



Ministère de l'Enseignement supérieur
et de la Recherche Scientifique

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

Université des Sciences, des Techniques
et des Technologies de Bamako

Faculté de Médecine et d'Odonto-Stomatologie

DER de Santé Publique et Spécialités

N° DERSP/FMOS/USTTB

Mémoire

Master en Santé Publique

Option : Santé Communautaire

Année Universitaire 2018 - 2019

Sujet

**PERCEPTION DES LEADERS ROUTIERS SUR LES MODALITES D'UN
DEPISTAGE REUSSI DES IST, VIH/ SIDA CHEZ LES ROUTIERS DANS
LE DISTRICT DE BAMAKO.**

Présenté et soutenu

Par :

Dr DIARRA Moussa S

Président :
Membre :
Directeur : Professeur SANGHO Hamadoun
Co-directeur : Dr COULIBALY Cheick Abou

Table des matières

REMERCIEMENTS	- 1 -
Résumé	- 3 -
Abstract	- 4 -
1. Introduction.....	- 5 -
Question de recherche	- 7 -
2. Objectifs	- 8 -
1.1 Objectif général	- 8 -
1.2 Objectifs spécifiques.....	- 8 -
3. Revue de la littérature	- 9 -
4. Méthodologie	- 11 -
4.1. Cadre d'étude.....	- 11 -
4.2. Type d'étude	- 12 -
4.3. Période d'étude	- 12 -
4.4. Population d'étude	- 13 -
4.5. Echantillonnage	- 13 -
4.6. Collecte des données	- 14 -
4.7. Technique d'analyse des données.....	- 15 -
5. Considérations éthiques	- 16 -
5.1. Soumissions aux comités d'éthique.....	- 16 -
5.2. Procédure d'obtention du consentement libre et éclairé.....	- 16 -
5.3. Confidentialité	- 17 -
5.4. Sécurisation des données	- 17 -
5.5. Risques liés à l'étude	- 17 -
5.6. Bénéfices liés à l'étude	- 17 -
6. Critères d'intégration (inclusion) et critères de non intégration (non inclusion).....	- 18 -
6.1. Critères inclusion (d'intégration).....	- 18 -
6.2. Critères de non inclusion (non intégration)	- 18 -
7. Traitement et analyse des Résultats	- 18 -
8. Résultats	- 18 -
8.1. Commune II.....	- 18 -

8.2.	Commune III.....	- 23 -
8.3.	Commune IV	- 26 -
8.4.	Commune V.....	- 30 -
8.5.	Commune VI	- 34 -
9.	Discussion	- 42 -
9.1.	Attitudes face au SIDA et aux IST	- 42 -
9.2.	Lieux propices pour les interviews	- 43 -
9.3.	Mobilisation massive des cibles	- 45 -
9.4.	Gestion de la motivation.....	- 46 -
10.	Conclusion - Recommandations.....	- 47 -
10.1.	Conclusion	- 47 -
10.2.	Recommandations.....	- 47 -
	Références bibliographiques	- 49 -

REMERCIEMENTS

J'adresse mes remerciements :

LOUANGE A ALLAH, Le Tout Puissant : Pour m'avoir donné la chance de pouvoir présenter ce travail.

Paix et Salut sur son Prophète **MOHAMED**, Prophète de la miséricorde.

A mes parents : Grace à vos bénédictions, vos enseignements donnés que ces travaux ont pu être menés dans de meilleures conditions. Que le Tout Puissant vous garde encore longtemps à nos coté.

Au professeur Hamadoun SANGHO pour son encadrement précieux, sa disponibilité et sa simplicité.

A Dr Cheick Abou COULIBALY pour son courage, sa patience et sa disponibilité sans faille.

A Dr Nouhoum TELLY pour sa disponibilité et son soutien de taille pour la conduite de ce travail.

A Dr Tiéman COULIBALY pour sa disponibilité, son courage, son amour pour le travail bien fait et son soutien constant.

A mon épouse : Votre soutien ne m'a jamais fait défaut tout au long de mes études

A mes enfants : votre affection ne m'a jamais fait défaut

A mes frères et sœurs : pour votre soutien de toutes natures. Je vous réaffirme mon affection fraternelle et mon profond attachement.

A toute la famille DIARRA: grâce à votre courage, votre dévouement, nous avons mené des études Universitaires et post –universitaires. Que Dieux nous garde ensemble.

Au corps professoral et à tout le personnel du DERSP et de l'USTTB pour la qualité de votre enseignement et éducation scientifique.

Au personnel du Centre de Santé Cherifla de Bamako et la famille cherifla pour votre soutien et votre franche collaboration

Au personnel du CREDOS pour votre franche collaboration

Au personnel la Cellule De Coordination Du Comité Sectoriel De Lutte Contre Le Sida pour votre franche collaboration

A tous mes collaborateurs, connaissances, et mes collègues de promotion qui m'ont bien apporté leur sympathie et leur solidarité.

❖ Sigles et abréviations

CDC : Center disease control

CI : commune I

CII : commune II

CIII : commune III

CIV : commune IV

CV : commune V

CVI : commune VI

CSCOM : Centre de santé communautaire

CSLS : Cellule sectorielle de lutte contre le sida

CSRéf : Centre de santé de référence

DRS : Direction régionale de la santé

DRSES : Direction régionale du développement social et de l'économie solidaire

DTC : Directeur technique du centre

EI : Entretien individuel

HCNLS : Haut conseil national de lutte contre le sida

IBBS : Integrated Bio-Behavioral Survey

INRSP : Institut national de recherche en santé publique

IST : Infections sexuellement transmissibles

Km : kilomètre

NPC : Non prise en compte

ONG : Organisation non gouvernementale

ORTM : Office de radiodiffusion télévision du Mali

SATIN : Syndicat Autonome des Transporteurs Internationaux du Mali

SE HCNLS : Secrétariat Exécutif du Haut Conseil National de Lutte Contre le Sida

SIDA : Syndrome de l'immunodéficience acquise

SODIES : Société Djigué Issa et Sadio

SYNACOR : Syndicat National de Coordination des Routiers

SYNTRUI : Syndicat National des Transporteurs Routiers Urbains et Internationaux

USTTB : Université des sciences, des techniques et des technologies de Bamako

VIH : Virus de l'immunodéficience humaine

Résumé

La prévalence du VIH chez les adultes (15-49 ans) a été estimée à 1,1% au niveau national (EDS-5 2012) et à 2,7% chez les routiers, une population à haut risque d'infection au VIH (IBBS 2009). Les données disponibles sur la surveillance du VIH chez les routiers, étaient anciennes de 7 ans au moment de la mise en œuvre de la phase qualitative de l'étude *Integrated Bio- Behavioral Survey (IBBS)* en 2017. Notre objectif était d'étudier les facteurs de réussite de la phase bio-comportementale de l'étude IBBS auprès des Routiers à Bamako. La cartographie des gares routières de Bamako au cours d'une étude qualitative de septembre-octobre 2017 a permis de sélectionner 28 sites d'étude et 87 leaders des routiers ont participé aux groupes de discussion (*focus group*) et à l'entretien individuel. L'analyse de contenu des entretiens a été faite en trois étapes inter-reliées (Mayer *et al.* 2000). Au terme de l'étude, les routiers étaient disposés à participer à la phase quantitative de l'étude *IBBS* à condition: d'avoir une compensation en espèce ou en nature de 2500 FCFA (apprentis chauffeurs) à 5000 FCFA (chauffeurs) par jour, d'être prélevés (sang et urines) sur le site d'étude pour le dépistage et de recevoir le traitement sur place dans la confidentialité, et de respecter strictement leur programme de travail. Une étude quantitative sur les IST/VIH/SIDA peut être contraignante pour les routiers et difficile pour les investigateurs. Nos résultats serviront de guide pour éclairer la conception d'études futures en tenant compte de la spécificité des routiers de Bamako.

Abstract

HIV prevalence among adults aged 15-49 years was estimated at 1.1% nationally (EDS-5 2012) and 2.7% among truck drivers, a population at high risk of HIV infection (IBBS 2009). The available data on roadside HIV surveillance was 7 years old at the time of the implementation of the qualitative phase of the Integrated Bio-Behavioral Survey (IBBS) in 2017. Our aim was to study success factors of the bio-behavioral phase of the IBBS study about truck drivers in Bamako. Bus station mapping in Bamako during a qualitative study in September-October 2017 resulted in the selection of 28 study sites and 87 leaders of truck drivers to participate into our focus group and our individual interview. The content analysis of the interviews was done in three interrelated steps (Mayer *et al.*, 2000). At the end of the study, the truck drivers were willing to participate in the quantitative phase of the IBBS study provided: to have compensation in cash or in kind from 2500 FCFA (apprentice drivers) to 5000 FCFA (drivers) per day, blood and urine samples to be collected at the study site for screening and to receive confidential on-site treatment, and to strictly adhere to their work program. A quantitative study on STI/HIV/AIDS can be restrictive for drivers and difficult for study investigators. Our results will serve as a guide to inform the design of future studies taking into account the specificity of road users in Bamako.

1. Introduction

Les IST Venus, la déesse de l'amour a donné son nom aux maladies transmises lors des contacts ou des rapports sexuels. L'ancienne dénomination des maladies vénériennes a été abandonnée au profit de l'appellation de maladies sexuellement transmissibles (MST). Actuellement dénommée infections sexuellement transmissibles (IST). Ces maladies constituent un problème majeur de santé publique. On distingue plus d'une vingtaine d'IST dues à des germes divers. Elles sont contagieuses et responsables de complications graves pour l'homme, la femme, le fœtus et le nouveau-né. A tout âge, quels que soient le sexe, la race et le milieu social on peut contracter une IST. Les IST sont dues à des bactéries, parasites, champignons ou des virus.

Les IST (infection sexuellement transmissible) ont des répercussions profondes sur la santé sexuelle et reproductive dans le monde. Chaque jour plus d'un million de personnes contractent des infections sexuellement transmissibles. On estime que, chaque année, 357 millions de personnes contractent l'une des quatre (4) IST suivantes: chlamydie (131 millions), gonorrhée (78 millions), syphilis (5,6 millions) et trichomonas (143 millions). Plus de 500 millions de personnes vivent avec une infection par le HSV (herpès). À tout moment, plus de 290 millions de femmes ont une infection à VPH, l'une des IST les plus courantes.

Autre leurs conséquences immédiates, les IST peuvent avoir de graves effets. Certaines IST, comme l'herpès et la syphilis peuvent multiplier au moins par trois (3) le risque de contracter le VIH(1).

En 1981 le US Centers for Disease Control (CDC) est informé des maladies rares, la pneumonie *Pneumocystis carinii* (PPC) et le sarcome de Kaposi chez les hommes homosexuels, nommée en 1982 Syndrome d'immunodéficience acquise (SIDA). La même année la transmission par la voie sexuelle est identifiée. Le VIH (le virus de l'immunodéficience humaine) devient rapidement une pandémie sur tout le globe, due essentiellement aux types VIH1 et VIH2.(2)

C'est ainsi que dans le monde les personnes infectées par le VIH du début de l'épidémie jusqu'en 2017 étaient 77,3 millions [59,9 millions - 100 millions]. Les personnes vivants avec le VIH en 2017 étaient 36,9 millions [31,1 millions - 43,9 millions]. Les personnes nouvellement infectées par le VIH en 2017 étaient 1,8 million [1,4 million - 2,4 millions]. Les personnes vivantes avec le VIH ayant accès à la thérapie antirétrovirale en 2017 étaient 21,7 millions [19,1 millions - 22,6 millions]. Les personnes décédées des maladies liées au sida en 2017 étaient 940 000 [670 000 - 1,3 million]. Les nouvelles infections par le VIH de 15 ans et plus en 2017 étaient 1,6 million [1,3 million - 2,1 millions]. Les personnes décédées des maladies liées au sida en 2017 étaient 940 000 [670 000 - 1,3 million].(3) Les preuves scientifiques montrent que le traitement du VIH réduit le risque de transmission lorsque la charge virale est indétectable.

En Afrique de l'Ouest et du Centre. Les personnes vivantes avec le VIH en 2017 étaient 6,1 millions [4,4 millions- 8,1 millions]. Les personnes nouvellement infectées par le VIH en 2017 étaient 370 000 [220 00 - 570 000]. Les personnes vivants avec le VIH ayant accès à la thérapie antirétrovirale en 2017 étaient 2,4 millions [2,1 millions - 2,5 millions].

Les personnes nouvellement infectées par le VIH en 2017 de 15 ans et plus étaient 310 000 [380 000 - 470 000]. Les personnes décédées des maladies liées au sida en 2017 étaient 280 000 [180 000 – 410 000].(1) Le résultat en Afrique de l'ouest en 2016 était 58% de personnes connaissaient leur diagnostic, 41% des cas diagnostiqué était traité 66% des cas diagnostiqué avait une suppression de leur charge virale.(9) Conformément à la Convention Internationale des Droits de l'Enfant, les Nations Unies définissent les jeunes, comme étant âgé de 15 à 24 ans.

Une analyse réalisée par l'UNICEF à partir des données 2017 de l'ONUSIDA révèle que l'Afrique de l'Ouest et du Centre concentre au moins 16 % de la population adulte (âgée de Plus de 15 ans) mondiale vivant avec le VIH. Au-delà de l'âge de 14 ans, on observe une forte augmentation du nombre total d'enfants, d'adolescents et de jeunes vivants avec le VIH en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Selon l'Enquête Démographique et de Santé (EDSM-V) réalisée en 2012-2013, excepté les régions de Kidal, Tombouctou et Gao, ainsi que trois cercles de la région de Mopti qui n'ont pu être enquêtés suite aux événements survenus dans le pays en mars 2012. Les résultats montrent que 1,1 % des personnes de 15-49 ans sont infectés par le VIH-1. La prévalence est deux fois plus élevée en milieu urbain (1,9 %) qu'en milieu rural (0,9 %). La prévalence du VIH chez les jeunes de 15 à 25 est de 0,8%.(4)

Nous allons exploité les données de la phase qualitative de l'étude IBBS menée en 2017 par la Cellule de Coordination du Comité Sectoriel de Lutte Contre Le Sida. Dénommée en Anglais "Integrated Bio-Behavioral Survey - IBBS", l'étude IBBS est destinée à évaluer la prévalence des infections sexuellement transmissibles (IST), du virus de l'immunodéficience humaine (VIH) et des comportements sexuels chez les femmes travailleuses de sexe (FTS) et les Routiers. Cependant, pour les besoins de notre mémoire, nous n'avons utilisé que les données relatives aux Routiers.

La prévalence nationale du VIH chez les adultes (15-49 ans) est estimée à 1,1%.(4)

Toutefois, les données de surveillance bio-comportementale au Mali ont montré une prévalence du VIH plus élevée que la nationale chez les routiers (2,7% en 2009)(5). En 2017, les données de surveillance liées au VIH disponibles chez les routiers étaient donc anciennes de 7 ans. Des données actualisées s'avéraient alors nécessaires pour mieux comprendre

l'évolution de l'épidémie et informer les programmes. Or, lors de la dernière édition de l'étude ISBS en 2009, les Routiers avaient enregistré un taux de refus élevé avec près d'un cinquième (1/5) au cours de la collecte des échantillons de sang pour le dépistage du VIH(5). De ce fait, il était opportun de passer par une étude qualitative pour identifier les points de blocages survenus lors de l'étude IBBS précédente.

Ce mémoire comporte VI chapitres dont une introduction spécifiant les objectifs et les questions de recherche. Le deuxième chapitre traite de la revue documentaire tandis que le troisième porte sur la méthodologie adoptée. Quant aux quatrième, cinquième et sixième chapitres, ils se focalisent respectivement sur les considérations éthiques, l'analyse des résultats et la discussion.

Question de recherche

La question de recherche de l'étude est la suivante : **Que faut-il faire pour avoir une participation massive des routiers aux tests de dépistage des IST, VIH et Tuberculose dans le district de Bamako ?**

2. Objectifs

1.1 Objectif général

Etudier les facteurs pouvant faciliter le bon déroulement de la phase bio-comportementale de l'étude IBBS auprès des Routiers dans le district de Bamako.

1.2 Objectifs spécifiques

- Etablir la cartographie des lieux de rencontre des cibles (grappes) afin de faciliter leur accès pendant la mise en œuvre de la phase bio-comportementale.
- Identifier les raisons de la faible participation des cibles lors de la mise en œuvre de l'étude IBBS de 2009.
- Identifier les stratégies à mettre en œuvre pour obtenir une participation massive des cibles lors de la phase quantitative de l'étude bio-comportementale de 2017.

3. Revue de la littérature

Définition du concept Routiers

Nous entendons par Routiers, les hommes dont l'occupation principale est de conduire des véhicules de transport interurbain et transfrontalier le long des corridors (y compris les chauffeurs, les apprentis chauffeurs, les convoyeurs)

En 1981, le US Centers for Disease Control (CDC) est informé des maladies rares, la pneumonie *Pneumocystiscarinii* (PPC) et le sarcome de Kaposi chez les hommes homosexuels, nommée en 1982 Syndrome d'immunodéficience acquis (SIDA). La même année, la transmission par la voie sexuelle est identifiée. Le VIH (le virus de l'immunodéficience humaine) devient rapidement une pandémie sur tout le globe, due essentiellement aux types VIH1 et VIH2.(1) C'est ainsi que dans le monde, les personnes infectées par le VIH du début de l'épidémie jusqu'en 2017 étaient 77,3 millions [59,9 millions - 100 millions](1). Les IST Venus, la déesse de l'amour a donné son nom aux maladies transmises lors des contacts ou des rapports sexuels. L'ancienne dénomination des maladies vénériennes a été abandonnée au profit de l'appellation de maladies sexuellement transmissibles (MST). Actuellement dénommée infections sexuellement transmissibles (IST) (6).

Au regard de la situation de l'épidémie de l'infection par le VIH au niveau des populations spécifiques, il est indispensable de mettre en place un système de surveillance. La Proportion des groupes cibles (routiers et patients tuberculeux) ayant consommé de la drogue et de l'alcool au cours des 12 derniers mois de l'année 2015 en Guinée.

821 routiers enquêtés avec 18,8% ayant consommé de l'alcool et un intervalle de confiance (16,3-21,7) 482 des patients tuberculeux avec 28,0% ayant consommé de l'alcool et un intervalle de confiance (24,5-32,4). Par rapport aux informations sur le VIH en général dans les deux groupes, deux répondants sur trois ont écouté la radio au cours des quatre semaines avant l'enquête. Les proportions de ceux ayant écouté la radio tous les jours sont de 33,1% chez les routiers, 30,9% chez les tuberculeux. Les répondants ont été exposés à la télévision autant que la radio. La proportion d'utilisation du préservatif avec les différents types de partenaires au dernier rapport sexuel au cours des 12 derniers mois

Echantillon de routiers était 303 avec 78,60% d'utilisation un intervalle de confiance de (62,20 - 94,99), les patients tuberculeux étaient au nombre de 321 avec 76,47% d'utilisation un intervalle de confiance de (57,62 - 95,31). La Proportion des groupes cibles (routiers et patients tuberculeux) ayant entendu parler d'IST des 12 derniers mois de l'année 2015 en

Guinée est 82% et 93%. La prévalence des IST au cours des 12 derniers mois selon les déclarations des répondants est pour les routiers avec un échantillon de 674 12,76% et un intervalle de confiance de (10,40-15,30), pour les patients Tuberculeux au nombre de 450 20,22% intervalle de confiance (16,40 -24,00). Le pourcentage des groupes cibles qui connaissent leur statut sérologique au VIH est pour les routiers avec un échantillon de 821 83,44% avec un intervalle de confiance de (74,41 - 92,46) , pour les patients tuberculeux au nombre de 482 80,94% avec un intervalle de confiance de (66,57 - 95,10). (7).

Perception des messages de prévention de l'infection à VIH chez les chauffeurs routiers au Togo : cas du panneau d'affichage « roulez protégé »

24 routiers ont été interviewés et la totalité des routiers avaient déjà entendu parler du VIH/Sida. Ils arrivaient même à énumérer les voies de transmission de VIH et les moyens de prévention. Cependant, ils avaient une très faible perception du risque de contracter le VIH. Tous les routiers interrogés avait vu le panneau « Roulez Protégé ». L'enquête montre que le message est majoritairement mal compris par les routiers. Ils expliquent qu'ils y voient une forme de mise en accusation de leur groupe professionnel et expriment un sentiment de culpabilité. (8).

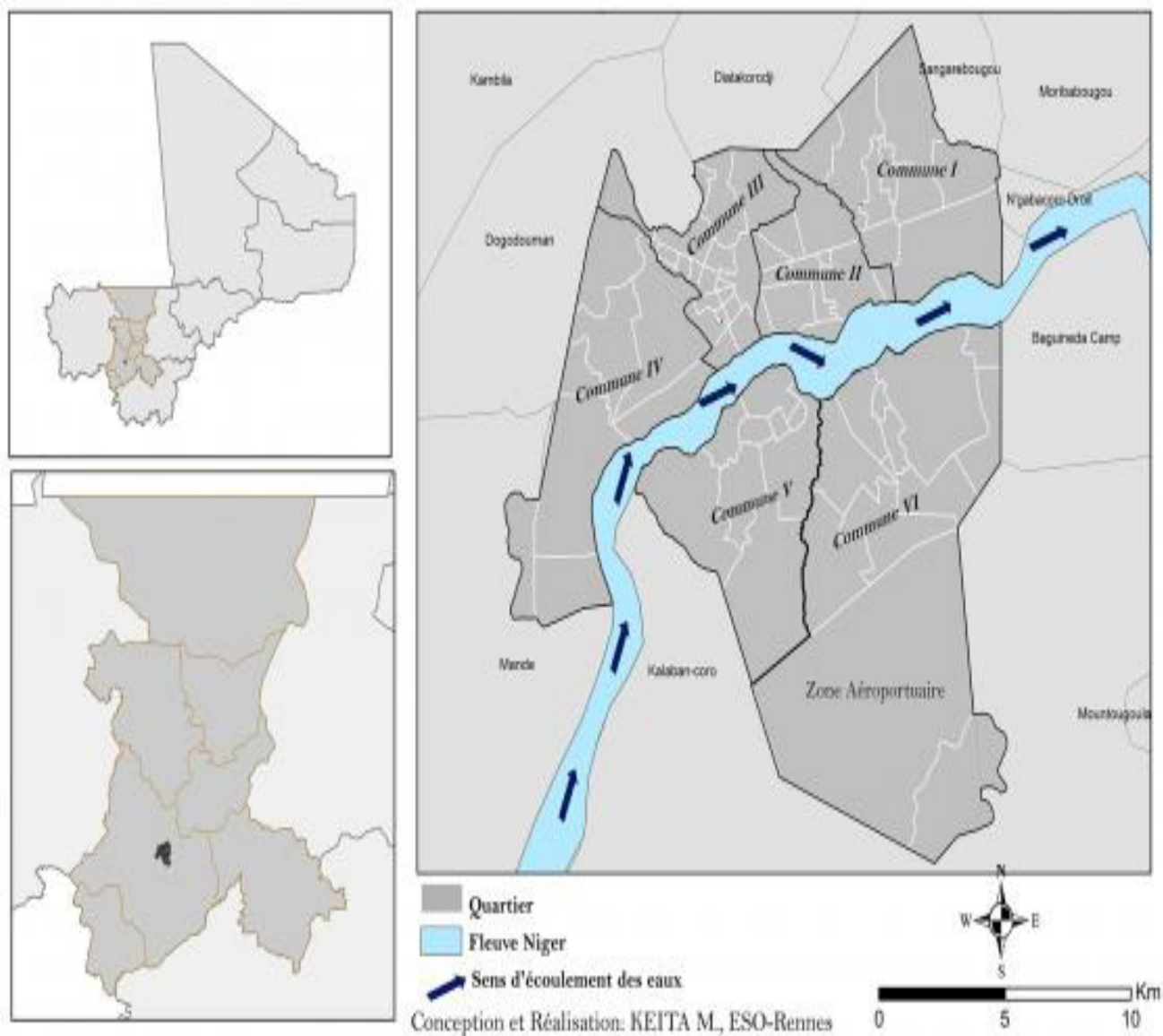
4. Méthodologie

Pour mener à bien cette étude, la méthodologie suivante a été mise en œuvre afin d'atteindre les objectifs.

4.1. Cadre d'étude

A cause du temps imparti et des ressources disponibles, l'étude a été circonscrite aux six communes du district de Bamako.

Localisation et découpage administratif du district de Bamako



4.2. Type d'étude

Il s'agissait d'une étude descriptive transversale auprès des responsables et informateurs clés des routiers.

4.3. Période d'étude

L'étude dont les résultats ont permis de réaliser ce mémoire de fin de cycle a été réalisée du mois d'août au mois d'octobre 2017.

4.4. Population d'étude

Les syndicats des chauffeurs, les responsables des syndicats de transporteurs, les propriétaires de gare et les chefs d'escale ont été la population concernée par l'étude.

4.5. Echantillonnage

Il s'agissait d'une enquête exhaustive. Tous les syndicats des chauffeurs, des transporteurs, les propriétaires de gare et les chefs d'escale du district de Bamako ont été systématiquement enquêtés.

4.5.1. Technique d'échantillonnage

Puis qu'il s'agit d'une étude qualitative, nous avons procédé par un échantillonnage raisonné selon la technique boule de neige.

4.5.2. Taille de l'échantillon

Au total, 87 leaders routiers ont participé à l'enquête à travers 9 focus group et 16 entretiens individuels comme indiqué au tableau ci-dessous.

Site	ROUTEIERS		
	Nombre de Focus Group	Nombre d'entretiens individuels	Nombre de personnes interviewées
Commune II	2	5	32
Commune III	0	1	1
Commune IV	1	0	6
Commune V	2	6	12
Commune VI	4	4	36
TOTAL	9	16	87

NB : Il faut rappeler qu'en commune I, aucune gare routière n'a été enregistrée.

4.6. Collecte des données

❖ Atelier de formation

Un atelier de formation de trois jours a été organisé à l'attention des coordinateurs, superviseurs et enquêteurs. Cette formation a été axée sur les principes de la recherche qualitative, les techniques d'animation des entretiens individuels et de focus group (groupe de discussion), les techniques de la transcription des entretiens, l'accueil de participants, l'obtention du consentement libre et éclairé, l'administration des guides d'entretiens, l'utilisation de l'appareil d'enregistrement vocale (mise à marche, enregistrement, le rappel des principes d'éthique).

Au cours de la formation, les guides d'entretien ont été traduits en langue bamanan. Et pour s'assurer que tous les enquêteurs avaient bien maîtrisé les concepts clés de l'étude, des simulations ont été faites sur les techniques d'animation des focus group dans cette langue.

La formation a été couronnée par un pré-test des outils de collecte dans la ville de Kati à 15 km de Bamako.

❖ Déroulement de l'enquête

La collecte des données a été assurée par trois (3) équipes, chacune composée d'un superviseur, d'un membre de la Cellule Sectorielle de Lutte Contre le Sida (CSLS), d'un membre du haut conseil de lutte contre le Sida, d'un membre de l'Institut de Recherche en Santé Publique (INRSP) et de cinq (5) enquêteurs.

Avec l'accord des participants, tous les entretiens ont été enregistrés sur des dictaphones numériques. Ils ont été ensuite transcrits en français et saisis sous Word version 2007 .

L'enquête a porté sur les six communes du district de Bamako. Elle s'est déroulée du 05 au 14 Septembre 2017.

A chaque interview, les participants recevaient des explications sur les objectifs de l'étude, la procédure de l'entretien, le caractère volontaire et libre de participer à l'entretien et la garantie de l'anonymat sur leurs propos. Et c'était seulement après l'obtention du consentement libre et éclairé du participant que l'enquêteur pouvait administrer le guide approprié (celui de l'entretien individuel ou du focus group).

L'approche a été participative avec l'implication des points focaux et des facilitateurs sur les différents sites de l'étude. Des visites de courtoisie et d'introduction des équipes de collecte ont été effectuées auprès des autorités administratives, sécuritaires et sanitaires sur les différents sites.

Des séances de travail ont été organisées avec les syndicats des routiers. A l'issue de ces séances de travail, les sites appropriés pour les entretiens ont été répertoriés.

Ces séances de travail préliminaire ont été réalisées avec les syndicats des chauffeurs et des transporteurs. Leur implication a été souhaitée par tous les acteurs car les Syndicats des chauffeurs et des transporteurs sont des associations professionnelles dont la mission est de défendre les intérêts des routiers.

Les informateurs clés au niveau des routiers ont donc été, de manière exhaustive : les responsables des syndicats de transporteurs, les responsables des syndicats des chauffeurs, les propriétaires de gare et les chefs d'escale.

4.7. Technique d'analyse des données

La technique d'exploitation des données a été l'analyse de contenu. Ainsi l'analyse a été structurée en trois étapes inter-reliées proposées par Mayer et al (2000) (9). Ces trois étapes sont généralement utilisées par la majorité des chercheurs et entre ces étapes, a lieu un mouvement continu et itératif de va-et-vient (Baribeau, 2009) (10). En la matière, les étapes suivies sont les suivantes :

❖ La préparation du matériel

Cette étape a commencé pendant la collecte des données et a consisté en la transcription intégrale de celles-ci à partir des différents enregistrements audio réalisés.

❖ Ecoute répétitive et prise de notes

Une fois la transcription terminée, les enregistrements ont à nouveau été écoutés de manière approfondie à plusieurs reprises, en lisant simultanément les verbatim afin de mieux s'imprégner de leur contenu et prendre des notes détaillées.

❖ Analyse et interprétation des données

Il s'agit de la dernière étape au cours de laquelle émergent des ensembles thématiques saillants pouvant être convergents, divergents ou complémentaires. Ces thématiques ont constitué des genres de matrice de signification qui ont permis d'atteindre les objectifs de l'étude.

5. Considérations éthiques

5.1. Soumissions aux comités d'éthique

Le protocole élaboré pour la mise en œuvre de cette étude a reçu l'approbation du Comité d'Éthique de la Faculté de Médecine et de Pharmacie de l'Université des Sciences, des Techniques et des Technologies de Bamako (USTTB) et soumis au Comité d'Éthique de CDC Atlanta.

5.2. Procédure d'obtention du consentement libre et éclairé

Sachant que le consentement libre et éclairé est un document juridique qui engage le participant à prendre part à l'étude, son obtention a été une préoccupation majeure pour les investigateurs principaux. C'est ainsi qu'au cours de l'atelier de formation de trois jours des coordinateurs, des superviseurs et des enquêteurs, la fiche d'information et le formulaire de consentement libre et éclairé faisaient partie de la documentation que les acteurs devaient impérativement comprendre. Pour s'assurer de leur compréhension et leur explication claire concise par tous les enquêteurs, plusieurs séances de simulation ont été faites pendant le troisième jour de l'atelier.

Sur le terrain, avant de commencer les entretiens, la fiche d'information, contenant les grandes orientations de l'étude, a été lue et expliquée à tous les participants. Toutes les questions que ceux-ci ont posées ont été répondues avec satisfaction. C'est seulement sur la base de la compréhension de la dite fiche d'information que les participants ont apposé sur signature au bas du formulaire de consentement libre et éclairé, sachant qu'ils pouvaient se retirer à tout moment, qu'ils n'étaient pas obligés de répondre à toutes les questions et qu'ils pouvaient se retirer à tout moment sans préjudice aucun.

5.3. Confidentialité

Toutes les informations collectées auprès des participants ont été réalisées dans la plus grande confidentialité. D'ailleurs, une clause de confidentialité a été signée par tous les enquêteurs à cet effet. En vue de préparer au mieux la phase quantitative bio-comportemental avec les leaders qui auront comme mission la sensibilisation et la mobilisation des cibles, les identifiants comme le nom et le prénom du leader ainsi son contact ont été pris. Mais ces identifiants ont été supprimés immédiatement après l'élaboration du rapport final.

Seuls les résultats agrégés ont été publiés. Les résultats sont présentés de manière à ce qu'il ne soit possible d'identifier un participant quelconque.

5.4. Sécurisation des données

Les données ont été stockées dans une armoire, dans le bureau du coordinateur à la Cellule de Coordination du Comité Sectoriel de Lutte Contre le SIDA. Les notes manuscrites et les enregistrements audio ont été remis audit coordinateur et ont été ensuite détruits après le dépôt du rapport final. Les membres de l'équipe technique (coordinateurs et superviseurs) ont accès à la base des données. Les participants peuvent aussi en avoir accès au regard de la législation du Mali.

5.5. Risques liés à l'étude

La participation à l'étude a nécessité que les enquêtés consacrent une partie de leur temps à répondre aux questions. A cet égard, certaines questions peuvent paraître embarrassantes pour les interviewés. Au-delà de ces deux aspects non moins importants, l'étude ne comporte pas un risque majeur potentiel pour les participants.

5.6. Bénéfices liés à l'étude

Cette étude entre dans le cadre du renforcement du système de santé du Mali. A cet effet, elle est d'utilité publique car elle devrait permettre de réduire significativement le taux de prévalence des maladies ciblées par l'enquête.

En ce qui concerne la motivation des participants, une compensation financière de 3.000F CFA a été offerte à chaque enquêté pour le temps consacré à l'entretien et à chaque facilitateur, un montant de 15.000F CFA pour avoir mobilisé les cibles.

6. Critères d'intégration (inclusion) et critères de non intégration (non inclusion)

6.1. Critères inclusion (d'intégration)

Pour participer à cette étude qualitative, le participant devait résider à Bamako, donner son consentement libre et éclairé et répondre au moins à l'un des critères suivants :

- Être leader des transporteurs ou des chauffeurs Routiers
- Être propriétaire d'une gare routière pour Routiers
- Être chef d'escale d'une gare routière pour Routiers.

6.2. Critères de non inclusion (non intégration)

N'ont pas participé à cette étude tous les leaders Routiers qui n'ont pas donné leur consentement libre et éclairé.

7. Traitement et analyse des Résultats

Les données ont été exploitées suivant la procédure de l'analyse de contenu. Les thématiques saillantes et les informations utiles servant à la mise en œuvre de l'enquête bio-comportementale ont été dégagées et renseignées.

8. Résultats

8.1. Commune II

8.1.1. Cartographie des lieux de regroupement des cibles selon le/les jours de la semaine et l'heure/les heures propices à l'enquête

Tableau : récapitulatif des points chauds des Routiers en commune II du district de Bamako

N°	Nom du point chaud	Localisation	Jours propices	Heures Propices	Remarques spécifiques
ROUTIERS					
1	Mandé transport	Marché de Médine, vers la colline en	Du lundi au	09H à 10H	

		face de l'agence Ecobank	Jeudi		
2	Benso-Transport	Marché de Médine, vers la colline derrière l'agence d'Ecobank			
3	Gana du Nord				
4	Africa Star-Transport	Derrière le Stade Omnisport	Lundi et Jeudi	7H à 9H et 16H à 19H	
5	Air Kouta		Lundi	12H à 15H	
6	Sylla Express	N'Golonina sur la route de l'ORTM, derrière le cimetière de Niaréla	Week-end (vendredi, samedi et dimanche)	06H à 12H	
7	Air Niono				
8	Air Dioro				
9	Air Kossa				
	Air Macina				
	Air Djabaly				
10	Gros Bois	Bagadadji /Railda	Lundi, Jeudi et Dimanche	08H à 15H	

NB : Il faut rappeler qu'en commune I, aucune gare routière n'a été enregistrée.

8.1.2. Difficultés d'accès aux cibles pendant les jours, moments et heures indiqués

A Bamako, l'accès aux routiers semble compliqué pour la simple raison qu'il est difficile de regrouper les chauffeurs, apprentis et convoyeurs. La solution proposée par les responsables de gare est de procéder par rotation comme affirme ce propos : *« On ne peut pas les regrouper d'un seul coup. Ils sont toujours mobiles. D'une manière générale, chez nous, dans nos gares, le total des départs par jour, ça fait plus de 16 départs. Il faut faire le*

dépistage par rotation. Là où ils se rassemblent très souvent, vous devez aller là-bas, vers eux, surtout dans les garages » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune II). Ce témoignage prouve à suffisance que pour la bonne conduite de l'enquête bio-comportementale, il faudrait en amont avoir des séances de travail avec les gérants, les responsables de gare et les responsables syndicaux pour planifier l'ensemble des activités. Une implication responsable des leaders routiers est donc indispensable pour la réussite de la phase quantitative de l'étude IBBS 2017.

8.1.3. Lieux propices pour l'interview des cibles

Pour la majorité des répondants, il n'est pas nécessaire de chercher à regrouper les routiers ailleurs, leurs sites étant le mieux indiqué comme indiqué dans le passage qui suit : *« Il n'est pas nécessaire de les recruter pour les interviewer ailleurs. Il est plus commode de programmer les entretiens sur place pour éviter les pertes de temps et les désistements éventuels. »* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune II).

Mais l'unanimité n'est pas acquise sur le lieu propice pour les interviews. Si certains pensent que c'est mieux de faire les interviews dans les gares, d'autres sont d'avis contraire et ces derniers proposent de trouver un endroit privé pour l'entretien comme l'affirment ces propos : *« Si vous arrivez à le faire dans un endroit privé où on peut aller et venir sans être aperçu par personne donc dans la discrétion et l'anonymat, vraiment vous aurez beaucoup de personnes et les gens le feront à l'aise. Mais si vous le faites dans les gares, en plein air, je suis sûr que beaucoup vont y être réticents »* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune II).

Ces avis contradictoires démontrent à suffisance la complexité du choix du lieu propice pour les interviews sur les différents sites répertoriés. Il paraît donc judicieux de ne pas adopter une approche globale pour tous les sites, mais de s'en tenir au choix des Leaders sur chaque site.

8.1.4. Disponibilité des toilettes sur les sites et par cible pour la collecte d'un échantillon d'urine pour le test des IST

Tous les responsables de gare affirment l'existence de toilettes sur les sites. Ils estiment que ces toilettes sont suffisamment propres et qu'elles peuvent être utilisées pour la collecte des échantillons d'urine pour le test des IST comme suggéré dans ce verbatim : *« Il y a trois toilettes ici, voilà une derrière la route goudronnée. Les deux autres sont à côté. Toutes ces*

toilettes sont propres. Chaque jour elles sont lavées et leur entretien complet est assuré chaque trois jours » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune II)

8.1.5. Disposition des cibles à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque

Selon les responsables de gares, les routiers seraient disposés à participer à un entretien d'une heure sur les comportements à risque. Dans les échanges avec eux, il s'est avéré que ces genres d'entretien ne sont pas nouveaux chez les routiers et mieux ils apprécient ces activités comme rappellent ces passages :

« Ils vont accepter de participer à un entretien d'une heure sans problème sur les comportements sexuels à risque. Maintenant, grâce aux séances de sensibilisation à la télévision et à la radio, il y a beaucoup d'entre eux qui comprennent et acceptent d'en parler » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune II). Il en va de même pour les affirmations suivantes : *« Le dépistage du VIH est une chose qui est déjà comprise il y a longtemps, mais les activités autour du VIH/SIDA se sont ralenties ces derniers temps. Je pense nos pairs vont accepter de donner de participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque »* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune II). Ainsi ces discours attestent la disposition des routiers à participer à un entretien sur les comportements sexuels à risque.

8.1.6. Disposition des cibles à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH.

Des informations collectées, il ressort que certains routiers sont déjà disposés à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH. Cela est attesté par les affirmations suivantes : *« Je sais que certains sont compréhensifs qu'ils ne poseront aucun problème pour fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH. Mais d'autres l'accepteront difficilement sans une large sensibilisation par nous les responsables de gare et les responsables syndicaux »* (Entretien individuel, propriétaire de gare, Commune II). Au regard de ce discours, il apparaît une impérieuse nécessité de procéder en amont à une campagne de sensibilisation des cibles par les leaders routiers.

8.1.7. Motivations

En termes de motivation, les tee-shirts, les casquettes, la ration alimentaire des chauffeurs et apprentis et les préservatifs sont suggérés par les leaders routiers. En plus de ces récompenses

en nature, ils ont également suggéré une compensation monétaire comme indiqué dans ce verbatim : *« Il n'est pas très difficile de motiver les routiers. Ils seront contents s'ils ont des tee-shirts, des casquettes, du thé, du sucre et même des préservatifs de qualité. Ils seront davantage contents si en plus de ces cadeau, ils ont la ration des apprentis qui fait 2.000 Francs CFA ou 2500 francs CFA et la ration du chauffeur qui fait 5.000 Francs CFA »* (focus group, Leaders Routiers, Commune II).

A travers ces propositions, il est aisé de comprendre que la nature des motivations reste globalement la même pour tous les sites investigués dans la commune.

8.1.8. Stratégies à adopter pour faciliter l'obtention des échantillons biologiques

Chez les routiers, l'implication des syndicats semble primordiale. Les responsables syndicaux apparaissent comme étant des acteurs actifs dans la sensibilisation et la mobilisation de leurs confrères. Cela ressort de manière récurrente dans les discours : *« Il faut impliquer les syndicats pour la sensibilisation et la mobilisation des Routiers »* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune II). Ces deux témoignages mettent l'accent sur l'importance d'associer les syndicats dans l'organisation de l'enquête bio-comportementale.

8.1.9. Perceptions sur la prise en charge gratuite des cibles positives aux tests

Les perceptions restent globalement positives. L'initiative de la prise en charge gratuite des cas positifs est appréciée par l'ensemble des cibles. Le traitement gratuit est salvateur pour les routiers d'autant plus que la majeure partie de ces populations clés n'ont pas toujours accès aux soins adéquats et par ailleurs ce sont des couches vulnérables compte tenu de leurs professions comme il apparaît dans le verbatim qui suit : *« Parmi nous, certains sont malades mais soit, ils ne se donnent pas le temps d'aller dans les centres de santé de qualité, soit ils ont peur d'affronter les résultats des consultations. Ceux-ci peuvent garder leurs maladies jusqu'à ce qu'ils soient épuisés. C'est pourquoi, votre intervention sera pour nous une opportunité à saisir »* (Focus group, Leaders Routiers, Commune II)

8.2. Commune III

8.2.1. Cartographie des lieux de regroupement des cibles selon le/les jours de la semaine et l'heure/les heures propices à l'enquête

ROUTIERS				
Escale d'Africa Star	Au quartier Badialan III, route de Kati	Le Samedi	De 16 heures à 19 heures	La compagnie mère se trouve en Commune V en face de l'Hôtel Olymp

8.2.2. Difficultés d'accès aux cibles pendant les jours, moments et heures indiqués

En commune III, la disponibilité des cibles semble le problème majeur que pourrait rencontrer l'équipe chargée de la mise en œuvre de la phase quantitative de l'étude IBBS comme le fait remarquer cet intervenant : « *Le problème qui se pose peut être le manque de temps car certains voyagent et d'autres veulent se reposer. Mais avec notre implication, on peut trouver un terrain d'entente parce que nous les chefs d'escale, nous sommes très respectés par les chauffeurs, leurs apprentis et par les chargeurs. Puis que moi, je sais l'importance de cette étude, si vous nous approchez, notre accompagnement ne fera pas défaut.* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III).

8.2.3. Lieux propices pour l'interview des routiers

En Commune III, pour la quasi-totalité des leaders routiers, le lieu propice pour l'interview est le site où les chauffeurs se regroupent habituellement. Cela a plusieurs avantages car ainsi, on va éviter les pertes de temps et la dispersion des cibles. A cet égard, ce verbatim est assez explicite : « *Pour résoudre la question de temps, mieux vaut faire les interviews ici. En le réalisant ailleurs, je suis sûr beaucoup et leurs apprentis n'y participeront pas.* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III).

8.2.4. Disponibilité des toilettes sur les sites pour la collecte d'un échantillon d'urine pour le test des IST

En commune III, le leader routier interrogé aborde dans le même sens que dans les autres communes. Il dispose d'infrastructures appropriées pour la réalisation de l'étude comme ainsi

formulé : « Compte tenu de l'importance de l'activité, dès l'arrivée de l'équipe, je mettrai à sa disposition une toilette pour recueillir l'urine et mon bureau pour le prélèvement du sang. »
(Entretien individuel, Leader Routier, Commune III)

8.2.5. Disposition des cibles à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque

Pour le leader routier interrogé en Commune III, une heure d'entretien peut être acceptée par les chauffeurs. Dans sa déclaration qui suit, il essaye d'être le plus clair possible : « *Ce sacrifice en vaut la peine, compte tenu des risques que courent les routiers à cause de leur métier. Mais, l'idéal est de ne pas dépasser une heure. Il ne faut surtout pas chercher à abuser de leur temps parce qu'en réalité, ils n'ont pas le temps, car dès qu'un chauffeur est programmé, il démarre, c'est comme un travail à la chaîne.* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III)

8.2.6. Disposition des cibles à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH

En Commune III, le leader routier approché donne l'assurance de la disponibilité des cibles qui relèvent de son autorité à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH. En témoigne ce verbatim : « *J'adhère déjà à l'esprit de l'enquête. Compte tenu du bon rapport entre les chauffeurs, les apprentis et les chargeurs et moi, il me suffit de les préparer à partir d'une bonne sensibilisation pour qu'ils acceptent. Mais il faut veiller au respect de la confidentialité. Il n'y aura pas de problème surtout si la confidentialité est garantie.* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III)

8.2.7. Disposition des cibles à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST (Syphilis, gonococcie, chlamydia)

Selon le leader routier interrogé en commune III, autant les cibles peuvent être disposées les chauffeurs seront disposés à fournir des échantillons biologiques pour le test du VIH, autant ils peuvent être disposés à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST. Selon lui, les cibles sont davantage plus enclinés à fournir des échantillons biologiques pour le test des IST que pour celui du VIH, si nous référons à sa déclaration : « *Vous savez, d'une manière générale, les gens ne redoutent pas les IST, leur traitement à temps ne posant aucun problème. Par contre, les gens redoutent le VIH/SIDA. Il va donc sans dire que s'ils acceptent de donner des échantillons biologiques pour le test du VIH, ils ne refuseront pas de le faire*

pour les IST. Mais dans tous les cas, il faut qu'ils soient assurés de la confidentialité de l'intervention et à condition que les initiateurs de l'étude travaillent en synergie avec les responsables syndicaux pour mieux sensibiliser les cibles. » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III).

8.2.8. Stratégies à adopter pour faciliter l'obtention des échantillons biologiques

En commune III, la stratégie préconisée par l'un des leaders routiers est l'intensification de la sensibilisation des chauffeurs par les responsables syndicaux comme ainsi indiqué : *« Si on les sensibilise, il n'y aura pas de problème. Certains ont peur de dévoiler leur résultat sérologique. On peut m'impliquer dans la sensibilisation car je peux mobiliser beaucoup de chauffeurs surtout s'ils ne sont pas en voyage. »* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III).

8.2.9. Motivations

En Communes III, le leader routier interrogé est favorable à la motivation financière des participants à l'étude. Selon lui : *« Il y a beaucoup qui fument et prennent du thé. Si on leur donne le prix du thé et de la cigarette, cela peut les motiver à faire venir d'autres chauffeurs. Le montant à donner peut aller de 2000 à 5000 FCFA. Moi, je connais l'avantage de cette enquête. Donc je m'impliquerai selon mon temps et ma disponibilité. Le conseil que je peux vous donner pour la bonne marche de cette étude est de chercher à mieux collaborer avec les chefs d'escale, les chefs de gare, les responsables syndicaux des chauffeurs et des transporteurs et cela, sur tous les sites concernés par l'étude. »* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III).

8.2.10. Perceptions sur la prise en charge gratuite des cibles positives aux tests

Le leader routier interviewé en commune III a une perception favorable sur la prise en charge gratuite des cibles positives aux tests. Selon lui *« C'est une bonne chose. Les chauffeurs contractent d'autres maladies plus graves que le Sida. Cette enquête permettra d'accroître la participation des Routiers aux tests. Le problème des chauffeurs, c'est le temps. Si on les traite sur place, c'est un grand avantage dont il faut profiter. Cette étude est une bonne chose. Les chauffeurs sont très exposés. Certains peuvent passer plus d'une semaine hors de leur famille. Ce travail leur permettra de prendre conscience du risque qu'ils prennent dans leurs activités. »* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune III).

8.3. Commune IV

8.3.1. Cartographie des lieux de regroupement des cibles selon le/les jours de la semaine et l'heure/les heures propices à l'enquête

ROUTIERS					
La gare Routière de Djicoroni Para, en Commune IV, communément appelée « Laguinée Place » dont les démembrements sont :		Djicoroni Para	Lundi, Jeudi et Dimanche	De 5 heures jusqu'à la nuit. Tant qu'il y a des clients, le travail continue	Toutes ces places sont placées sous l'autorité du SYTRUI
1	Kourémalé Place				
2	Kankan Place				
3	Déguédouma Place				
4	Kofilatè Place				
5	Siguiri Place				
6	Konakri Place				
7	Labé Place				
8	Massamba Place				

8.3.2. Difficultés d'accès aux cibles pendant les jours, moments et heures indiqués

En commune IV, les difficultés majeures qui peuvent se poser dans l'accès aux routiers sont essentiellement l'insuffisance dans la sensibilisation des cibles, l'insuffisance de l'implication des leaders dans la préparation de l'enquête et le respect des calendriers par les initiateurs de l'étude comme il ressort de la déclaration suivante : « *Ce n'est pas la première fois que nous rencontrons une telle mission, il n'y a pas un travail sans difficultés, mais par habitude, nous sensibilisons les chauffeurs et nous dégagons un lieu pour cela. Ce qui peut entraver l'accès aux cibles, c'est surtout le manque de sensibilisation, le non implication des* »

Responsables Routiers dans la sensibilisation et la mobilisation et le non-respect des horaires. » (Focus group, SYNTRUI, Commune IV)

8.3.3. Lieux propices pour l'interview des routiers

L'entretien focalisé en commune IV avec les syndicats des transporteurs préconise de réaliser les interviews à proximité des garages/gares routières où évoluent les chauffeurs. Ainsi, de manière récurrente, ils ont déclaré : « *Ici, c'est mieux, si c'est ailleurs, ils refuseront* » (Focus group SYNTRUI, Commune IV)

8.3.4. Disponibilité des toilettes sur les sites pour la collecte d'un échantillon d'urine pour le test des IST

En commune IV, du focus group réalisé avec les responsables du SYNTRUI, il ressort que le site dispose de toilettes nécessaires pour la circonstance comme l'atteste ce verbatim : « *Nous disposons d'au moins 10 toilettes. Pour la circonstance, nous pourrions affecter deux à l'équipe d'enquête pour mener ses activités. Nous en avons déjà l'habitude.*»

8.3.5. Difficultés d'accès aux cibles pendant les jours, moments et heures indiqués

En commune IV, les difficultés majeures qui peuvent se poser dans l'accès aux routiers sont essentiellement l'insuffisance dans la sensibilisation des cibles, l'insuffisance de l'implication des leaders dans la préparation de l'enquête et le respect des calendriers par les initiateurs de l'étude comme il ressort de la déclaration suivante : « *Ce n'est pas la première fois que nous rencontrons une telle mission, il n'y a pas un travail sans difficultés, mais par habitude, nous sensibilisons les chauffeurs et nous dégageons un lieu pour cela. Ce qui peut entraver l'accès aux cibles, c'est surtout le manque de sensibilisation, la non implication des Responsables Routiers dans la sensibilisation et la mobilisation et le non-respect des horaires.* » (Focus group, SYNTRUI, Commune IV)

8.3.6. Lieux propices pour l'interview des routiers

L'entretien focalisé en commune IV avec les syndicats des transporteurs préconise de réaliser les interviews à proximité des garages/gares routières où évoluent les chauffeurs. Ainsi, de manière récurrente, ils ont déclaré : « *Ici, c'est mieux, si c'est ailleurs, ils refuseront* » (Focus group SYNTRUI, Commune IV)

8.3.7. Disponibilité des toilettes sur les sites pour la collecte d'un échantillon d'urine pour le test des IST

En commune IV, du focus group réalisé avec les responsables du SYNTRUI, il ressort que le site dispose de toilettes nécessaires pour la circonstance comme l'atteste ce verbatim : « *Nous disposons d'au moins 10 toilettes. Pour la circonstance, nous pourrions affecter deux à l'équipe d'enquête pour mener ses activités. Nous en avons déjà l'habitude.* »

8.3.8. Disposition des cibles à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque

Pour les responsables du SYNTRUI en Communes IV, une heure d'entretien peut être acceptée par les cibles : « *Parce que non seulement la cause est noble mais également nous avons l'habitude d'organiser des activités du genre. Ce n'est pas notre première fois d'accueillir une telle équipe. Nous en avons donc l'expérience. Mais si vous dépassez une heure car avec les Routiers, il faut toujours respecter les engagements.* »

8.3.9. Disposition des cibles à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH

Pour les responsables syndicaux des routiers en commune IV, les chauffeurs seront disposés à fournir un échantillon de sang pour le test du VIH à condition que les leaders soient impliqués dans l'organisation des activités comme ainsi indiqué : « *En matière de VIH, les gens sont très méfiants. Beaucoup en ont peur. Pour cela, une personne étrangère au site ne réussira jamais à mobiliser nos chauffeurs. Si nous sommes suffisamment impliqués dans l'organisation de l'enquête, il n'y aura aucune difficulté parce que nous savons nous y prendre.* » (Focus group, SYNTRUI, Commune IV)

8.3.10. Disposition des cibles à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST (Syphilis, gonococcie, chlamydia)

Selon les responsables syndicaux des routiers en commune IV, les chauffeurs ne seront véritablement disposés à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST que s'ils sont assurés de la confidentialité de l'opération et s'ils « *sont sensibilisés par les syndicats* ». Pour cela, les membres du SYNTRUI souhaitent qu'ils soient « *avisés dix jours ou une semaine avant l'arrivée de l'équipe des enquêteurs* » (Focus group, SYNTRUI, Commune IV)

8.3.11. Stratégies à adopter pour faciliter l'obtention des échantillons biologiques

Pour la réussite de la phase quantitative de l'étude IBBS, les responsables du SYNTRUI en commune IV suggèrent deux stratégies à adopter : la sensibilisation des chauffeurs par les responsables syndicaux et la persuasion par l'exemple. Le premier point apparaît dans les propos suivants : *« Si nous les sensibilisons, il n'y aura pas de problème. Nous savons que certains en ont peur, que d'autres sont indifférents à tous. Parmi les Routiers, on rentre beaucoup de récalcitrants. Mais nous qui sommes leurs, nous qui œuvrons pour leur protection dans tous les domaines, ils nous respectent et acceptent tout ce que nous leur demandons. »* (Focus group, SYNTRUI, Commune IV).

Quant au second aspect, il est exprimé dans l'intervention suivante : *« Si nous constatons qu'il y'a des réticences, nous serons les premiers à passer. Nous donnerons l'exemple. C'est ainsi que nous allons vaincre les résistances. Dès qu'on dit que c'est gratuit, le test et les soins, les gens seront motivés. »* (Focus group, SYNTRUI, Commune IV).

8.3.12. Motivations

Dans la Commune IV, tous les responsables syndicaux interrogés sont favorables à la motivation financière en ces termes : *« Il y a beaucoup de chauffeurs qui fument et prennent du thé. Si on leur donne le prix du thé et de la cigarette, cela peut les motiver à faire venir d'autres chauffeurs. Le montant à donner peut aller de 2000 à 5000 FCFA. »* Ou encore : *« Le groupe qui a passé ici il y a quelques années avait proposé 1000F. Grâce à cette motivation les chauffeurs sont sortis si bien que le matériel de prélèvement des échantillons biologiques a été épuisé sans que tout le monde ne puisse passer. »* (Focus group, SYNTRUI, Commune IV.)

8.3.13. Perceptions sur la prise en charge gratuite des cibles positives aux tests

En Commune IV, l'initiative de la gratuité de la prise en charge des cibles positives aux tests est bien appréciée par les responsables syndicaux des routiers. Selon leur déclaration : *« C'est une bonne initiative. Cette politique, en principe, doit permettre la participation massive des routiers à l'enquête. Pour la circonstance, nous les responsables syndicaux serons heureux de nous impliquer pour la bonne marche des activités car sans la bonne santé des chauffeurs, le secteur du transport est perturbé. Tout le monde doit donc œuvrer pour la bonne santé des Routiers, Etats et privés. »* (Focus group SYNTRUI, Commune IV)

8.4. Commune V

8.4.1. Cartographie des points chauds des Routiers de la commune V du District de Bamako

N°	Nom du point chaud	Localisation	Jours où se rassemblent les Routiers	Heures où se rassemblent les Routiers	Remarque particulière
1	Binké Transport	Daoudabougou		8-10H	
2	Africa Star	Sabalibougou face l'Hotel Olympe		8-12H	
3	SODIES	Totokorobougou route de Sabalibougou			

8.4.2. Difficultés d'accès aux cibles pendant les jours, moments et heures indiqués

Selon les responsables des routiers en commune V : « *L'unique difficulté qui peut se poser dans l'accès aux Routiers est le rassemblement des chauffeurs en un seul lieu et à une heure unique. Les chauffeurs sont très mobiles, notamment quand ils sont en instance de voyager. Dans les gares, les sorties sont programmées et chaque chauffeur est tenu de respecter sa programmation. Donc tout dépend de comment vous allez vous programmer. Faites tout pour que leur programmation ne coïncide pas avec leurs heures de voyage* » (Entretien individuel Leader Routier, Commune V). Cependant, quel que soit la programmation, sans l'apport des responsables syndicaux et autres leaders les difficultés vont persister. Ce qui justifie cette intervention : « *En cas de difficulté vous pouvez consulter leurs responsables pour qu'ils vous aident à contrôler la situation.* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune V)

8.4.3. Lieux propices pour l'interview des cibles

En commune V, selon les responsables routiers: « *Le lieu propice pour les interviews ne peut être que dans les gares routières, là où les chauffeurs garent leurs véhicules. En procédant autrement, il y aura beaucoup de risques d'absence et de refus.* (Focus group, Leaders Routiers, commune V). Cela ressort aussi cet entretien individuel : « *Le déplacement des chauffeurs est très difficile ; je pense que c'est nécessaire de les interviewer dans notre gare.* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune V)

8.4.4. Disponibilité des toilettes sur les sites pour la collecte d'un échantillon d'urine pour le test des IST

Dans la quasi-totalité des gares, les toilettes sont disponibles. Selon les responsables syndicaux, les responsables de gare et les chefs d'escaliers, il existe des toilettes à l'intérieur des gares comme le souligne ce passage : « *On a l'habitude de faire ça ici. Nos toilettes sont bonnes pour le prélèvement d'urine.* » Focus group, Leaders routiers, Commune V)

8.4.5. Disposition des cibles à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque

Pour la quasi-totalité des leaders Routiers, les cibles peuvent accepter de participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque à condition qu'elles soient bien sensibilisées. Cela ressort de ce verbatim : « *Oui, les chauffeurs vont accepter mais à travers une bonne sensibilisation ; ils vont accepter. Il est préférable de bien informer les responsables syndicaux, les chefs d'escalier et les propriétaires de gare et de garage qui, à leur tour, vont sensibiliser leurs pairs. Sans une sensibilisation bien menée, ils vont accepter difficilement d'accepter de perdre une heure à vous écouter.* » Entretien individuel, Leader Routier, Commune V

8.4.6. Disposition des cibles à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH

De l'avis des leaders interrogés, les Routiers seront disposés à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH. Mais pour y arriver, la sensibilisation est primordiale car elle permet de taire les supputations et de couper court aux désinformations qui peuvent proliférer facilement dans le milieu des Routiers. Parallèlement à la sensibilisation, la

confidentialité est également prônée par les responsables Routiers pour la bonne marche de l'enquête bio-comportementale. Plusieurs propos corroborent ces affirmations : « *Ça peut poser des problèmes parce que les gens ont peur de leurs résultats, si c'est positif ou pas. Vous devez les sensibiliser avant de commencer* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune V). Ou encore : « *Si vous parvenez à convaincre le chef des chauffeurs, c'est facile de trouver l'échantillon de sang* » (Entretien individuel, Propriétaire de Gare routière, Commune V). Ou encore : « *Oui, c'est possible si vous prouvez que la confidentialité est garantie* » (Entretien individuel, Responsable syndical, Commune V). Ces discours mettent en relief l'importance de la sensibilisation et la garantie de l'anonymat au cours des opérations.

8.4.7. Disposition des cibles à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST (Syphilis, gonococcie, chlamydia)

La disponibilité des cibles à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST est diversement apprécié par les leaders des routiers du district de Bamako. Pour une minorité, l'opération ne rencontrera aucune difficulté parce qu'il s'agit de préserver la santé des individus. Cela ressort de cette affirmation : « *Je pense qu'il ne va pas avoir de difficulté pour ça, c'est pour leur santé.* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune V).

Pour la majorité des répondants au contraire, l'acceptation des cibles à fournir des échantillons biologiques dépend du degré d'implication de leurs leaders comme ainsi suggéré : « *Pour moi, ils vont accepter, si nous les responsables des chauffeurs collaborons avec vous.* » (Entretien individuel, leader Routier, Commune VI) Ou encore : « *Si vous parvenez à les convaincre, ils seront disposés à fournir l'échantillon de sang et d'urine pour le test des IST, mais vous ne pourrez les convaincre sans notre appui* ». (Entretien individuel, leader Routier, Commune V).

8.4.8. Stratégies à adopter pour faciliter l'obtention des échantillons biologiques

Chez les routiers en commune V, la meilleure stratégie est de chercher à nouer une bonne collaboration avec les responsables de gare et les syndicats. Ces derniers joueront le rôle de facilitateurs et d'organiseurs des chauffeurs, apprentis et autres routiers pour tout besoin de l'enquête bio-comportementale. Plusieurs propos témoignent cela, en voici quelques-uns : « *Pour moi, vous devez passer par leurs responsables pour que ceux-ci les organisent* »

(Entretien individuel, Leader Routier, CV). Ou encore : « *Les responsables peuvent jouer le rôle de facilitateur. C'est la seule solution* » (Entretien individuel, Responsable gare, CV)

Pour relever le taux de participation à la prochaine enquête bio-comportementale, les leaders routiers ont mis l'accent sur la qualité de l'information que les initiateurs de l'étude doivent donner aux responsables des chauffeurs dans les différentes gares, comme atteste ce passage : « *Pour accroître le nombre de participants, il faut bien informer d'abord les chefs des chauffeurs. C'est la seule solution* » (Entretien individuel, Responsable de Gare, Commune V)

Par ailleurs, certains leaders routiers ont rappelé que la faible participation constatée en 2009 a été en grande partie due à la mauvaise programmation et au manque de ponctualité de l'équipe de collecte comme atteste ce passage : « *la plupart de ces difficultés dépend de la programmation des chauffeurs mais aussi de la ponctualité de l'équipe des enquêteurs. Car beaucoup de chauffeurs annuleront leurs voyages pour y participer ; et si vous n'êtes pas ponctuels, cela les découragera lors de vos prochaines opérations* » (Focus group, Routiers, CV).

8.4.9. Motivations

En commune V, pour la majorité des responsables Routiers, il existe plusieurs modalités pour motiver les cibles dans le cadre de la phase quantitative de l'enquête bio-comportementale. Ces modalités sont consignées dans les discours qui suivent : « *Pour les motiver, vous pouvez donner 10 000 F à chacun d'eux et de la nourriture* » (Entretien individuel, Leader Routier, CV). Ou encore : « *Cela dépendra de vos moyens. Mais moi, je propose de leur donner une somme d'argent allant de 2500 francs à 3000 francs CFA, cela va beaucoup leur faire plaisir* » (Entretien individuel, Leader Routier, CV).

Cependant, pour une minorité, il n'est pas évident que les cibles seront motivées en leur donnant de l'argent. Pour ceux qui sont de cet avis l'argent pourrait semer de la discorde au sein des Routiers comme le souligne cette affirmation : « *Il a dit ce que je voulais dire. Il ne faut pas qu'on ait des tiraillements à cause de l'argent* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune V)

8.4.10. Perceptions sur la prise en charge gratuite des cibles positives aux tests

L'initiative de la prise en charge gratuite des cibles positives aux tests est bien appréciée par les leaders routiers, comme indiqué dans ces propos : « *C'est une bonne initiative parce qu'on est dans un pays pauvre. Ce genre d'initiative est très salutaire* » (Entretien individuel, Responsable de gare, CV). Si la prise en charge gratuite est appréciée par les responsables Routiers, ils insistent par ailleurs sur la préservation de la discrétion au cours de l'enquête : « *Pour le bon déroulement de l'étude, il faudra que les cibles soient rassurés que les traitements seront faits dans la discrétion* » (Entretien individuel, Responsable de gare, CV).

8.5. Commune VI

8.5.1. Cartographie des points chauds des Routiers dans la commune VI du District de Bamako

N°	Nom du point chaud	Localisation	Jours où se rassemblent les Routiers	Heures où se rassemblent les Routiers	Remarque particulière
1	Parking SYNACOR	Sogoniko Gare principale		10-16 H	Informer les responsables syndicaux à l'avance
2	Parking SATIM			8-10H	
	Parking SYNTRUI			8-10H	
3	Parking Société Coopérative			10-16 H	
4	Parking Tougouna		Faladiè au bord de la route Bamako-Ségou		
5	Parking	au bord de la		10-16 H	

	ONAP	route Bamako-Sikasso			
6	Parking Face IIIème Pont	Yirimadio au bord de la route Bamako Ségou		10-16 H	
7	Parking Ben&CO	Banankabougou au bord de la route Bamako Ségou		10-16 H	

8.5.2. Difficultés d'accès aux cibles pendant les jours, moments et heures indiqués

Pour certains leaders, l'accès aux routiers ne pose aucun problème comme il ressort de cette affirmation : « *Ils n'y aura pas de difficultés. Ils seront tous à votre disposition.* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune VI).

Mais cette approche simpliste n'est pas partagée par la majorité des leaders Routiers. Pour la majorité des enquêtés, les difficultés d'accès aux cibles viendraient du fait d'essayer de les aborder sans l'implication de leurs leaders. Cela ressort de manière récurrente des verbatim recueillis : « *Je ne pense pas qu'il y aura des difficultés. Vous pouvez informer les chefs de gare en avance. Ceux-ci savent qui et qui voyagent aujourd'hui ou demain et qui et qui attendent leur tour.* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune VI) Ou encore : « *Pour faciliter le travail, il faut obligatoirement envoyer quelqu'un pour nous voir, qu'on l'organise ensemble, avec nous les syndicats. Sans les syndicats, ça ne peut pas se faire. Pour faciliter le travail, il faut procéder à des sensibilisations organisées par les syndicats. Vous pouvez venir coïncider avec le jour de notre réunion chaque dernier Samedi du mois.* » (Les syndicats SYNACOR, Commune VI).

8.5.3. Lieux propices pour l'interview des cibles

Concernant la recherche du lieu propice pour l'interview des cibles, certains responsables syndicaux préconisent un autre endroit que l'intérieur des gares comme ainsi suggéré :

« *Le mieux est de les interviewer ailleurs. Vous pourriez ainsi mieux les convaincre plus qu'ici.* » (Focus group, leaders Routiers, Commune VI).

La majorité des Routiers ne partagent cet avis. En témoigne le verbatim qui suit : « *Bon le déplacement peut-être facile pour certain comme il peut être difficile pour d'autres. En ce qui concerne les entretiens ils peuvent être faits ici. De toute façon, le déplacement n'est facile pour tout le monde. Si vous voulez faire déplacer nos pairs cela va être difficile à comprendre. Si vous voulez les inviter ailleurs, beaucoup ne vont pas aller. Il y a certains qui viennent à 4 heures du matin, si vous voulez inviter ceux-ci ailleurs, ils n'auront pas de temps pour ça parce que vous trouvez qu'ils n'ont qu'une heure de temps avant de démarrer. Les entretiens sont mieux ici.* » (Focus group ; Leaders Routiers, Commune VI)

Pour donc la majorité des Leaders interrogés, l'endroit idéal est l'intérieur des gares car estiment-ils : « *Beaucoup de personnes n'aiment pas quitter leur camion. Si les entretiens peuvent se passer à côté des camions, c'est mieux. Avec ça, il y aura aussi la préservation de la confidentialité.* » (SYNACOR, Commune VI)

L'intérieur des gares peut être retenu pour conduire les interviews comme soutenu par la plupart des responsables routiers. Mais, il ressort de nos observations que l'intérieur des gares est souvent très animé avec beaucoup bruit. Cela peut être ennuyant. Ainsi, les alentours des gares peuvent être aménagés pour conduire les entretiens.

8.5.4. Disponibilité des toilettes sur les sites pour la collecte d'un échantillon d'urine pour le test des IST

Selon les responsables de gares et les chefs d'escaliers, en Commune VI, il existe des toilettes à l'intérieur des gares, comme souligne ce passage : « *Oui, nous avons des toilettes ici* » (Entretien individuel, Leader Routier, CVI). Mais il faut reconnaître que la plupart de ces toilettes sont sales. Ainsi, certains leaders recommandent à l'équipe des enquêteurs d'apporter des produits désinfectants pour rendre commodes les toilettes disponibles comme ainsi souligné : « *Chez nous, il y a des toilettes. Vous pouvez utiliser nos toilettes si vous apportez de l'eau de javel pour rendre ces toilettes propres.* » Ou encore : « *A cause du grand public qui les utilise, nos toilettes ne sont très propres. Nous vous suggérons donc d'apporter des toilettes déplaçables pour recueillir les échantillons d'urine, c'est mieux. Ces toilettes déplaçables seront placées entre les camions, ça sera bon* » (SYNACOR, C VI).

8.5.5. Disposition des cibles à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque

A la question : « Est-ce que les cibles sont disposées à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque ? », certains ont ainsi répondu par l'affirmation sans condition, comptant sur les expériences similaires passées avec d'autres agents de santé : « *Oui, ils seront disposés parce qu'ils ont eu une première expérience avec d'autres médecins.* » (Focus group, leaders Routiers, Commune VI).

Cependant, de l'avis de la majorité des enquêtés, les cibles peuvent être disposées à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque si seulement certaines conditions sont remplies. Pour les uns, les jours fériés sont mieux indiqués pour réaliser un tel entretien comme le suggère le verbatim qui suivent : « *Nous les chauffeurs, nous sommes trop pressés. Les jours où nous pouvons accorder du temps à des enquêtes sont les samedis et les dimanches. Les jours ouvrables, les cibles ne peuvent pas nous accorder trop de temps.* » (Les syndicats synacor, Commune VI).

D'autres délimitent le temps à consacrer aux entretiens à réaliser. En effet, d'après ceux-ci, malgré l'importance du thème, les occupations des cibles ne leur permettent pas de sacrifier plus d'une heure selon cette intervention : « *S'il s'agit de la santé, ils peuvent accepter de participer. Mais si ça dépasse une heure, ils vont interrompre.* » (Focus group, SYNTRUI, C VI). Cet avis est partagé par les participants de plusieurs autres entretiens focalisés dont celui-ci : « *Si ça dépasse 1 heure, ça cause problème, nous les chauffeurs, on est trop pressé* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune VI).

8.5.6. Disposition des cibles à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH

Pour quelques-uns, les routiers sont sans conditions disposés à fournir des échantillons biologiques pour le dépistage du VIH quand ils déclarent ceci : « *Oui, ils seront disposés, car qui veut la santé se fait examiner.* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune VI).

Une minorité se détache de cette tendance. Malgré les campagnes de sensibilisation sur la VIH/SIDA, ceux-ci redoutent toujours tant la pandémie qu'ils ne souhaitent pas en parler. Ce qui justifie des verbatim comme : « *Avant de s'occuper de la santé des chauffeurs, le gouvernement devrait chercher à régler d'abord les conditions de vie des chauffeurs* » (Focus group, SYNACOR, Commune VI).

Ou encore : « Cela n'est pas du tout facile car les chauffeurs n'ont pas le même point de vue. Certains seront disposés mais d'autres, non, parce que les plus âgés parmi eux n'accepteront pas. » (Focus group, Leaders Routiers, Commune VI).

Il va donc sans dire que la sensibilisation est primordiale pour mener avec succès l'étude bio-comportementale. Elle permet de taire les supputations et de couper court aux désinformations qui peuvent proliférer facilement dans le milieu des Routiers. Parallèlement à la sensibilisation, la confidentialité est également prônée par les responsables Routiers. Plusieurs propos soulignent ces remarques, dont ces verbatim : « *Ça peut poser des problèmes parce que les gens ont peur de leurs résultats. Si c'est positif ou pas, vous devez les sensibiliser avant de commencer* » (EI Leader Routier, CVI) ou encore « *Toujours si vous parvenez à convaincre le chef des chauffeurs, c'est facile de trouver l'échantillon de sang* » (EI Responsable de gare, CVI) ou encore : « *Oui, c'est possible si vous prouvez que la confidentialité est garantie* » (EI Responsable de gare, CVI). Ces discours mettent en relief l'importance de la sensibilisation et la garantie de l'anonymat au sujet des différents tests.

8.5.7. Disposition des cibles à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST (Syphilis, gonococcie, chlamydia)

Pour quelques Leaders des Routiers, les cibles sont disposées à fournir un échantillon de sang et d'urine pour le test des IST (Syphilis, gonococcie et chlamydia). Cela ressort des interventions suivantes : « *Ça, ce n'est pas un problème* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune VI) Ou encore : « *Oui, ils seront disposés.* » (Entretien individuel, leader Routier, Commune VI).

Au cours d'autres entretiens individuels, il a été affirmé cependant qu'il ne sera pas aisé de mener l'activité sans une négociation ou une sensibilisation renforcée. Ce qui justifie ces verbatim : « *Ça peut se faire à travers la causerie* (Entretien individuel, Leader Routier, Commune VI) ; « *La sensibilisation compte beaucoup dans ces genres de travail. Sans la sensibilisation, ils vont penser autrement.* » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune VI) ; « *Toujours la sensibilisation, pour moi c'est le seul moyen* » (Entretien individuel, Leader routier, Commune VI).

Certains Leaders estiment même que l'âge des chauffeurs est un facteur déterminant pour l'acceptation de fournir les échantillons biologiques comme indiqué dans ce discours : « *En ce qui concerne le test des ITS, les chauffeurs plus âgés seront disposés à fournir des*

échantillons biologiques, mais ils ne vont pas accepter de fournir les échantillons demandés pour le test du VIH. » (Entretien individuel, Leader Routier, Commune VI).

Compte tenu des différentes sensibilités pouvant entraver la bonne marche des activités, l'apport des syndicats s'avère incontournable comme l'atteste cette affirmation : « *Si ce n'est pas les syndicats, on ne trouve aucun chauffeur pour ce travail* » (Focus group, SYNACOR, commune VI). Ce verbatim est davantage étayé par cet autre : « *Le seul moyen pour réussir cette activité, c'est la collaboration que vous aurez avec nous les responsable des routiers au niveau de la coopérative des routiers. Vous savez, après cet entretien, nous sommes obligés de rendre compte. Donc c'est à nous de faire le reste du travail avant la phase quantitative. Nous les responsables syndicaux, nous allons d'abord nous entretenir pour mieux sensibiliser les autres Routiers. La réussite des activités dépend de nous les responsables. Après votre départ, nous sommes obligés de rendre compte à nos pairs. Lorsque nous rendons compte à nos pairs, ce que nous vous demandons, c'est le respect de vos rendez-vous, être présent aux heures que vous allez fixer, parce que nous, nous allons inciter les gens à vous attendre. Donc il ne faudrait pas les faire attendre sinon ils vont se décourager.* » (Focus group, leaders Routiers, Commune VI).

8.5.8. Stratégies à adopter pour faciliter l'obtention des échantillons biologiques

Pour faciliter l'obtention des échantillons biologiques, les propriétaires de gare, les chefs d'escale, les responsables syndicaux des Routiers ont suggéré plusieurs stratégies dont les plus importantes sont :

❖ Eviter de prononcer le terme SIDA devant les cibles au moment des opérations

Pour certains leaders Routiers, la seule référence au SIDA peut entraver la bonne marche de l'étude. Aussi, préconisent-ils d'éviter de prononcer ce nom au cours de l'enquête comme ainsi suggéré : « Dans vos papiers si on voit le mot SIDA, on n'accepte pas. Beaucoup de mariages ont été cassés à cause du SIDA. C'est mieux de mener les activités sans prononcer le mot SIDA. Pour bien organiser le travail et sensibiliser les Routiers, les responsables syndicaux envoient le message à tous les chauffeurs. Ils seront aux rendez-vous. On peut leur dire qu'il s'agit d'une consultation de fatigue générale gratuite. » (Focus group, SYNACOR, Commune VI).

Puisque cacher la réalité de l'étude aux participants est contraire aux considérations éthiques, cette proposition ne saurait être retenue.

❖ **Développer une franche collaboration entre les initiateurs de l'étude et les leaders Routiers**

Il a été unanimement reconnu que le SIDA fait peur. La sensibilisation doit donc être au début et à la fin de cette étude comme le suggère ces propos : « Le dépistage du SIDA leur fait peur. Il faut donc les sensibiliser à temps pour qu'ils acceptent. » Focus group, SYNACOR, Commune VI).

Cette sensibilisation demande une implication franche des leaders Routiers. Tous les responsables interrogés sont de cet avis qui apparaît dans les propos qui suivent : « *Chez les routiers en commune VI, la meilleure stratégie serait de collaborer avec les responsables de gare et les syndicats. Ces derniers joueront le rôle de facilitateurs et d'organiseurs des chauffeurs, apprentis et autres routiers pour tout besoin de l'enquête bio- comportementale.* » Focus group, SYNACOR, Commune VI)

Il en va de même pour l'autre Syndicat des Routiers qui prône ceci : « *Dans nos gars, c'est le SYNTRUI qui gère tout le monde. Pour réussir cette activité, il faut impliquer le SYNTRUI.* » (Focus group, Leaders Routiers, Commune VI).

Les entretiens individuels réitèrent également cette suggestion : « *Pour moi, vous devez passer par leurs responsables pour qu'ils aident dans organisation du travail.* » (EI Leader Routier, CVI) ou encore : « *Les responsables peuvent jouer le rôle de facilitateur. C'est la seule solution* » (EI Responsable de gare, CVI). Cette autre intervention abonde dans ce sens : « *Il faut d'abord préparer le terrain avant de venir c'est à dire nous qui sommes là allons faire passer l'information et comme ça le jour même il n'aura pas de difficulté pour obtenir des échantillons biologiques de nos routiers, en particulier pour le dépistage du VIH.* » (Entretien individuel, leader Routier, Commune VI).

❖ **Stratégies autour de la motivation des participants à l'étude**

Les leaders Routiers se sont également prononcés sur les stratégies à adopter pour mieux motiver les participants à l'étude. En effet, pour amener les cibles à participer massivement à l'étude, la quasi-totalité des enquêtés ont suggéré une motivation financière qui pourrait être renforcée par une motivation en nature (nourriture, thé et sucre, casquette, etc.)

Cependant, les avis sont divergents quant à la manière de donner de l'argent aux cibles. Pour certains, il n'y a pas d'inconvénients à ce que les enquêteurs donnent directement la motivation financière aux cibles. D'autres, au contraire estiment que ce sont les responsables syndicaux qui doivent plutôt donner cet argent aux cibles qu'ils ont eu à sensibiliser et à

mobiliser. Les verbatim qui suivent insistent sur la bonne stratégie à adopter : « En ce qui concerne le montant à donner aux cibles, le Secrétaire général du syndicat peut le décider tout seul. *Ce sont les responsables qui prennent ces genres de décisions. Le fait de leur donner de l'argent, je n'adhère pas à ça. Vous pouvez le donner aux organisateurs et c'est à eux de motiver ceux qu'ils ont sensibilisés et même mobilisés.* » (SYNACOR, C VI).

8.5.9. Motivations

Concernant la motivation, les routiers suggèrent une compensation financière. Mais en plus de l'argent, ils routiers proposent de la nourriture comme compensation, comme en témoigne ce passage : « *Pour les compenser, vous pouvez donner 10000 F à chacun et des nourritures* » (Entretien individuel, Leader Routier CVI). Les montants proposés pour la motivation varient de 1000 francs à 3000 F comme l'atteste ce passage : « *Cela dépendra de vos moyens. Mais si vous insistez, je dirai 2500f à 3000 francs. Cela va beaucoup leur plaire* » (Entretien individuel, Leader Routier CVI).

Pour certains, la motivation financière est une nécessité absolue, si nous référons à l'affirmation suivante : « Aujourd'hui, dans le monde où nous sommes, rien ne peut marcher sans argent. U un chef de famille, si on peut le maintenir longtemps, il prétend avoir quelque chose en retour » ((SYNACOR, C VI).

8.5.10. Perceptions sur la prise en charge gratuite des cibles positives aux tests

L'initiative du traitement gratuit des cibles positives aux tests est bien appréciée par les leaders routiers, comme affirme ce propos : « *C'est une bonne initiative parce qu'on est dans un pays pauvre. Ce genre d'initiative est très salutaire* » (Entretien individuel, propriétaire de gare, Commune VI). Si la prise en charge gratuite est appréciée par les responsables routiers, ils insistent par ailleurs à ce que ce traitement se fasse dans la discrétion, comme ainsi suggéré : « *Pour le bon fonctionnement de ces traitements, il faudra qu'ils soient rassurés que ces traitements seront faits dans la discrétion* » (Entretien individuel, Responsable de gare, CVI). A côté de tout cela, il existe une frange partie qui affirme que certains routiers ne vont pas accepter le traitement gratuit car le fait d'apprendre qu'ils sont positifs serait angoissant, comme souligne ce passage : « *Tout le monde n'accepte pas cela, parce que certains sont angoissés s'ils sont déclarés positifs* » (Entretien individuel, Responsable Gare, VI). Ce dernier discours montre la complexité ou la difficulté d'annoncer les cas positifs. D'où la nécessité d'un bon counseling avec des personnes qualifiées et expérimentées.

A côté de tout cela, il existe une frange partie qui affirme que certains routiers ne vont pas accepter le traitement gratuit car le fait d'apprendre qu'ils sont positifs serait angoissant, comme souligne ce passage : « *Tout le monde n'accepte pas cela, parce que certains sont angoissés s'ils sont déclarés positifs* » (Entretien individuel, Responsable Gare, VI). Ce dernier discours montre la complexité ou la difficulté d'annoncer les cas positifs. D'où la nécessité d'un bon counseling avec des personnes qualifiées et expérimentées.

9. Discussion

9.1. Attitudes face au SIDA et aux IST

Le SIDA est reconnu comme faisant partie des sujets de conversation sans tabou pour la majorité des routiers. Les échanges sur le SIDA apparaissent plus fréquents entre routiers dont la majorité croit à son existence. Cependant une minorité de routier ne croit toujours pas à son existence et ne veut ni l'entendre, ni même en parler. Dans le jargon des routiers, ils répondent à l'appellation « *les vieux* » ou « *les plus âgés* ». Cette minorité préfère l'appellation VIH ou ne veut même pas en parler et ne se laisse pas influencer par la conviction tenace de la majorité.

Dans le même ordre d'idées, on relève chez les routiers des expressions montrant non seulement qu'ils croient à l'existence du SIDA mais qu'ils connaissent les moyens de prévention et qu'ils sont disposés à les utiliser. Cela est illustré par l'étude intitulé : Enquête de surveillance comportementale et biologique des IST/VIH/SIDA-ESCOMB (2015) où les routiers ont un taux de protection du dernier rapport sexuel de 78,60% (7). Cependant, malgré cette bonne attitude à l'égard du SIDA, les routiers sont toujours nombreux à avoir des réserves à l'égard de toute activité relative à la pandémie à cause de la stigmatisation des travailleurs du secteur comme il apparaît dans cette assertion du Bureau International du Travail (BIT) : « *Le VIH/sida fait peur, et il inspire la honte. Bien que beaucoup de gens vivent pleinement leur vie et continuent à travailler après un diagnostic positif, le virus est généralement perçu comme un arrêt de mort(11). De ce fait, la peur brouille souvent les messages qui invitent à réagir positivement. Et le fait que les contacts sexuels constituent la voie privilégiée de transmission du VIH provoque gêne et embarras : n'est-il pas souvent plus facile de se taire ? L'identification de plusieurs facteurs de risques chez les routiers conduit parfois à rejeter sur les travailleurs du transport la responsabilité de la propagation de l'épidémie.* »

9.2. Lieux propices pour les interviews

N°	Nom du point chaud	Localisation	Jours propices	Heures Propices	Remarques spécifiques
ROUTIERS					
1	Mandé transport	Marché de Médine, vers la colline en face de l'agence Ecobank	Du lundi au Jeudi	09H à 10H	
2	Benso-Transport	Marché de Médine, vers la colline derrière l'agence d'Ecobank			
3	Gana du Nord	Derrière le Stade Omnisport			
4	Africa Star-Transport		Lundi et Jeudi	7H à 9H et 16H à 19H	
5	Air Kouta		Lundi	12H à 15H	
6	Sylla Express	N'Golonina sur la route de l'ORTM, derrière le cimetière de Niaréla	Week-end (vendredi, samedi et dimanche)	06H à 12H	
7	Air Niono				
8	Air Dioro				
9	Air Kossa				
	Air Macina				
	Air Djabaly				
10	Gros Bois	Bagadadji /Railda	Lundi, Jeudi et	08H à 15H	

			Dimanche		
11	Africa Star	Au quartier Badialan III, route de Kati	Le Samedi	De 16 heures à 19 heures	La compagnie mère se trouve en Commune V en face de l'Hôtel Olymp
La gare Routière de Djicoroni Para, en Commune IV, communément appelée « Laguinée Place » dont les démembrements sont :		Djicoroni Para	Lundi, Jeudi et Dimanche	De 5 heures jusque dans la nuit. Tant qu'il y a des clients, le travail continue	Toutes ces places sont placées sous l'autorité du SYTRUI
12	Kourémalé Place				
13	Kankan Place				
14	Déguédouma Place				
15	Kofilatè Place				
16	Siguiri Place				
17	Konakri Place				
18	Labé Place				
19	Massamba Place				
20	Binké Transport	Daoudabougou			
21	Africa Star	Sabalibougou face l'Hotel	8-12H		

		Olympe			
22	SODIES	Totokorobougou route de Sabalibougou			
23	Parking SYNACOR	Sogoniko		10-16 H	Informers les responsables syndicaux à l'avance
24	Parking SATIM	Gare principale		8-10H	
	Parking SYNTRUI			8-10H	
25	Parking Société Coopérative			10-16 H	
26	Parking Tougouna		Faladiè au bord de la route Bamako-Ségou		
27	Parking ONAP	au bord de la route Bamako-Sikasso		10-16 H	
	Parking Face IIIème Pont	Yirimadio au bord de la route Bamako Ségou		10-16 H	
28	Parking Ben&CO	Banankabougou au bord de la route Bamako Ségou		10-16 H	

9.3. Mobilisation massive des cibles

Comme Castel Sarah en 1999 et les auteurs de l'ISBS 2003,2006 et 2009 nous notons le besoin absolu de collaborer avec les responsables syndicaux dans la sensibilisation et même dans la prise en charge des routiers en cas de maladies sexuellement transmissibles (12).

Les auteurs de l'Étude Qualitative sur les Facteurs de Vulnérabilité au VIH des Travailleurs et travailleuses du Sexe en Tunisie en 2015 ont eu à utiliser l'appui des ONG pour un meilleur recrutement des cibles. Comme eux, nous avons adopté la démarche selon laquelle, l'adhésion et l'acceptation des routiers aux processus de l'enquête restent tributaires de la sensibilisation

et de la mobilisation par les pairs comme il avait été déjà observé pendant les phases de l'ISBS 2003, 2006, et 2009 et chez les auteurs tunisiens de 2015 (13).

Cette nécessité d'impliquer les responsables syndicaux dans toute mobilisation concernant le secteur a été également mise en relief par la fédération Internationale des ouvriers du Transport (ITF) pour plusieurs raisons : *« Le mouvement syndical peut avoir une double influence sur les travailleurs dans le cadre de la lutte contre le VIH/SIDA : Tout d'abord, les syndicats peuvent organiser des campagnes éducatives et sensibiliser les pairs éducateurs et les dirigeants syndicaux sur tout ce qui touche à la prévention et aux soins entourant le VIH/SIDA. Les syndicats représentent une source d'informations généralement beaucoup plus crédible pour les travailleurs que l'Etat ou leurs employeurs. Les syndicats du transport jouissent d'une position idéale pour agir avec efficacité sur la vie et la santé non seulement de leurs membres mais également des professionnelles du sexe et des membres des communautés que les travailleurs de ce secteur traversent. Les travailleurs du transport peuvent mettre à profit la nature de leurs fonctions pour faire connaître les solutions qui existent concernant ce virus. De nombreux syndicats s'efforcent déjà de former des pairs éducateurs qui transmettent aux professionnelles du sexe et aux autres chauffeurs routiers des notions élémentaires sur les rapports protégés et distribuent des préservatifs. Dans certaines des principales zones de transit, des centres médicaux ouverts aux routiers sont accessibles à la population locale également. Il existe de nombreux exemples très motivants de syndicats dont l'action en matière de VIH/SIDA a débouché sur des résultats significatifs. »* (BIT, 2005) (11).

9.4. Gestion de la motivation

La motivation en nature ou en argent des participants à l'étude a été suggérée avec force par la tous les responsables syndicaux et les chefs d'escale. Il faut noter que la motivation a été retenue comme un facteur pouvant favoriser le recrutement des routiers par les différents auteurs de l'ISBS 2003, 2006, et 2009 et l'étude TERYA 2014 qui ont eu à travailler sur ladite cible.

Cependant, dans le cadre cette étude, si la motivation financière est une constance, les perceptions sur les modalités de distribution de la compensation financière divergent. Pour certains, les initiateurs peuvent directement donner l'argent aux participants à l'étude. Pour la majorité cependant, ce sont les Responsables syndicaux qui ont eu la lourde tâche de sensibiliser et de mobiliser les cibles qui doivent plutôt remettre les montants à leurs pairs. Cela renforcerait la confiance syndicats et syndiqués.

Cette deuxième modalité qui devrait renforcer l'autorité des responsables syndicaux semble plus plausible.

Par ailleurs, le traitement des IST et du VIH a été hautement apprécié par tous les responsables syndicaux des routiers comme un très fort facteur d'adhésion des cibles à la phase quantitative de l'IBBS. Le même constat avait été fait par les auteurs des ISBS 2003, 2006, et 2009 et ceux de l'étude TERYA 2014.

10. Conclusion - Recommandations

10.1. Conclusion

Les responsables syndicaux des routiers n'ont pas identifié de difficultés insurmontables quant à l'accès aux cibles. Cependant, toute investigation auprès des chauffeurs en dehors des responsables syndicaux est vouée à l'échec.

Pour l'accès aux Routiers, en plus de l'implication des leaders intervenant en leur faveur, plusieurs modalités de motivation ont été préconisées, entre autres, une motivation en nature (sandwiches, service de café et de musique, casquettes, préservatifs, etc.) et/ou financière.

Cependant, bien que ces modalités soient largement recommandées, les leaders syndicaux souhaitent que ce soient eux qui distribuent les motivations financières aux cibles dont ils ont eu en charge la sensibilisation et la motivation.

Sur tous les sites, il existe au moins une toilette utilisable pour la collecte de l'urine. Mais, certains leaders estiment que les toilettes disponibles sur les différents sites peuvent manquer de commodité. Aussi, proposent-ils d'apporter des isolements pour la phase quantitative.

Plusieurs leaders recommandent également de ne pas justifier l'argent à offrir aux Routiers comme une récompense du temps de participation à l'enquête, mais plutôt, leur remettre juste une somme après les prélèvements biologiques afin qu'ils achètent de l'aliment riche en vitamine pour compenser le sang prélevé.

10.2. Recommandations

- Respecter les chronogrammes établis ;
- Renforcer le système d'information entre la Cellule de Coordination du Comité Sectoriel de Lutte Contre le Sida et les points focaux notamment sur l'envoi des lettres à temps sur les sites ;

- Impliquer largement les responsables syndicaux des Routiers dans la mise en œuvre de la phase bio-comportementale
- Prévoir des séances de travail avec les syndicats routiers avant la phase bio-comportementale
- Lors de la phase quantitative que les médecins ne portent pas une blouse blanche, qu'ils apparaissent comme le citoyen ordinaire.

Références bibliographiques

1. Infections sexuellement transmissibles [Internet]. [cité 10 déc 2018]. Disponible sur: [https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/sexually-transmitted-infections-\(stis\)](https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/sexually-transmitted-infections-(stis))
2. Cinq chiffres clés sur le sida dans le monde [Internet]. Sciences et Avenir. [cité 30 avr 2019]. Disponible sur: https://www.sciencesetavenir.fr/sante/cinq-chiffres-cles-sur-le-sida-dans-le-monde_118760
3. UNAIDS_FactSheet_fr.pdf [Internet]. [cité 17 oct 2018]. Disponible sur: http://www.unaids.org/sites/default/files/media_asset/UNAIDS_FactSheet_fr.pdf
4. FR286.pdf [Internet]. [cité 10 déc 2018]. Disponible sur: <https://dhsprogram.com/pubs/pdf/FR286/FR286.pdf>
5. Ministère de la Santé du Mali, Cellule de Coordination du Comité Sectoriel de Lutte contre le SIDA, Institut National de Recherche en Santé Publique, et al., Enquête intégrée sur la prévalence et les comportements en matière d'IST (ISBS) au Mali d'Avril à Juin 2009.
6. Jeunes et IST : des chiffres qui parlent d'eux-mêmes - écrit en collaboration avec le Docteur Vincent JEANTILS [Internet]. Prévenir pour l'avenir. [cité 10 déc 2018]. Disponible sur: <https://www.prevenirpourlavenir.fr/Vivre-avec/Les-dernieres-actus/2018-01-Jeunes-et-IST-des-chiffres-qui-parlent-deux-memes-ecrit-en>
7. Comité National de Lutte contre le SIDA, Secrétariat Exécutif, Enquête de surveillance comportementale et biologique des IST/VIH/SIDA-ESCOMB (RÉPUBLIQUE DE GUINÉE) 2015.
8. Yaya et al., « Perception des messages de prévention de l'infection à VIH chez les chauffeurs routiers au Togo ».
9. Mayer, R., Ouellet, F. (2000), Méthodes de recherche en intervention sociale, Boucherville, Québec, G. Morin.
10. Baribeau, C. (2009). Analyse des données des entretiens de groupe. Recherche qualitative.
11. Bureau International du Travail, Utilisation du Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/SIDA et le monde du travail. Directives pour le secteur des transports, 2005.
12. Castle, Sarah. Identification of Medium Risk Groups for ISBS Study in Mali: A Qualitative Exploration of their behaviors and of the feasibility of listing clusters. July 1999.
13. Étude Qualitative sur les Facteurs de Vulnérabilité au VIH des Travailleurs et travailleuses du Sexe en Tunisie 2015

ANNEXES

ANNEXE1 Focus group

Focus group ROUTIERS

Public cible: Des groupes de 3-10 routiers

Introduction (lire à haute voix): Je vous remercie pour votre volonté de participer à cette brève discussion. Comme on l'a fait en 2009, nous aimerions mener une enquête bio-comportementale chez vous et vos pairs pour obtenir des données actualisées qui informeront et qui permettront d'améliorer les programmes de santé liés aux IST au VIH et à la tuberculose. Nous comptons sur vous, pour nous fournir des informations clés qui nous aideront à en apprendre davantage et à déterminer comment augmenter les conditions de faisabilité d'une enquête réussie.

Questions	Réponses du répondant
Lieux	
1. A quel endroit avez-vous l'habitude de vous regrouper?	
2. Quels sont les endroits où vous vous êtes rassemblés les trois derniers mois?	
3. Quels sont les anciens endroits que vous avez fréquentés?	
4. Y a-t-il d'autres endroits où vos pairs se rassemblent ?	
Jour/heure de pointe	
5. Quel jour dans la semaine vous vous rassemblez dans ces endroits?	
6. A quel moment (heures) du jour, vous vous	

rassemblez dans ces endroits ?	
Utilisation du lieu en tant que grappe	
7. Quelles peuvent être les difficultés pour aborder vos pairs, le jour et l'heure appropriée à chacun des endroits?	
8. Pensez-vous qu'il y a des endroits particuliers où nous pourrions interviewer vos pairs?	
9. Savez-vous s'il y a des toilettes dans ces endroits où les participants peuvent recueillir un échantillon d'urine pour le test des ITS?	
Les participants à l'étude	
10. Pensez-vous que vos pairs seraient disposés à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque? Sinon, pourquoi?	
11. Qu'est ce qui pourrait être fait pour que vos pairs soient plus disposés et être à l'aise pour participer à un tel entretien?	
12. Pensez-vous que vos pairs seraient disposés à	

<p>fournir un échantillon de sang pour le dépistage du VIH? Sinon, qu'est ce qui pourrait être fait pour qu'ils acceptent?</p>	
<p>13. Pensez-vous que vos pairs seraient disposés à fournir un échantillon de sang pour le test des ITS? Sinon, qu'est ce qui pourrait être fait pour qu'ils acceptent?</p>	
<p>14. Quel est le montant (argent) que vous pensez être approprié pour compenser les participants pour leur temps de participation à l'enquête ?</p>	
<p>15. Quels sont les autres moyens pour accroître la participation de vos pairs à l'étude?</p>	
<p>16. Lors de la dernière enquête, il était difficile d'obtenir des échantillons biologiques, les routiers en particulier pour le dépistage du VIH. Quelles stratégies pouvons-nous utiliser pour résoudre ce problème?</p>	

<p>17. Nous aimerions que ceux qui seront positifs obtiennent des soins et un traitement basés sur des références de l'étude. Que pensez-vous de cela ? Y a-t-il un moyen pour que cela soit faisable?</p>	
--	--

ANNEX 2

Guide/ENTETIEN INDIVIDUEL

Guides d'entretien semi-structuré auprès des informateurs clés pour les Routiers

Public cible: responsables / propriétaires / gardiens de sites qui ont été utilisés comme des grappes dans l'enquête de 2009, ou des sites nouvellement recommandés.

Introduction (lire à haute voix): Je vous remercie pour votre volonté de participer à ce bref entretien. Nous aimerions mener une enquête bio-comportementale sur les routiers comme en 2009 pour obtenir des données actualisées qui informeront et permettront d'améliorer les programmes de santé liés aux IST au VIH et la tuberculose. Nous voulons mener l'enquête à cet endroit. Nous comptons sur vous, comme quelqu'un qui connaît bien cet endroit et qui peut nous fournir des informations clés sur l'emplacement pour nous aider à apprendre plus et à déterminer si oui ou non il sera possible d'inclure cet emplacement dans notre base de sondage.

Questions	Réponses du répondant
Lieux	
1. Cet endroit est-il encore fréquenté par les Routiers?	
2. Depuis quand ce site existe ?	
3. Connaissez-vous les nouveaux	

endroits fréquentés par les Routiers ces trois derniers mois	
4. Connaissez-vous les anciens endroits fréquentés par les Routiers?	
5. Y-a-t-il d'autres lieux fréquentés par les Routiers?	
Jour/heure de pointe	
6. Quel jour dans la semaine les routiers sont fréquents ici?	
7. A quel moment (heures) du jour ils se rassemblent ici?	
Utilisation du lieu en tant que grappe	
8. Quelles peuvent être les difficultés pour aborder les routiers le jour et l'heure appropriée à cet endroit?	
9. Seriez-vous disposé à avoir une enquête bio comportementale menée ici au sein du personnel de ce site ?	
10. Pensez-vous qu'il pourrait être nécessaire de les recruter ici, mais les interviewer ailleurs en considérant qu'un espace privé est nécessaire pour l'entretien?	
11. Avez-vous une toilette où	

<p>les participants peuvent recueillir un échantillon d'urine pour le test des ITS? Sinon, y a-t-il une stratégie qui peut être utilisée pour la collecte d'urine?</p>		
<p>Les participants de l'étude</p>		
<p>12. Pensez-vous qu'ils seraient disposés à participer à un entretien d'une heure sur les comportements sexuels à risque? Sinon, pourquoi?</p>		
<p>13. Qu'est ce qui pourrait être fait pour qu'ils soient plus disposés ou être à l'aise pour participer à un tel entretien?</p>		
<p>14. Pensez-vous qu'ils seraient disposés à fournir un échantillon de sang pour le dépistage du VIH? Sinon, qu'est ce qui pourrait être fait pour qu'ils acceptent?</p>		
<p>15. Pensez-vous qu'ils seraient disposés à fournir un échantillon de sang pour le test des ITS? Sinon, qu'est ce qui pourrait être fait pour qu'ils acceptent?</p>		
<p>16. Quel est le montant</p>		

<p>(argent) que vous pensez approprié pour compenser les participants pour leur temps de participation à l'enquête?</p>	
<p>17. Quels sont les autres moyens pour accroître la participation des routiers?</p>	
<p>18. Lors de la dernière enquête, il était difficile d'obtenir des échantillons biologiques des routiers, en particulier pour le dépistage du VIH. Quelles stratégies pouvons-nous utiliser pour résoudre ce problème?</p>	
<p>19. Nous aimerions que ceux qui seront positifs, obtiennent des soins et un traitement basés sur des références de l'étude. Que pensez-vous de cela? Y a-t-il un moyen pour que cela soit faisable?</p>	