonnablement admettre que les spécificités régionales ont un rapport avec les niveaux de développement, les droits de liberté syndicale et de négociation collective ainsi que le droit à des horaires de travail raisonnables doivent être reconnus en tant que droits universels. Les dispositions de la convention n° 153 ne sont pas sorties d'un chapeau, mais elles se fondent bel et bien sur des examens médicaux approfondis et constituent par conséquent une bonne base pour établir la durée du travail dans chaque pays.
91. La représentante du gouvernement de l'Autriche s'est associée aux propos tenus par son collègue du Nigéria au sujet d'un instrument international, qui ne serait pas nécessairement contraignant, comme moyen approprié de traiter les problèmes dans la région. Son pays croit aux solutions régionales, tout en étant ouvert à un processus de collecte et de diffusion de données relatives aux meilleures pratiques dans le cadre de l'OIT.
92. Le représentant du gouvernement de l'Equateur a signalé que son pays a ratifié la convention n° 153 et qu'il en applique pleinement les dispositions. Sa délégation estime qu'il pourrait être nécessaire à l'avenir de procéder à un examen de ladite convention et se félicite des efforts consentis dans ce sens.
93. Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie s'est déclaré favorable à l'idée de documenter et de diffuser les normes et réglementations appliquées par les différents gouvernements. La réunion devrait toutefois admettre que les chauffeurs internationaux relèvent d'une catégorie particulière de travailleurs, dont les besoins nécessitent la mise en place de dispositifs destinés à faciliter leur vie professionnelle.

Thème 6: Activités de suivi

94. Le porte-parole du groupe des travailleurs a suggéré d'inclure dans les activités de suivi la création d'organes tripartites locaux frontaliers chargés de suivre l'évolution des questions qui nuisent au bon fonctionnement de la circulation transfrontière. Quelle que soit l'appellation de ces organes, il est primordial qu'ils soient locaux et tripartites, que leur mandat indique clairement leur domaine d'activité et se fonde sur les questions examinées à la réunion. De tels organes ne pouvant se constituer du jour au lendemain, il serait bon de mettre en place dans des localités désignées des projets pilotes. Un examen pourrait ensuite en vérifier les effets sur les questions touchant aux conditions de travail des chauffeurs internationaux, y compris sur les temps d'attente. Entre autres domaines d'activité, on pourrait établir une définition des gares frontières et des procédures transfrontalières et constituer une documentation sur les normes en vigueur dans le monde. Il conviendrait à cet égard d'envisager la création d'un groupe de travail, où les gouvernements joueraient un rôle pivot d'orientation. Il est ensuite recommandé de formuler une définition des chauffeurs routiers internationaux comme base utile à la formation. Trouver des moyens efficaces de lutter contre le VIH/SIDA, établir des règles en matière de prévention, de protection et de prise en charge des personnes déjà contaminées constituent un autre domaine d'activité. L'orateur a pris note et s'est félicité du consensus qui se dégage de la réunion concernant les efforts tripartites visant à sensibiliser aux dangers de la pandémie pour les chauffeurs internationaux.
95. Le porte-parole du groupe des employeurs s'est rallié à l'opinion des travailleurs quant à l'importance de traiter la question du VIH/SIDA dans le secteur aux fins de prévenir ou de

réduire les infections. Il serait judicieux, en premier lieu, de dégager les meilleures pratiques des Etats qui ont réussi à réduire les taux d'infection. Des efforts doivent notamment être voués à suivre, contrôler et promouvoir l'autoprotection des chauffeurs. Il faut également trouver des moyens de diminuer le temps d'attente, qui, fréquemment, engendre l'alcoolisme et un comportement propre à augmenter notablement les risques de SIDA et d'infection par le VIH. Evaluer les risques, déterminer où les chauffeurs sont le plus exposés et comment promouvoir des pratiques sexuelles sûres sont également nécessaires. Il faut aussi des installations médicales mobiles dotées d'un personnel qualifié, offrant un dépistage librement consenti non seulement pour les chauffeurs mais également pour la population locale aux points de passage des frontières. Sensibiliser au sort des victimes et assurer une prise en charge et une assistance des personnes infectées s'imposent également.

96. Un observateur de l'IRU, s'exprimant au nom du groupe des employeurs, a relevé la convergence d'idées entre les employeurs et les travailleurs sur nombre de questions. Une certaine orientation devra être donnée aux commissions locales tripartites, et l'OIT pourrait jouer un rôle à cet effet. Elle devrait se fonder sur les études, rapports et meilleures pratiques existants pour élaborer, de concert avec les mandants tripartites, un instrument qui serve de guide aux commissions locales. Cet instrument pourrait contenir des critères provenant de certains instruments internationaux, tels que la Convention de Kyoto. En outre, les meilleures pratiques en matière de rationalisation des procédures douanières et d'harmonisation des documents pourraient servir de référence dans l'élaboration d'un instrument de ce type, à l'instar des codes de conduite utilisés par différents pays pour leur personnel affecté aux frontières. Il importe que les agents des douanes et autres fonctionnaires aux frontières soient pénétrés d'un esprit intègre et qu'ils attestent l'excellence de leur professionnalisme. Les employeurs souhaiteraient que les gouvernements puissent mettre en place des projets pilotes de structures de suivi tripartites, en particulier dans les secteurs où existent d'importants problèmes. Le BIT pourrait aider à élaborer les mandats respectifs de ces groupes, en veillant à l'égalité de tous les membres.
97. Un autre observateur de l'IRU, s'exprimant également au nom du groupe des employeurs, a suggéré de prévoir des activités de suivi concernant la procédure en matière de visas. Les régimes exempts de visas, partout où ils existent, réduisent nettement les problèmes. Partout où les visas sont nécessaires, il faudrait considérer les chauffeurs internationaux comme un groupe spécial de travailleurs ayant besoin d'une simplification de la procédure en matière de visas et de documents. En outre, la réunion devrait recommander l'adaptation de la convention n° 183 aux fins de l'appliquer aux chauffeurs internationaux, et à cet égard des projets pilotes devraient être mis en place à titre volontaire. Il faudrait, à long terme, envisager d'élaborer un nouvel instrument légal de l'OIT concernant une pièce d'identité pour les chauffeurs internationaux.
98. La représentante du gouvernement du Gabon a exhorté à la prudence quant aux recommandations proposées par les orateurs précédents, au motif de la diversité des réalités et situations locales existant dans les différentes régions, voire sous-régions. L'oratrice a relevé que même dans les pays développés, tels que ceux de l'Union européenne, le traitement n'est pas toujours égal et qu'il faut tenir compte des différents degrés de développement des pays. Le Gabon, par exemple, qui reçoit du bétail des territoires voisins, se trouve dans une situation inconfortable. La nature humaine étant ce qu'elle est, le personnel des douanes peut se montrer opiniâtre quand la circulation est unidirectionnelle. L'oratrice a recommandé la mise en place d'une coopération Sud-Sud, comme c'est le cas dans sa sous-région, où il est considéré extrêmement utile que les gens puissent échanger des informations sur les meilleures pratiques concernant la réglementation en matière de circulation transfrontière. Il est convenu que les conditions particulièrement difficiles dans lesquelles les chauffeurs internationaux travaillent dans de nombreux pays en développement doivent être améliorées. Concernant les commissions tripartites, une par pays suffirait pour éviter toute prolifération et savoir qui est

responsable. En maints pays, ces commissions pourraient se fonder sur les structures tripartites existantes. Le BIT pourrait jouer un rôle important d'animateur, notamment à l'égard des donateurs, pour lancer des projets sur les questions définies.

99. Un observateur de la CEDEAO s'est dit préoccupé par la durabilité de commissions, analogues à celles proposées par divers délégués à la réunion, qui ont été établies dans sa sous-région. La question se pose de savoir si le BIT pourra contribuer à financer leur fonctionnement ou à intervenir auprès des donateurs pour qu'ils fournissent une assistance.
100. Le représentant du gouvernement du Nigéria a fait valoir qu'il faut éliminer les obstacles s'opposant aux transports routiers afin de rendre ces derniers sûrs et facilement accessibles. Le manque d'encadrement est à l'origine de la plupart des problèmes. La législation devrait faciliter les transports routiers, ne pas créer de barrières et son application devrait être impartiale. En cas de difficultés, des lignes téléphoniques spéciales devraient être créées pour permettre aux chauffeurs de signaler leurs problèmes à des fonctionnaires désignés qui devraient être toujours disponibles pour intervenir. L'élaboration d'un instrument international peut être souhaitable, mais des organisations sous-régionales (telles que la CEDEAO) semblent offrir le meilleur mécanisme pour régler certains problèmes qui diffèrent d'une région à l'autre. Néanmoins, une assistance technique est nécessaire pour renforcer ce type d'organisations sous-régionales.

Adoption des conclusions

101. Le membre gouvernemental de la République islamique d'Iran a présenté le projet de conclusions établi par le groupe de travail. Lors du bref examen desdites conclusions, la représentante du gouvernement des Philippines a déclaré qu'au sujet de la rédaction du dernier alinéa au paragraphe 11 du thème 3 elle aurait préféré la formulation suivante: «... élément d'appréciation permettant, si besoin est, de déterminer si une pièce d'identité des chauffeurs constitue un moyen rentable de rationaliser le passage des frontières des chauffeurs internationaux, en temps voulu, en prévoyant des visas électroniques». Après quelques modifications rédactionnelles mineures, les conclusions ont été adoptées à l'unanimité.

Genève, le 26 octobre 2006.

M. P. Tomek,
Président.

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 ¹, 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;
 - 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.

¹ 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.

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.

Partie 2

Autres travaux

Discussion de groupe

Formation dans le secteur des transports routiers: prescriptions minimales, responsabilités, possibilités et attentes

- Président:* M. Marc Juhel, responsable du secteur transport logistique, Banque mondiale
- Intervenants:* M^{me} Christine Evans-Klock, directrice du Département des compétences et de l'employabilité, Secteur de l'emploi, BIT
- M. Olli Pirkanniemi, administrateur de la politique des transports routiers, Unité des transports terrestres, Direction générale de l'énergie et des transports, Commission européenne
- M. Bruno Dingemans, responsable de l'Académie IRU, intervenant employeur
- M. Joseph Katende, secrétaire régional adjoint, Bureau régional de l'ITF pour l'Afrique, intervenant travailleur

M. Juhel a ouvert les débats en soulignant le contraste criant entre le fait que les travailleurs du secteur des transports aériens et maritimes devraient de toute évidence recevoir une formation et le vide manifeste constaté en matière de formation des travailleurs du secteur des transports routiers.

M^{me} Evans-Klock a décrit les travaux de l'OIT sur le renforcement des compétences dans l'élaboration des programmes des différents pays, la matrice des objectifs stratégiques de l'OIT, ainsi que le niveau «des compétences, de l'emploi et de la technologie» en tant que l'un des six piliers de la stratégie de l'OIT en matière d'emploi. Les mesures relatives aux compétences mettent l'accent sur les politiques et programmes de formation, l'adaptation aux évolutions technologiques, les services de l'emploi, et l'amélioration de l'accès à la formation. Parmi les principales questions figurent l'accroissement des investissements dans l'éducation et la formation; la réforme de la formation professionnelle visant à mieux répondre aux conditions du marché du travail, à accroître la rapidité de réaction et à renforcer la responsabilité; la reconnaissance des qualifications et des compétences d'une entreprise à l'autre; les secteurs d'activité et les frontières; le dialogue social dans la formation; l'amélioration de l'accès et de la formation aux technologies de l'information et de la communication, ainsi que de l'apprentissage sur le lieu de travail; la gestion des performances élevées et l'apprentissage. Le cycle du produit, de la connaissance à l'action, comporte quatre éléments, à savoir: «connaissance des besoins nouveaux et solutions efficaces»; «sensibilisation et conseils relatifs aux méthodes appliquées»; «mise en évidence de la coopération technique»; et «évaluation de l'impact et possibilités en termes de besoins nouveaux». Compétences et employabilité comptent parmi les activités majeures menées dans le cadre du mandat du département, qui porte plus particulièrement sur les questions de l'accès des groupes défavorisés aux compétences, la reconnaissance des compétences, et les compétences fondamentales indispensables pour un emploi permanent. La recommandation (n° 195) sur la mise en valeur des ressources humaines, 2004, a élargi le champ d'activité du Bureau et mis l'accent notamment sur la formation tout au long de la vie. En ce qui concerne les activités futures de l'Organisation, le Conseil d'administration du BIT examinera lors de sa session de mars 2007 la question de la transférabilité des compétences, tandis que la Conférence internationale du Travail tiendra en 2008 une discussion générale sur la question des

«Compétences visant à améliorer la productivité ainsi que la croissance et le développement de l'emploi».

M. Pirkanniemi a fait une présentation générale de la structure et du mandat de la Commission européenne, ainsi que du processus législatif de la Communauté. Après avoir exposé la politique des transports de la Commission, il a abordé la question de la demande de conducteurs bénéficiant d'une formation initiale et d'une formation continue, donc mieux à même de renforcer la sécurité routière et lors des opérations à l'arrêt, de favoriser l'emploi, de développer un mode de conduite écologique, et de valoriser la profession. Il a ensuite présenté la nouvelle réglementation de l'Union européenne (UE) en matière de formation des conducteurs fondée sur la nécessité d'améliorer la situation, compte tenu que seuls quelques rares pays membres (comme la France et les Pays-Bas) imposent une formation obligatoire pour leurs conducteurs et que seulement 5 à 10 pour cent de l'ensemble de la profession reçoit une formation appropriée. L'objet de ce nouvel instrument est triple: éviter une trop grande diversité entre les systèmes de formation existant au sein de l'UE; faire face au risque de concurrence déloyale; et, le cas échéant, harmoniser les prescriptions. La directive 2003/59/EC relative à la qualification initiale et à la formation continue obligatoires des conducteurs professionnels impose aux Etats membres de s'y conformer avant le 10 septembre 2006. Elle énonce, entre autres, qu'une coopération entre employeurs, travailleurs, centres de formation et autorités compétentes est nécessaire pour garantir l'efficacité de la formation. La directive porte sur les exigences requises en matière de formation continue et de formation initiale validée par la fréquentation obligatoire de cours et sanctionnée par un examen, ainsi que sur d'autres questions telles que le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et l'obligation, pour les autorités compétentes des Etats membres, de désigner des centres de formation agréés.

M. Dingemans a fait une présentation intitulée «Contribuer au développement durable et faciliter les transports grâce à l'éducation et à la formation», dans laquelle il décrit la structure et le mandat de l'IRU, fondée en 1948. En 2006, l'IRU comptait plus de 180 membres répartis dans plus de 70 pays. Elle assume avant tout une fonction de lobby du secteur des transports routiers. En 1999, l'Académie IRU a été créée pour déterminer le professionnalisme et la qualité du secteur. L'intervenant a souligné que la formation est la clé de la réussite dans ce contexte de mondialisation qui contribue à intensifier la concurrence. Or le succès ne saurait être durable si des services de qualité élevée ne sont pas fournis par des personnels convenablement formés. L'académie coopère avec de nombreux partenaires partageant les mêmes objectifs, et elle jouit d'une reconnaissance internationale de la part de diverses organisations qui siègent à son comité consultatif, à savoir la Banque mondiale, la CEE-ONU, la Commission européenne, la CEMT, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Fondation européenne pour la formation. La législation peut avoir une influence sur la formation, comme en témoignent une directive de l'UE exigeant que les véhicules nouveaux soient équipés d'un tachygraphe numérique depuis janvier 2006, ainsi que la nouvelle législation sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers, qui entrera en vigueur en avril 2007. Tous les programmes de formation de l'Académie IRU s'inspirent des conventions internationales et des meilleures pratiques en matière d'application desdites conventions par les chauffeurs routiers. Cette harmonisation des méthodes d'enseignement vise à offrir aux stagiaires des programmes de formation hautement adaptés à leur vie professionnelle, parmi lesquels l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), le programme pour les tachygraphes numériques, et la réglementation sur les temps de conduite et de repos. En coopération avec l'OIT, l'Académie IRU offrira prochainement aux chauffeurs routiers des cours de formation sur le VIH/SIDA; par ailleurs, des instructions applicables au secteur des transports fondées sur le Recueil de directives pratiques de l'OIT sur le VIH/SIDA et le monde du travail sont en cours d'élaboration. Dans certaines régions, la législation exige des dirigeants d'entreprise du secteur des transports qu'ils reçoivent une formation officielle, et le programme de certificat d'aptitude professionnelle pour les dirigeants d'entreprise du

secteur des transports a été créé pour satisfaire à cette exigence. Or, compte tenu du risque élevé de falsification des certificats attestant d'une qualification, la méthode de l'académie visant à réduire ces risques consiste à utiliser des hologrammes sur les certificats, procédé difficilement falsifiable. Dans un avenir proche, les certificats seront de plus en plus facilement accessibles en ligne. Il sera possible de créer une plate-forme en établissant des liens entre clients, employeurs et travailleurs, créant ainsi un avantage compétitif en termes d'échanges, et d'attester ainsi les qualifications requises pour la fourniture de services de qualité. En développant une formation en relation avec la législation pertinente, nul besoin d'innover en permanence étant donné qu'il existe déjà des exemples de pratiques positives.

M. Katende a introduit sa présentation en faisant observer que la formation est une condition sine qua non de l'efficacité des services de transport. Pour les besoins de la réunion, il a défini la formation au sens large comme suit: «activités permettant d'acquérir des compétences». Il a relevé certaines contradictions, à savoir que, si la quasi-totalité des pays du monde attachent une grande importance à l'efficacité des transports, la plupart d'entre eux n'ont toutefois jamais pris soin de planifier et de budgéter la formation des opérateurs des systèmes de transport routier. Il n'existe pas de prescription ou de réglementation internationale imposant un certain niveau de formation et de compétences en vue de l'enregistrement ou de la délivrance de certificats, comme l'exigent d'autres domaines du secteur des transports, notamment l'aviation. L'intervenant a cité la directive de l'UE relative à la formation des conducteurs professionnels à titre de modèle de comportement responsable de l'Etat en matière de formation dans le secteur des transports routiers, dont pourraient s'inspirer d'autres régions du monde.

En ce qui concerne la situation en Afrique, trois grands corridors méritent d'être examinés, à savoir le corridor du nord, le corridor du sud et le corridor de l'Afrique occidentale. Pour chacun d'entre eux, il semblerait qu'il existe des intentions expresses d'imposer des exigences en termes de formation et de qualifications, même si, en pratique, on constate que rien n'a encore été mis en place. Dans le corridor sud, le Protocole de la Communauté pour le développement de l'Afrique du Sud (SADC) sur le transport, les communications et la météorologie (1998) énonce expressément la volonté de mettre en place des cours de formation, mais il n'existe encore ni programmes ni institutions dans ce domaine. A l'heure actuelle, l'Afrique du Sud n'exige aucune qualification officielle pour exercer le métier de conducteur professionnel, y compris celui de chauffeur routier ou de chauffeur de taxi. Cependant, l'opinion est de plus en plus sensible à la demande croissante de services de meilleure qualité qui ne sauraient être fournis si les conducteurs ne reçoivent pas de formation appropriée. Ainsi, l'Afrique du Sud introduira d'ici à 2010, dans le cadre de l'organisation de la prochaine Coupe de monde de football, des prescriptions relatives aux qualifications officielles pour les conducteurs professionnels, dont les modalités d'application ne sont toutefois pas encore clairement définies. La formation insuffisante des chauffeurs, des agents de police affectés à la circulation, ainsi que des agents des douanes et de l'immigration vient s'ajouter à un autre phénomène complexe: la corruption. En 1997, les entreprises de transport routier des Etats membres de la CEDEAO auraient versé quelque 320 millions de dollars des Etats-Unis à leurs chauffeurs pour faciliter leur passage aux différents points de contrôle, une partie non négligeable de cette somme étant considérée comme des pots-de-vin et s'expliquant par l'incapacité des Etats membres tant à faire appliquer l'Accord sur le transport régional qu'à donner compétence aux travailleurs et autres personnes impliqués dans les activités de transport pour faire face à ce genre de situation. Au Ghana, les partenaires sociaux partagent les mêmes vues concernant la nécessité d'une formation permanente et d'une sensibilisation durable des chauffeurs, des travailleurs et des passagers empruntant le corridor pour améliorer l'efficacité du transport routier. Une formation devrait être fournie grâce à des efforts de collaboration entre partenaires sociaux.

M. Katende a estimé que les propos de M. Dingemans, qui prétend que les chauffeurs non qualifiés sont voués à disparaître à l'avenir, constituent un sérieux avertissement pour

les travailleurs. Il est de l'intérêt de ces derniers de participer à un effort collectif dans ce domaine. L'intervenant a souligné que la politique de l'éducation menée par l'ITF vise à aider les travailleurs à faire face efficacement aux enjeux de la restructuration rapide du secteur des transports routiers liée à la mondialisation. Parmi les éléments clés de cette politique figurent la sécurité et la santé, aspect particulièrement important en Afrique compte tenu des conditions de travail extrêmement difficiles et on ne peut moins sûres; la protection de l'environnement; toutes questions relatives au marché du travail; la libéralisation, la privatisation et la déréglementation; la politique des transports; les dispositifs de formation professionnelle; la participation des travailleurs; les nouvelles technologies dans les transports; ainsi que les effets de la corruption et la lutte contre ce fléau. Les exigences relatives à la formation des acteurs du secteur des transports routiers sont multiples. Pour conclure, l'intervenant a précisé que le nombre de questions qu'il se pose dépasse celui des réponses apportées. Il a enjoint les partenaires sociaux à collaborer en vue de renforcer les capacités de formation le long des corridors de transport. L'OIT pourrait contribuer à trouver les moyens de fournir aux travailleurs du secteur des transports un accès à la formation grâce aux technologies nouvelles, telles que les CD ou les cours de formation en ligne, comme cela a été fait avec la formation sur le principe d'égalité entre hommes et femmes. Il conviendrait en outre d'examiner les moyens de répartir les coûts de formation. Si les travailleurs sont disposés à prendre à leur charge une partie de ces coûts, les gouvernements peuvent eux aussi participer en finançant des programmes de formation conjointement avec les donateurs. Enfin, un lien pourrait être établi entre les différents corridors afin de conjuguer les efforts visant à mettre en place des programmes et des infrastructures de formation.

M. Juhel a fait une remarque d'ordre général au sujet de faits récents, qui attestent qu'on prête très peu attention à la formation dans le secteur des transports routiers. Il a ensuite ouvert les débats en interrogeant les représentants gouvernementaux au sujet des dispositions relatives à la formation en vigueur dans leur pays.

Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a brièvement décrit les efforts consentis par son pays en matière de formation, avant de présenter la méthodologie appliquée par son gouvernement, qui s'inspire de la théorie du cycle du produit de l'OIT, ainsi qu'un modèle de conduite sûr et rationnel. Se référant aux propos de M. Katende, il a précisé qu'au Royaume-Uni le gouvernement doit facturer ces services.

Le membre employeur du Brésil s'est félicité de la tournure des débats, puis elle a fait un état des lieux de son pays avant d'aborder la question du recours à l'imposition, en mentionnant notamment les fonds alloués aux services sociaux pour les travailleurs. Elle a expliqué que la Confédération nationale des transports (CNT) avait créé en 1993 un service social pour les travailleurs de ce secteur, et qu'il existe aujourd'hui plus de 120 centres de ce type. Pour finir, elle a fourni davantage de détails sur les initiatives du gouvernement brésilien dans ce domaine.

Un membre travailleur a soulevé la question de la responsabilité concernant la formation et le perfectionnement des chauffeurs, ainsi que la prise en charge du coût induit.

M. Dingemans a confirmé la pertinence de l'exemple du Brésil et mentionné un autre exemple tiré de la Belgique, où les employeurs fournissent des programmes de formation, que ce soit sur une base volontaire ou par le biais de l'imposition, et il a déclaré que la responsabilité de la fourniture et du coût de la formation devrait être partagée.

M. Juhel a présenté certaines possibilités existantes, telles que les centres de formation régionaux, et proposé que des solutions soient apportées au prix d'un effort conjoint. Il a également salué la stratégie des transports de la Banque mondiale.

M^{me} Evans-Klock a déclaré que le dialogue social constitue à lui seul un élément de réponse à la question, en expliquant pourquoi et comment. Elle a souligné le rôle qu'il joue dans la définition de la marche à suivre. Pour finir, elle a décrit la stratégie adoptée par le Département des compétences et de l'employabilité du BIT.

M. Dingemans a exposé un projet de création de centres de formation dans les Balkans et fourni des informations sur un autre projet de ce type en Chine. Il a insisté sur la nécessité d'implanter des centres de formation dans d'autres régions du monde.

M. Katende a exposé son point de vue selon lequel la formation devrait s'inscrire dans la stratégie globale du gouvernement. La fonction des partenaires sociaux (employeurs et travailleurs) devrait consister à mettre le doigt sur les exigences requises. L'intervenant a ensuite fourni des informations sur une initiative lancée à Nairobi, en soulignant le rôle qu'y a joué le dialogue social.

Un membre travailleur de l'ETF a interrogé un représentant de l'OIT sur plusieurs points: est-il possible d'exercer des pressions en vue de faire appliquer les conventions existantes en faveur de la mise en œuvre des activités de formation? Existe-t-il un instrument législatif applicable au monde entier? La formation doit-elle dépasser les seuls aspects techniques et porter aussi sur les activités syndicales, par exemple? L'intervenante a également demandé à un représentant de la Commission européenne s'il est possible d'encourager les échanges de pratiques en matière de nouvelles méthodes de formation et s'il existe des fonds à cette fin.

M^{me} Evans-Klock a, au nom de l'OIT, répondu que cette dernière peut, en accord avec les partenaires sociaux, définir quelles sont les conventions appropriées, et elle ajouté que la formation dispensée par l'OIT dépasse les simples aspects techniques.

M. Pirkanniemi est convenu du rôle important que jouent les échanges de pratiques, en précisant que l'UE ne prévoit pas l'octroi de fonds spécifiques à cet effet, mais qu'il existe néanmoins des possibilités de financement.

M. Dingemans a mentionné l'initiative lancée par l'IRU à Saint-Pétersbourg et ajouté que l'Académie IRU dispose d'une plate-forme d'échange des meilleures pratiques.

Un membre employeur du Chili s'est interrogé au sujet du financement d'une formation spécifique pour le transport d'animaux.

M. Dingemans a fourni des informations sur une initiative récente concernant le transport d'animaux et proposé de mettre prochainement sur pied un projet conjoint dans ce domaine.

M. Juhel a lui aussi mentionné un projet de la Banque mondiale concernant le transport d'animaux et indiqué qu'en cas de besoin la Banque mondiale envisagerait une nouvelle initiative sur cette question. Il a ensuite fait un certain nombre de remarques en vue de conclure la séance. Il a tout d'abord fait part de son expérience personnelle: titulaire depuis longtemps du permis de conduire poids lourd, il a avoué qu'aujourd'hui il ne se sentirait pas à même de conduire un camion, bien qu'il y soit habilité sans avoir à suivre de formation complémentaire. Nul doute qu'il convient donc de renforcer la réglementation et d'adopter des normes appropriées dans ce domaine. L'intervenant s'est ensuite référé au cas particulier et aux besoins de l'Afrique, où le transport est un élément vital. Pour finir, il a exprimé le souhait que la prochaine réunion organisée par l'OIT sur le thème des transports fera le bilan des progrès réalisés d'ici là en matière de formation dans le secteur des transports routiers.

Discours de clôture

Le porte-parole du groupe des employeurs a souligné que les participants à la réunion avaient examiné la question fondamentale du passage des frontières dans le secteur des transports routiers, dont l'incidence sur le commerce international ne fait aucun doute. Chacun des participants a activement contribué aux débats, et l'intervenant a souhaité remercier en particulier l'IRU pour sa participation. La tenue de débats approfondis laisse augurer que des améliorations seront apportées dans le domaine des activités professionnelles liées au passage des frontières, créant ainsi une dynamique en termes d'échanges internationaux.

Le porte-parole du groupe des travailleurs a déclaré que les membres de son groupe se sont félicités à la fois de constater que leurs propositions avaient été entendues et d'avoir pu écouter attentivement les suggestions des autres parties prenantes. Si un certain nombre de compromis ont été atteints, il importe désormais d'en tirer les conclusions qui s'imposent et de les faire appliquer dans chaque pays. L'accent a été mis sur les structures tripartites et autres projets pilotes destinés à être mis en place dans différentes régions au moyen de solutions concrètes. En matière de lutte contre le VIH/SIDA, le dialogue social de même que la responsabilité sociale ont un rôle à jouer.

Le représentant du gouvernement de l'Equateur, intervenant au nom du groupe gouvernemental, a remercié les membres de son groupe pour leur participation active aux débats, ainsi que le porte-parole du groupe des employeurs et celui du groupe des travailleurs pour leur ouverture d'esprit et leur empressement à écouter les vues exprimées par les membres de son groupe.

La secrétaire générale adjointe a souligné que les débats avaient été menés dans un souci de compréhension du rôle joué par le dialogue social en matière de facilitation des échanges d'informations dans une économie mondialisée. Des mesures ont été proposées en vue d'intensifier les efforts de lutte contre le VIH/SIDA. Les conclusions adoptées par la réunion fournissent des orientations aux fins de favoriser la mobilité transfrontalière, domaine dans lequel les gouvernements jouent un rôle décisif. Pour conclure, l'intervenante a fait le point sur la participation à la réunion, relevant que 27 des 116 participants étaient des femmes.

Le président s'est félicité de l'esprit qui a prévalu tout au long de la réunion, de la manière dont les débats ont été menés et des résultats obtenus, qui devraient permettre aux travailleurs, aux employeurs et aux gouvernements de s'employer à faire face à des enjeux complexes. Les débats se sont caractérisés par un véritable esprit de dialogue social, comme cela devrait être le cas pour tous les événements organisés sous les auspices de l'OIT. Cette réunion, d'une durée de quatre jours seulement, n'en fut pas moins fructueuse. L'intervenant a félicité les groupes ainsi que leur président et leur porte-parole, de même que les vice-présidents de la réunion pour leur participation et la discipline remarquable dont ils ont fait preuve au cours des débats. Il a remercié tout particulièrement les participants pour leurs précieuses contributions et la clarté des décisions prises, grâce auxquelles cette réunion fut un véritable succès. Il a également adressé ses remerciements au secrétariat, aux traducteurs et aux interprètes, pour avoir mené à bien leur difficile tâche et pour la qualité de leur travail. En conclusion, il a souhaité aux participants bonne chance et bonne santé pour l'avenir ainsi qu'un bon retour dans leur pays.

Questionnaire d'évaluation

Un questionnaire destiné à connaître l'opinion des participants sur divers aspects du colloque a été distribué avant la fin de la réunion. L'analyse des questionnaires remplis qui nous ont été retournés est présentée ci-après.

1. Comment jugez-vous la réunion selon les différents critères ci-dessous?

	5	4	3	2	1	
	Excellent	Bon	Satisfaisant	Médiocre	Insuffisant	Score moyen
Choix de la question à l'ordre du jour (sujets traités)	17	16	4	–	–	4,35
Choix des points pour discussion	12	20	5	–	–	4,18
Niveau de la discussion	6	25	5	–	–	4,02
Intérêt de la réunion pour le secteur	15	16	6	1	–	4,24
Les conclusions	7	16	11	–	–	3,88
Discussion de groupe	10	20	6	–	–	4,11
Possibilité de créer des réseaux	9	17	5	2	–	4,00

2. Comment jugez-vous la qualité du rapport selon les différents critères ci-dessous?

	Excellent	Bon	Satisfaisant	Médiocre	Insuffisant	Score moyen
Qualité de l'analyse	19	18	–	–	–	4,51
Objectivité	15	21	1	–	–	4,37
Portée	13	18	6	–	–	4,18
Présentation et clarté	17	20	–	–	–	4,45
Volume et pertinence de l'information	15	18	4	–	–	4,41

3. Comment jugez-vous le temps alloué à la discussion?

	Trop long	Suffisant	Trop court
Discussion du rapport	1	31	6
Discussion de groupe	3	30	–
Réunions des groupes	2	30	4
Groupe de travail sur les conclusions	2	18	13

4. Comment jugez-vous les dispositions pratiques et administratives (secrétariat, documents, traduction, interprétation)?

5	4	3	2	1	
Excellentes	Bonnes	Satisfaisantes	Médiocres	Insuffisantes	Score moyen
20	15	2	–	–	4,49

5. Réponses

	Gouvernements	Employeurs	Travailleurs	Observateurs	Total	Taux de réponse moyen
Nombre	21	7	6	3	37	ne s'applique pas
Taux de réponse	39 %	44 %	43 %	9 %	ne s'applique pas	32 %

6. Participants à la réunion

Gouvernements	Employeurs	Travailleurs	Conseillers techniques	Observateurs	Total
31	10	10	33	32	116

7. Délégués/conseillers techniques

	Gouvernements	Employeurs	Travailleurs	Total
Délégués	31	10	10	51
Conseillers techniques	23	6	4	33
Total	54	16	14	84

8. Participation féminine

	Gouvernements	Employeurs	Travailleurs	Observateurs	Total	Pourcentage
Délégués	6	3	–	ne s'applique pas	9	18
Conseillers techniques	6	2	–	ne s'applique pas	8	24
Observateurs	ne s'applique pas	ne s'applique pas	ne s'applique pas	10	10	31
Total	12	5	–	10	27	23
Pourcentage	22	31	0	31	23	

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Representative of the Governing Body
of the International Labour Office
Représentant du Conseil d'administration
du Bureau international du Travail
Representante del Consejo de Administración
de la Oficina Internacional del Trabajo

Mr Peter Tomek, Representative, Federation of Austrian Industry, Vienna, Austria

Members representing Governments
Membres représentant les gouvernements
Miembros representantes de los gobiernos

ANGOLA

Sr. Diogo Cristóvão Neto, Chefe de Sector de relações com a OIT, Gabinete de Relações Internacionais,
Ministério da Administração Pública, Emprego e Segurança Social, Luanda

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Sr. António Neto, Chefe do Centro de Documentação e Informação, Ministério da Administração Pública,
Emprego e Segurança Social, Luanda

Sr. Ludovino da Conceição Ferreira Domingues, Concelheiro, Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários
(DNTR), Ministério dos Transportes, Luanda

ARGENTINA ARGENTINE

Sr. Marcelo E. Servello, Director Regional NEA, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Santa Fe

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Sr. Darío Celaya Alvarez, Consejero, Misión Permanente de Argentina en Ginebra

AUSTRIA AUTRICHE

Ms Iris Dembscher, Head of the International Social Policy Unit, Federal Ministry of Economics and Labour,
Vienna

AZERBAIJAN AZERBAÏDJAN AZERBAIYÁN

Mr Aliyev Vilayat Adalat Oglu, Head of the Human Resources & Social Issues Branch, Ministry of Transport,
Baku

BELARUS BÉLARUS BELARÚS

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Andrei Molchan, Counselor, Permanent Mission of Belarus in Geneva

Mr Andrei Tribush, Third Secretary, Permanent Mission of Belarus in Geneva

BOSNIA AND HERZEGOVINA BOSNIE-HERZÉGOVINE BOSNIA Y HERZEGOVINA

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Zarko Laketa, Assistant Director, State Border Service, Sarajevo

Mr Svevlad Hoffmann, Chief, Department for Control Border-Cross, State Border Service of Bosnia and Herzegovina, Sarajevo

Ms Dragana Andelic, Counsellor, Permanent Mission of Bosnia and Herzegovina in Geneva

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sr. Marco Antonio Gomes Pérez, Workers' Health Area Coordinator, Ministry of Health, Area Técnica de Saude de Trabalhador, Brasilia

CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA

Mr Hou Vudthy, Deputy Director-General, General Directorate of Labor, Ministry of Labor and Vocational Training, Phnom Penh

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Veasna Heang, Director, International Cooperation Department, Ministry of Labor and Vocational Training, Phnom Penh

Mr Tong Leng, Director of Occupational Safety and Health Department, Ministry of Labor and Vocational Training, Phnom Penh

Mr Ribaun Korm, Deputy Director of International Cooperation Department, Ministry of Labor and Vocational Training, Phnom Penh

Mr Yansotha Chen, Chief of Inspection and Labor Office, Ministry of Labor and Vocational Training, Phnom Penh

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

M. Bella Ambatinda, Lieutenant des douanes, commandant la subdivision active, ministère de l'Economie et des Finances, Douala

CANADA

Mr William H. Lewis, Regional Director, Federal Mediation & Conciliation Service, Vancouver

ECUADOR EQUATEUR

Sr. Jorge Thullen, Asesor, Ministerio de Trabajo y Empleo

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr Jorma Hörkkö, Legal Affairs, Transport Policy Department, Ministry of Transport and Communications, Helsinki

GABON GABÓN

M^{me} Anasthasie Essola Assoumou, Inspectrice spéciale du travail chargée des ports et rades du Gabon, ministère du Travail et de l'Emploi, Libreville

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

M. Obiang Ovono, Directeur du travail et de la réglementation, ministère du Travail et de l'Emploi, Libreville

GHANA

Ms Rita Ohene Sarfoh, Principal Engineer, Ghana Highway Authority, Ministry of Transportation, Accra

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr Christian Kwarteng Appiah, Assistant Planning Officer, Ministry of Transportation, Accra

GUATEMALA

Sra. Angela María Chávez Bietti, Ministro Consejero, Misión Permanente de Guatemala en Ginebra

Adviser/Conseillère technique/Consejera Técnica

Sra. Ingrid Martínez Galindo, Primer Secretario, Misión Permanente de Guatemala en Ginebra

HONDURAS

Adviser/Conseillère technique/Consejera Técnica

Sra. Kay Gaekel, Tercer Secretario, Misión Permanente de Honduras en Ginebra

INDIA INDE

Mr S.K. Srivastava, Joint Secretary, Ministry of Labour & Employment, New Delhi

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr V.K. Trivedi, First Secretary, Permanent Mission of India in Geneva

Ms Suja K. Menon, Third Secretary, Foreign Service Institute, Government of India, Ministry of External Affairs, New Delhi

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN

Mr Shahram Adamnejhad, General Manager of CPD, Road Maintenance and Transportation Organization, Tehran

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr Amir Hossein Shahmir, Labour Attaché, Permanent Mission of the Islamic Republic of Iran in Geneva

KAZAKHSTAN KAZAJSTÁN

Mr S. Sarbassov, Director of Department, Ministry of Labour and Social Protection of Population, Astana

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Mr Sarunas Baublys, Director of the Roads and Road Transport Department, Ministry of Transport and Communications, Vilnius

MALAWI

Mr Elias Zirikudondo, Labour Commissioner, Ministry of Labour and Social Development, Lilongwe

MOZAMBIQUE

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Leonardo Bobby Bauhofer, Director Nacional Adjunto, Direccao Nacional de Migracao, Maputo

Ms Maria Mabjaia Uamba, Human Resources Head Department, Direccao Gerald as Alfandegas, Maputo

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Paul Okwulehie, Deputy Director, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Adeniji A. Adeyemo, Desk Officer on Migration, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr Moses O. Obi, Chief Labour Officer, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

PHILIPPINES FILIPINAS

Ms Veronica A. Eastwood, Officer in Charge, Labour Office/Welfare Officer, Permanent Mission of the Philippines in Geneva

PORTUGAL

Sr. António Manuel Monteiro Cardoso, Assessor Principal, Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, Lisboa

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr Leonid Sokolov, Head, Division of Automobile Transport, Ministry of Transport, Moscow

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr Yuri Chtcherbakov, Counsellor, Permanent Mission of the Russian Federation in Geneva

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr Johan Fick, Minister, Immigration and Civic Affairs, Permanent Mission of South Africa in Geneva

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sra. Luz María Blanco Temprano, Jefa de Area de la Dirección General de Trabajo, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Sr. Francisco Arnau Navarro, Consejero de Trabajo y Asuntos Sociales, Misión Permanente de España en Ginebra

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Mr Vivathana Thanghong, Minister Counsellor (Labour Affairs), Permanent Mission of Thailand in Geneva

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr Mark Bosly, Head of Drivers' Hours, Working Time & International Road Haulage Branch, Department of Transport, Logistics Policy Division, London

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr Tim Ward, Drivers' Hours, Working Time & International Road Haulage, Branch, Logistics Policy Division, Department for Transport, London

**BOLIVARIAN REPUBLIC OF VENEZUELA
RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU VENEZUELA
REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

Sr. Carlos E. Flores T., Agregado Laboral, Misión Permanente de Venezuela en Ginebra

Adviser/Conseillère technique/Consejera Técnica

Sra. Vivian Sierraalta, Asistente de Diplomático, Misión Permanente de Venezuela en Ginebra

Members representing the Employers
Membres représentant les employeurs
Miembros representantes de los empleadores

Sra. Aline Miranda Botrel, Assessora Internacional, Confederação Nacional do Transporte (CNT), Brasília, Brasil

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Thiers Fattori Costa, Former President, Confederação Nacional do Transporte (CNT), Brasília, Brasil

Ms Adriana Giuntinni, Legal Advisor, Confederação Nacional do Transporte (CNT), Brasília, Brasil

Mr Erik Hahr, Director, Administration and HR, Transportgruppen TGS Service, TGS Service AB, Stockholm, Sweden

M. Abdelkader Khoudmi, Directeur, GIAC Translog, Casablanca, Maroc

Mr Erastus Ngirabakunzi, Human Resource and Administration Manager, SDV Transami (Uganda) Ltd., Kampala, Uganda

Mr Mikhail Nizov, Vice-President, Association of International Road Carriers (ASMAP), Moscow, Russian Federation

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Mikhail Matsnev, Deputy Head, Information Systems, Technical Policy and Services Department, Association of International Road Carriers, Moscow, Russian Federation

Ms Irina Kuznetsova, Head of the Group on Visa Matters, Association of International Road Carriers, Moscow, Russian Federation

Mr Peter Krausz, Head, Goods Transport & Facilitation, International Road Transport Union (IRU), Geneva, Switzerland

Mr Damian Viccars, Head, Social Affairs & EU Fiscal Affairs, IRU Permanent Delegation to the EU, Brussels, Belgium

Mr Yusuf Özgür Özel, Member of Executive Committee, International Transporters Association (UND), Istanbul, Turkey

Sr. Miguel Pereira García, Director, Departamento de Relaciones Laborales, Confederación Española de Transporte de Mercancías, Madrid, España

Ms Anna Pogonowska, Principal Specialist, Association of International Road Transport Carriers in Poland, Warsaw, Poland

Sr. Alex Peter Thiermann Isensee, Vicepresidente, Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chile, Santiago, Chile

Ms Wang Limei, Secretary General, China Road Transport Association (CRTA), Beijing, China

Interpreter/Interprète/Intérprete

Ms Fang Ying, Vice Director, Ministry of Communications, Beijing, China

Members representing the Workers
Membres représentant les travailleurs
Miembros representantes de los trabajadores

Mr Peter Baranowski, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Ver. Di Bundesvorstand, Munchengladbach, Germany

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr Per-David Wennberg, Swedish Transport Workers' Union, Stockholm, Sweden

Mr Syed Asif Altaf Chowdhury, HIV/AIDS Coordinator, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom

Sr. Juan Luis García Revuelta, Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO., Madrid, España

Mr Joe Katende, Deputy Africa Regional Secretary, ITF Africa Office, Nairobi, Kenya

Mr Gongoo Byambaa, President, Mongolian Transport, Communication & Petroleum Workers' Union, Ulaanbaatar, Mongolia

Sr. Erasmo Flores, Presidente, Sindicato Nacional de Motoristas de Equipo Pesado de Honduras (SINAMEQUIPH), Tegucigalpa, Honduras

M. Mohamed Hazri, Président, Union des syndicats UMT des transports, Casablanca, Maroc

Mr Emmanuel Mensah, Chairman of the Sector – Section Africa Region, International Transport Workers' Federation (ITF), Accra, Ghana

Mr Victor Mokhnachev, Chairman, Motor Transport & Road Workers' Union of Russia, Moscow, Russian Federation

Mr Abner Ramakgolo, National Sector Coordinator, South African Transport & Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg, South Africa

Sr. José Sandoval Pino, Presidente Nacional, Federación Nacional de Sindicatos de Conductores de Buses, Camiones, Actividades Afines y Conexas de Chile (FENASICOCH), Santiago, Chile

Mr Toomas Sarapuu, North Estonian Co-ordinator/Analyst, Transport & Road Workers' Trade Union, Tallinn, Estonia

M. Marcel Zanté, Secrétaire général, Confédération nationale des travailleurs du Burkina Faso (CNTB), Ouagadougou, Burkina Faso

Representatives of the United Nations, specialized agencies and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y de otras organizaciones internacionales oficiales

European Conference of Ministers of Transport (ECMT)

Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

Conferencia Europea de Ministros de Transportes

Ms Marine-Sophie Fouvez, Principal Administrator in charge of Road Transport Issues, Paris, France

European Commission

Commission européenne

Comisión Europea

Mr Olli Pirkanniemi, Brussels, Belgium

Economic Community of West African States (ECOWAS)

Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

Comunidad Económica de los Estados de Africa Occidental

Dr. Momadou Man Biram Joof, Director, Human Development Department, Abuja, Nigeria

Mr Kennedy Barsisa, Principal Programme Officer, Social Affairs, Economic Community of West African States, Abuja, Nigeria

Mr Emmanuel Chiejina, NEPAD Advisor, Transport Facilitation, Abuja, Nigeria

Ms Mariane Ngoulla, HIV/AIDS Adviser, Abuja, Nigeria

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)

Comisión Económica de la Naciones Unidas para Europa

Mr Poul Hansen, Transport Division, Geneva

Ms Marie-Noëlle Poirier, Transport Division, Geneva

Mr Christopher Smith, Transport Division, Geneva

World Bank

Banque mondiale

Banco Mundial

Mr Marc Juhel, Acting Transport Sector Manager, Washington, United States

Representatives of non-governmental international organizations

Représentants d'organisations internationales non gouvernementales

Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)

Confédération internationale des syndicats libres (CISL)

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Ms Anna Biondi, Director, Geneva Office, Geneva

Ms Raquel Gonzalez, Assistant Director, Geneva Office, Geneva

International Organisation of Employers (IOE)

Organisation internationale des employeurs (OIE)

Organización Internacional de Empleadores

M. Jean Dejardin, Conseiller, Cointrin/Genève

International Road Transport Union (IRU)

Union internationale des transports routiers

Unión Internacional de Transportes por Carretera

Mr Peter Krausz, Head, Goods Transport & Facilitation, Geneva

Mr Damian Viccars, Head, Social Affairs & EU Fiscal Affairs, Permanent Delegation to the EU, Brussels, Belgium

Mr Alaksandr Salashchou, Director General, Association of International Road Carriers, BAIRC/BAMAP, Minsk, Belarus

Mr Alexandre Denissenko, Deputy Secretary General, KAZATO, Almaty, Kazakhstan

Ms Victoria Mets, Head of Legal Department, International Road Transport Union, ERAA, Tallinn, Estonia
Mr Mykhailo Mezheryskyi, Head of International Department, Association of International Road Carriers, AIRCU, Kyiv, Ukraine
Mr Justinas Usonis, Lithuanian National Road Carriers' Association, Vilnius, Lithuania
Mr Yuri Sukhin, President, Association of International Road Carriers (ASMAP), Moscow, Russian Federation
Ms Marija Popovska, Association of Macedonian Enterprises for Road, International Transport (AMERIT), Skopje, The Former Yugoslav Republic of Macedonia
Ms Virginiya Gaidyte, Deputy Secretary, Lithuanian National Road Carriers' Association (LINAFA), Vilnius, Lithuania
Mr Nicu-Manuel Trifanciuc, Transport Specialist, ARTRI, Bucharest, Romania
Sra. Luisa López Leza, Head of the European Department, Asociación de Transporte Internacional por Carretera, ASTIC, Madrid, España

International Transport Workers' Federation (ITF)

Fédération internationale des ouvriers du transport

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Mr Mac Urata, Section Secretary, Inland Transport Sections, London, United Kingdom
Mr Edward James Dickson, Assistant Section Secretary, Inland Transport Sections, London, United Kingdom
Ms Claire Baber, Assistant, Inland Transport Sections, London, United Kingdom
M. Nazi Kabore, Bureau Afrique francophone, Fédération internationale des ouvriers du transport, Ouagadougou, Burkina Faso
Ms Beatrice Hertogs, Secretary, ETF Road Transport Section, Brussels, Belgium
Sr. Edivaldo Santiago da Silva, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), São Paulo, Brasilcnttt@cnttt.org.br
Sr. Ronaldo Jose da Silva, Diretor, Confederação Nacional Transporte Terrestres (CNTTT), Maringa, Brasil
Sr. Manuel Guerrero Cortés, Secretario General, Transportes, Comunicaciones y Mar (TCM), Madrid, España
Sr. Diego Buenestado García, Area Interna, Transportes, Comunicaciones y Mar (TCM), Madrid, España