

International

« Mondialisons la solidarité ». Le congrès de la Fédération internationale des transports

Jean-Marie PERNOT

Le syndicalisme international évoque d'abord l'image des grandes organisations mondiales, les confédérations de confédérations, comme la CISL (Confédération internationale des syndicats libres) ou celle qui fut sa rivale au cours de la guerre froide, la FSM (Fédération syndicale mondiale) ou encore la CMT (Confédération mondiale du travail, d'inspiration chrétienne). On aurait tort cependant de focaliser le regard sur ces seules organisations syndicales internationales (OSI) dont l'efficacité est depuis leur origine un objet de controverse. Pour apprécier la portée de l'action syndicale hors les frontières, il importe de se pencher sur d'autres formes organisées, moins connues – du moins en France – et cependant plus anciennes que les « grandes » organisations référentielles. Il existe depuis la fin du XIX^e siècle des structures professionnelles internationales regroupant les fédérations de branches des centrales nationales : les SPI, secrétariats professionnels internationaux. Historiquement proches de la CISL, ou de la Fédération syndicale internationale dans l'entre-deux-guerres, ils ont cependant toujours maintenu une certaine autonomie

d'organisation par rapport à la FSI ou la CISL. Il existe aujourd'hui une dizaine de SPI de taille et de densité variables et dont l'histoire est également diverse. Beaucoup ont entamé au cours des années récentes des réorganisations dues, le plus souvent, à des fusions opérées à l'image de celles des grandes fédérations d'Allemagne et de Grande-Bretagne. Les fédérations professionnelles de ces deux pays ont d'ailleurs toujours joué un rôle important au sein des fédérations professionnelles internationales.

Réagissant au défi de la mondialisation, les SPI cherchent à surmonter les limites actuelles de l'action syndicale internationale. Une conférence les réunissant en 2001 a d'ailleurs décidé d'afficher cette volonté en changeant le nom historique des SPI en FSI « Fédérations syndicales internationales », problématique traduction du sigle anglais, Global Union Federations, (GUF). Il faudra bien sûr plus qu'un changement de nom pour transformer une forme syndicale qui, bien qu'ancienne, n'a que rarement fait la preuve de son efficacité. ITF, l'Internationale du secteur des transports, tranche un

INTERNATIONAL

peu par son histoire dans le paysage des organisations internationales. Elle a montré plus que d'autres les potentialités de l'action syndicale par dessus les frontières dans un secteur, celui des marins (seafarers), confronté de longue date à l'internationalisation et où existe même un marché du travail international.

Le syndicalisme international dans les transports

L'ITF (International Transportworkers' Federation) est un des plus importants et des plus anciens Secrétariat professionnel international. Dotée d'une riche histoire, ITF est intéressante à plus d'un titre. Elle reste aujourd'hui une des fédérations internationales les mieux organisées et les plus actives. Le cœur historique d'ITF se situe dans un axe entre dockers et marins. En 1896, une grève de dockers néerlandais à Rotterdam est relayée par l'Amalgamated Seamen's Union of Great Britain, Ireland and Other Nations d'Havelock Wilson, lequel s'était organisé au début des années 1890 pour accueillir des marins appartenant à des pays de l'Empire britannique. Une première liaison sur le continent est constituée en juin 1896, qui devient, deux ans plus tard, l'International Transportworkers' Federation. Elle intègre dans le même temps les cheminots et accueille, dès sa constitution, des syndicats de Belgique, d'Allemagne, de France, de Suède et, bien sûr, de Grande-Bretagne dont 47 syndicats la rejoignent. Le support de la constitution de l'ITF réside dans la nature des activités de ses membres, activités par définition hors frontières nationales. L'efficacité de la grève et la dissuasion de l'utilisation des « jaunes » par les employeurs sont liées de près à la solidarité des travailleurs des autres ports ; les équi-

pages des navires deviennent également assez vite multinationaux, le marché du travail acquérant de ce fait une dimension transnationale.

Comme les fédérations affiliées le faisaient dans les ports, l'Internationale a très rapidement cherché à protéger les marins au moyen de conventions conclues avec les affréteurs. Cette tradition de négociations a été couplée, dès l'origine, avec une capacité d'action que la proximité entre marins et dockers rendait efficace. Les marins toutefois ont rapidement cherché à s'organiser de manière autonome au sein de la fédération internationale, faisant naître parfois des tensions encore aujourd'hui sous-jacentes. Après la Première guerre mondiale, ITF fut non seulement le SPI le plus nombreux mais aussi l'aile marchante du syndicalisme international. Dirigée par un militant reconnu dans le syndicalisme international, le Néerlandais Edo Fimmen, elle a tenté d'orienter la FSI vers des positions et des pratiques militantes et combatives tout en conservant une vive hostilité vis-à-vis des syndicats « orientés vers Moscou ». Promoteurs actifs de la campagne « guerre à la guerre » impulsée par la FSI, les dirigeants d'ITF ont mis en œuvre, en 1919, un mouvement de boycott de la Hongrie après la répression de la République conseilliste de Béla Kun et la prise de pouvoir par le dictateur Horthy. Elle a organisé des grèves de dockers et de marins pour entraver l'acheminement des armes occidentales vers la Pologne, en guerre aux côtés des troupes blanches anti-bolchéviques. A de nombreuses reprises, les dirigeants modérés de la FSI se sont opposés aux orientations activistes d'ITF, notamment lorsque celle-ci a proposé, en 1925, une réforme de l'Internationale syndicale afin de faire reposer sa repré-

sentation sur les SPI et non plus sur les confédérations nationales.

Après la Seconde guerre mondiale, ITF a délaissé ses positions à la gauche du mouvement au profit d'une activité de guerre froide assez strictement calée sur celle de la CISL. Elle a consolidé sa politique de présence dans les institutions internationales. Elle siège à la commission paritaire maritime et à la conférence maritime de l'OIT, dans les agences spécialisées de l'ONU, l'organisation maritime internationale, l'organisation internationale de l'aviation civile, à l'OCDE etc. Ses principaux acquis restent dans le domaine maritime où elle a conclu au cours de la période nombre d'accords internationaux avec les compagnies maritimes et où elle a conduit une campagne de longue haleine contre les pavillons de complaisance. Elle retrouve, depuis plusieurs années, un allant militant qui la replace à l'avant-scène de la rénovation du syndicalisme international.

L'ITF aujourd'hui

Comptant, au moment du congrès de 2002, 605 syndicats affiliés en provenance de 137 pays, l'Internationale des transports est organisée par continents et par sections industrielles. Son champ d'activité est déployé dans tous les secteurs concernés par le transport, ce qui en fait un espace professionnel à la fois parmi les plus vastes et aussi des plus stratégiques. Ses huit sections professionnelles sont : dockers, gens de mer, cheminots, aviation civile, transports routiers, navigation intérieure, pêche et services touristiques. Elle dispose de douze bureaux régionaux, sous-régionaux et de campagne dont Moscou, New Delhi, Nairobi, Ouagadougou, Manille, Rio de Janeiro. Quatre bureaux régionaux emploient du

personnel permanent, en Afrique, Asie/Pacifique, Amérique latine/Caraïbes ainsi que le bureau de Bruxelles qui est en fait celui d'ETF (European Transport Federation). ETF est la « régionale européenne » d'ITF mais aussi le comité syndical européen des transports de la CES, comité syndical parmi les plus actifs de la confédération européenne. Contrairement à la plupart des SPI qui résident en Suisse, son siège est à Londres où son secrétariat travaille ...et traduit. Maniant cinq langues officielles (plus le russe et le japonais), le service des traductions occupe une part importante de l'activité (et du budget) du secrétariat central. En 2001, 28 langues ont été utilisées dans les échanges du centre avec ses affiliés. Le siège londonien abrite environ 95 personnes dont une grande majorité relève des activités maritimes et du département qui conduit la campagne permanente contre les pavillons de complaisance. Le secrétariat permanent est composé de 6 membres : le (ou la) secrétaire général(e), un(e) secrétaire général(e) adjoint, une secrétaire aux questions des femmes, auxquels s'adjoignent trois secrétaires responsables de sections industrielles, un enfin du département maritime responsable du travail sur les pavillons de complaisance.

Les sections industrielles ont elles-mêmes une organisation propre, plus ou moins développée mais leurs responsables travaillent toujours sous le contrôle du secrétariat d'ITF, tout comme les bureaux régionaux qui emploient chacun entre 6 et 10 personnes. La section industrielle la plus largement dotée est naturellement celle des gens de mer, à la fois par son ancienneté, par l'étendue de son activité et par les moyens dont elle dispose. Elle couvre 185 syndicats pour un effectif

INTERNATIONAL

total de 656 000 membres, qui représentent 14 % du total d'ITF. Elle compte près de 120 inspecteurs opérant dans les ports et dispose de moyens financiers qu'ITF égoïcise avec les armateurs lorsqu'elle parvient à conclure des accords. La section travaille en lien avec celle des dockers ; elle gère un « Fonds international d'aide, d'assistance sociale et de protection des gens de mer », plus communément appelé « Fonds de bien-être » qui offre des services collectifs aux marins, pour améliorer, par exemple, les conditions de vie des marins lors des séjours portuaires. Ce fonds reverse les revenus de ses investissements à un Seafarers' Trust qui, de son côté, fournit des aides individuelles. Le Trust finance également différentes institutions caritatives au profit des gens de mer ainsi que des organismes de formation et de recherche comme le « centre international de recherche des gens de mer à Cardiff » (SIRC), cofinancé également directement par ITF, et qui s'occupe de la sécurité et de la santé . Enfin la section gère paritairement avec les employeurs du secteur un Comité international pour la protection des gens de mer (International Committee on Seafarers' Welfare ICSW) que cofinancent ITF et les employeurs.

Les autres sections ne disposent pas de tels moyens malgré des cotisations à ITF qui ont augmenté de 60 % en 8 ans. La question des moyens financiers se pose rapidement dans la vie d'une Internationale. Elle fait toujours l'objet de longues tractations dans les coulisses des congrès. La fédération se trouve d'autant plus confrontée à cette préoccupation qu'elle développe son activité au moment où elle a fait le plein des adhérents des pays développés et ne recrute de nouveaux affiliés que dans les régions les

plus pauvres et les plus faiblement contributives. Le fonctionnement d'une Internationale coûte cher, d'autant plus cher qu'elle élève le niveau de ses ambitions. Or les nouveaux affiliés, comme ceux d'Arménie, d'Angola, de Bosnie, du Cambodge, de Jordanie, du Guatemala, etc. réclament des moyens de suivi qui, au-delà des grandes proclamations de congrès, font parfois réagir les grands contributeurs des pays développés ; ce problème est aussi vieux que le syndicalisme international !

Si une grande part de l'activité de l'Internationale se déroule à travers ses sections, ITF accroît régulièrement le volume des tâches transversales assurées par le centre. Ainsi en matière d'information, de conduite de campagnes, de diffusion de brochures, de traductions, le secrétariat déploie une activité croissante chaque année. La formation occupe une place importante dans le dispositif : ITF organise depuis plusieurs années des universités d'été pour favoriser la connaissance réciproque entre ses affiliés. Des rencontres par zones linguistiques ont vu le jour. Une session s'est tenue en anglais dominant à Berlin en 2000, une en espagnol à Rio de Janeiro en 2001 et, en 2002, une université s'est déroulée à Lyon réunissant des affiliés francophones européens et africains.

Le comité exécutif d'ITF est l'organe politique dirigeant l'Internationale entre deux congrès. Il reflète normalement la diversité professionnelle et géographique constitutive d'ITF. Mais malgré l'extension de ses bases dans les pays en développement et malgré de réels efforts de promotion, la composition de ses structures révèle encore la prééminence des pays du Nord. Sur 37 membres du comité exécutif, 21 sont Européens ou représentants

d'Amérique du Nord quand 8 viennent d'Asie Pacifique, 4 d'Amérique latine et 4 d'Afrique. Ces deux dernières régions sont, il est vrai, les plus rétives à l'implantation de syndicats. Les comités de direction des différentes sections industrielles reflètent plus encore cette domination des pays développés : à l'exception de deux vice-présidences argentines, toutes les présidences et vice-présidences des sections sont tenus par des ressortissants de pays du Nord.

Comme pour tous les SPI et pour la CISL elle-même, le contexte des dix dernières années a considérablement modifié les objectifs et les enjeux de l'action syndicale internationale : la disparition du « bloc de l'Est » a annihilé la figure de l'adversaire communiste, principe d'opposition commode qui suffisait souvent à asseoir l'identité des OSI dites libres ; ce changement, important et qui oblige à un premier effort de re-définition, s'est accompagné d'un essor de la mondialisation libérale. Le secteur des transports est concerné de manière spécifique par ce brusque accroissement des échanges qui se traduit bien souvent par des impératifs de productivité sévères pour les travailleurs des différentes sections d'ITF. Ces débats sont conduits depuis les années récentes avec plus d'ampleur dans les instances et dans les congrès de l'Internationale. Ils conduisent aussi à modifier certaines frontières d'organisation et les façons de travailler.

Mobilisons, mondialisons la solidarité

Tous les quatre ans, ITF réunit un congrès, rassemblant un millier de délégués des quatre coins du monde. Le dernier s'est tenu du 14 au 21 août 2002 à Vancouver (Canada, province de Colombie britannique), après celui tenu à

New Delhi en 1998. Ce 40^{ème} congrès d'ITF a été précédé de plusieurs sessions de travail en commun de ses affiliés. Il s'est accompagné d'une ample réflexion sur les enjeux de la mondialisation dans les différentes branches du transport. Les délégués ont pu ainsi au cours de ces cinq jours à Vancouver, constater les progrès réalisés par ITF au cours des années récentes mais aussi le chemin qui reste à parcourir en matière d'organisation et de défense des travailleurs d'un secteur en pleine mutation. La section des routiers ne cesse de progresser : elle représente aujourd'hui 32 % du total d'ITF et elle a dépassé celle des cheminots (28 %) qui perd des membres en raison des nombreuses privatisations survenues dans le monde. L'aviation civile a gagné 30 % d'effectifs en quatre ans, représentant aujourd'hui 13 % du total tandis que les dockers comptent pour 8 % des effectifs. La navigation fluviale, la pêche et les activités de tourisme se partagent à peu près équitablement les 5 % de membres restants.

Les grands vecteurs de déplacement relatif entre ces professions sont d'une part la conteneurisation maritime qui, partout dans le monde, réduit le nombre de dockers et accroît le recours aux camions ; d'autre part l'apparition, celle-là beaucoup plus récente, des entreprises de logistique qui refaçonnent non seulement l'économie du secteur mais son intégration à d'autres activités, en amont ou en aval du transport. Face à cette dernière évolution, la structuration par sections garde sa pertinence mais une motion adoptée par le congrès est venue insister sur deux dimensions importantes : d'une part, la nécessité d'un travail accru entre sections au sein d'ITF, d'autre part, le besoin de liaisons avec d'autres fédérations

INTERNATIONAL

internationales comme UNI (Union Network International) qui rassemble les syndicats des activités de service.

En 1998, le thème placé en bannière du congrès avait été « Mobilisons la solidarité ». Pour marquer à la fois le changement du contexte et aussi le changement qualitatif de ses ambitions, ITF avait choisi le thème « Mondialisons la solidarité » comme sens général des assises de Vancouver. Le congrès a alterné les séances plénières, les réunions de sections professionnelles et les conférences thématiques. Les priorités mises en avant lors du congrès précédent n'ont pas été remises en cause, au plan général comme dans chacune des sections. Sur le plan général, une part notable de l'activité d'ITF est dirigée dans certaines régions du monde vers les femmes : une brochure parue en 2001 avait servi de support à l'engagement de cette campagne renforcée dans certains pays où les femmes apparaissent de plus en plus comme le facteur clé des campagnes d'action et d'organisation. C'est, par exemple, autour du comité des femmes de l'Afrique de l'Ouest francophone qu'une grande partie de l'action d'ITF a pu se développer dans les pays de la zone. Un séminaire d'un an entre 2000 et 2001 organisé par ITF a permis à des femmes de sept pays (sur les neuf pays francophones d'Afrique de l'Ouest) de se rencontrer régulièrement et de construire, autour des comptes-rendus, de véritables réseaux, y compris dans des activités occupées presque uniquement par des hommes. Sur les docks, dans les aéroports, les employées des bureaux jouent un rôle important par rapport aux ouvriers, car ce sont souvent elles qui maîtrisent l'écrit et le français, langue véhiculaire entre les différents parlars dialectaux de la région.

Dans les pays du Sud, la syndicalisation des femmes s'impose non pas comme un objectif de mixité mais comme un point de passage obligé du développement syndical. Ce constat a été clairement établi et maintenu comme un axe de travail fondamental de l'Internationale. Les réseaux de femmes d'ITF s'organisent : l'un existe dans le Sud de l'Afrique et deux sont en cours de constitution en Amérique latine et dans la zone Asie Pacifique.

Les campagnes d'action plébiscitées

Les grandes campagnes internationales remplissent deux fonctions : l'une est de populariser les thèmes prioritaires de l'action de la fédération des transports auprès du plus grand nombre possible de travailleurs ; l'autre est de faire vivre auprès des affiliés la référence commune à l'organisation « mère » : faire connaître le sigle, y associer des revendications précises. A travers les campagnes, ITF s'identifie non seulement vis-à-vis de l'extérieur (et aussi vis-à-vis des employeurs) mais aussi pour elle-même et y acquiert une densité croissante. Nombre de sections ont ainsi reconduit leurs campagnes à partir des premières étapes réalisées.

Se détache en particulier la campagne mondiale du secteur routier organisée chaque année en octobre et qui revêt un caractère de plus en plus large. « La fatigue tue », depuis 1997, ce slogan prend vie dans un nombre croissant de pays. Il est désormais connu de Corée au Sri Lanka, de la Colombie au Burkina Faso où se déroulent chaque année des manifestations diverses autour de ce thème. En 2001, 65 pays et 250 000 travailleurs avaient participé à la journée d'action et ITF entendait bien accroître encore ce nombre le 15 octobre 2002. Ainsi dans un

contexte très difficile, en Afrique de l'Ouest, deux journées de campagne ont eu lieu en 2000 et 2001 : ITF y poursuit l'objectif de construction d'une convention collective régionale du transport par route sur toute l'étendue de la CEDAO (Comité économique des Etats d'Afrique de l'Ouest, 16 pays dont 9 francophones). L'objectif reste encore hors de portée mais une manifestation a tout de même eu lieu en 2001 avec des chauffeurs de 5 pays autour de Ouagadougou (Burkina Faso) . Ce début d'organisation a déjà permis des avancées dans certains pays (doublement des chauffeurs sur certains trajets de longue distance, augmentation des salaires) mais suppose de la part d'ITF de nombreux efforts pour adapter le matériel et les modalités d'action à un type d'intervention aussi particulier.

La campagne contre les pavillons de complaisance menée par ITF depuis les années cinquante (lancée pour la première fois en 1948) trouve chaque année à s'alimenter dans la chronique des naufrages pétroliers. Mais il y a bien d'autres aberrations. La section des gens de mer s'attache à la défense des marins, particulièrement sur-exploités quand ils ne sont pas carrément abandonnés aux quatre coins du monde par les bateaux navigant sous de tels pavillons. ITF tient un registre des navires en circulation. Selon la fédération, près du tiers des navires de commerce sont sous pavillon de complaisance (et 67 % du fret mondial), lesquels pavillons ne sont pas du reste à ranger à la même enseigne : certains respectent mieux les règles de sécurité et d'humanité quand d'autres sont peu regardants vis-à-vis des trafics internationaux. ITF mène alors de grandes campagnes d'opinion contre les pays et les armateurs « parias des mers » . A la tribune du congrès,

David Cockroft, le secrétaire général d'ITF a montré le permis de second qu'il a pu acheter pour 4000 \$ au Panama, pointant ainsi l'étendue de la corruption dans le secteur de la navigation de complaisance.

La section des gens de mer s'appuie sur une longue tradition d'aide aux marins. ITF signe des accords avec les armateurs, y compris sous pavillon de complaisance, pour qu'ils respectent les droits fondamentaux des hommes d'équipage : ces accords comportent une contrepartie de financement, une sorte de *check-off*, qui vient financer les activités syndicales. Sur ces sommes, ITF rémunère ses inspecteurs et abonde les institutions qui lui servent à la recherche, l'éducation et la fourniture de services aux marins (SIRC, ICWS, *Seafarers' Trust...*). Ainsi récemment, une carte téléphonique par satellite a été mise en place qui leur permet de rester en contact avec leurs familles à bas prix et sans passer par la radio du navire.

Le secteur de l'aviation civile a décidé d'amplifier sa campagne contre « la rage de l'air » et d'être attentif au développement des compagnies aériennes dites « à bas coûts » (*low cost*). Dans les deux cas, la compression des coûts amplifie le report des risques sur le personnel. La rage de l'air désigne les comportements de passagers irascibles pour lesquels manquent les moyens de sécurité et de présence nécessaires à leur maîtrise. Quant aux compagnies à bas coût, elles exercent une pression forte sur les statuts, les conditions de travail et les rémunérations du transport aérien traditionnel. Elles fragilisent les grandes compagnies, quand ce ne sont pas elles-mêmes qui les mettent en place.

INTERNATIONAL

Les luttes contre la privatisation du rail, pour les conditions de travail et les effectifs de la navigation intérieure, ont été évoquées à Vancouver mais aussi les conflits très importants du secteur des dockers. Le congrès se tenait d'ailleurs à quelques encablures de la côte ouest des Etats-Unis, où 10 000 dockers s'opposaient à une grande offensive patronale contre leurs conventions collectives. Les tensions dans de nombreux ports ont provoqué depuis plusieurs années de longs conflits à l'image de celui des dockers australiens en 2000 et de ceux de Bombay en mars 2002, tous conflits soutenus par ITF ainsi que ceux des dockers japonais, coréens ou péruviens. Les syndicalistes de l'Union européenne se sont dits par ailleurs attentifs à un projet de directive européenne sur la libéralisation des ports et docks qui, selon eux, porte atteinte à la convention 137 de l'OIT qui régit le recours au travail dans les ports.

Une trentaine de motions ont été adoptées (par acclamation) lors du congrès, dont beaucoup avaient été préalablement débattues dans des séances spécialisées : de la montée de la logistique jusqu'à la mondialisation en passant par le soutien aux dockers de la côte ouest américaine et le SIDA. Le rapport d'ITF avec les ONG « alter-mondialistes » a été abordé à propos notamment de la participation de l'Internationale - jugée par certains timide - aux forums de Porto Alegre. Le secrétaire général, David Cockroft, a expliqué la prudence d'ITF due en particulier au parti pris anti-syndical de certaines de ces ONG mais a assuré que la présence y serait désormais mieux assurée. Enfin une motion est venue saluer le mouvement de renouveau des SPI ou plutôt des fédérations syndicales internationales (Global Union Federations) dans

lequel ITF entend prendre toute sa place. Les orientations et les engagements de ce mouvement restent toutefois marqués par une certaine imprécision.

Une ère de consolidation

Sur tous ces points le congrès a précisé et amplifié les directions déjà prises. C'est dans la capacité à franchir une nouvelle étape qualitative que les ambitions d'ITF seront jugées. Les six jours de congrès ont sacrifié à la tradition des rassemblements internationaux. Beaucoup de délégués ont décrit à la tribune les conditions d'existence (ou de répression) de leurs mouvements syndicaux. La disparité des situations a été jugée plutôt enrichissante pour des participants plus familiarisés aux coutumes de leurs scènes syndicales nationales. Mais le congrès ne s'est pas limité à cette succession/addition de situations particulières. Les travaux en section et les débats sur les motions thématiques ont permis des échanges sur les politiques syndicales. La diversité d'approche est grande, celle des situations plus encore. Les stratégies communes sont certes encore fragiles mais leur existence donne à ITF un statut d'organisation de syndicats et non pas de forum de dirigeants. Bien sûr, une telle fédération internationale ne part pas de rien. Sa consolidation n'est que relancée par la mondialisation dans un secteur par nature porté à la dimension internationale. L'assise d'ITF dans le transport maritime, parmi les dockers, la bonne organisation générale des cheminots sont des bases solides constituées de longue date. Le défi du transport routier est en marche alors que le développement des grandes multinationales de la logistique recompose les relations intermodales du transport et leurs articulations aux autres sphères de

la production ou des services. Bien des parties du monde restent en jachères, en Amérique latine, en Afrique et dans de nombreux pays d'Asie où, il est vrai, la tolérance au syndicalisme n'est pas gravée dans le marbre. Dans ces lieux, ITF ne recueille pas seulement l'adhésion de syndicats existants. Elle contribue à leur existence et à leur survie.

Les grandes proclamations et le lyrisme n'ont jamais été absents des tribunes internationales. Ils participent depuis les origines à la geste des organisations syndicales internationales avec les échanges de fanions et les remises de médailles. Longtemps les grands discours ont accompagné une sorte de compassion des syndicalistes du Nord pour ceux du Sud. Les observateurs pouvaient alors légitimement porter un regard ironique sur ce « syndicalisme international » dont John Windmuller, pourtant proche de la CISL, disait qu'il était d'abord une « agence de voyage » pour les syndicalistes du tiers-monde (et de quelques autres, pourrait-on ajouter). Les syndicats du Nord aidaient le Sud tout en cherchant à préserver l'intérêt de leurs adhérents, ce qui, après tout, restait dans leur rôle mais conduisait parfois à quelques contorsions. Cette forme de syndicalisme international a-t-elle disparu des structures existantes ? On ne saurait l'assurer. Les confrontations comme celles qui semblent animer la vie de l'ITF, les avancées manifestes de celle-ci dans son action et son organisation, ne suffisent pas, bien sûr, à affirmer l'émergence d'une ère nouvelle. Les conceptions anciennes sont toutefois en crise car il ne s'agit plus du Nord aidant le Sud mais d'un processus de mondialisation qui oblige syndicalistes du Nord et du Sud à trouver, ensemble, les ripostes syndicales à des évolutions certes diffé-

renciées mais dont l'origine et la nature deviennent bel et bien communes.

Du côté des syndicats français, plusieurs fédérations sont adhérentes à ITF et pas seulement celles appartenant à des confédérations reconnues représentatives : deux fédérations de Force ouvrière (transports-service et cheminots), une fédération de la CFDT (fédération générale transports équipement) mais aussi l'UNSA transports-équipement et encore le SNPNC (Syndicat national du personnel navigant commercial), autonome. FO est la plus ancienne adhérente française d'ITF et le secrétaire général de la fédération des transports et services siège au comité exécutif de l'Internationale. Aucun autre Français ne siège dans les organismes directeurs d'ITF et pas même dans les comités de sections industrielles. La CGT était jusque-là absente du SPI en raison de son appartenance historique à la FSM. Déjà adhérentes à l'ETF, les deux fédérations des cheminots et des transports de la CGT étaient à Vancouver en observatrices. Leurs représentants y ont fait une intervention commune pour expliquer leur démarche d'adhésion, en cours dans leurs structures, ce dont le secrétariat d'ITF s'est félicité.

Le congrès de Vancouver ouvre une étape de consolidation de la patiente construction syndicale internationale d'ITF. Celle-ci est encore loin d'être l'outil universel de la puissance des syndicats des transports. Elle est certainement la fédération professionnelle la plus avancée dans cette voie. Elle attire l'attention sur la dimension internationale du syndicalisme plus que jamais inséparable de ses capacités d'action sur les espaces nationaux.

Sources :

INTERNATIONAL

Le site Internet d'ITF, de ses sections industrielles et de la coordination des femmes :

www.itf.org.uk

www.itf.org.uk/road_transport/index.htm

www.itf.org.uk/railways/index.htm

www.itf.org.uk/civil_aviation/index.htm

www.itf.org.uk/ports/index.htm

www.itf.org.uk/seafarers/index.htm

www.itf.org.uk/women/index.htm

LA FEDERATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS