

transport

international

Numéro 33 / octobre-décembre 2008



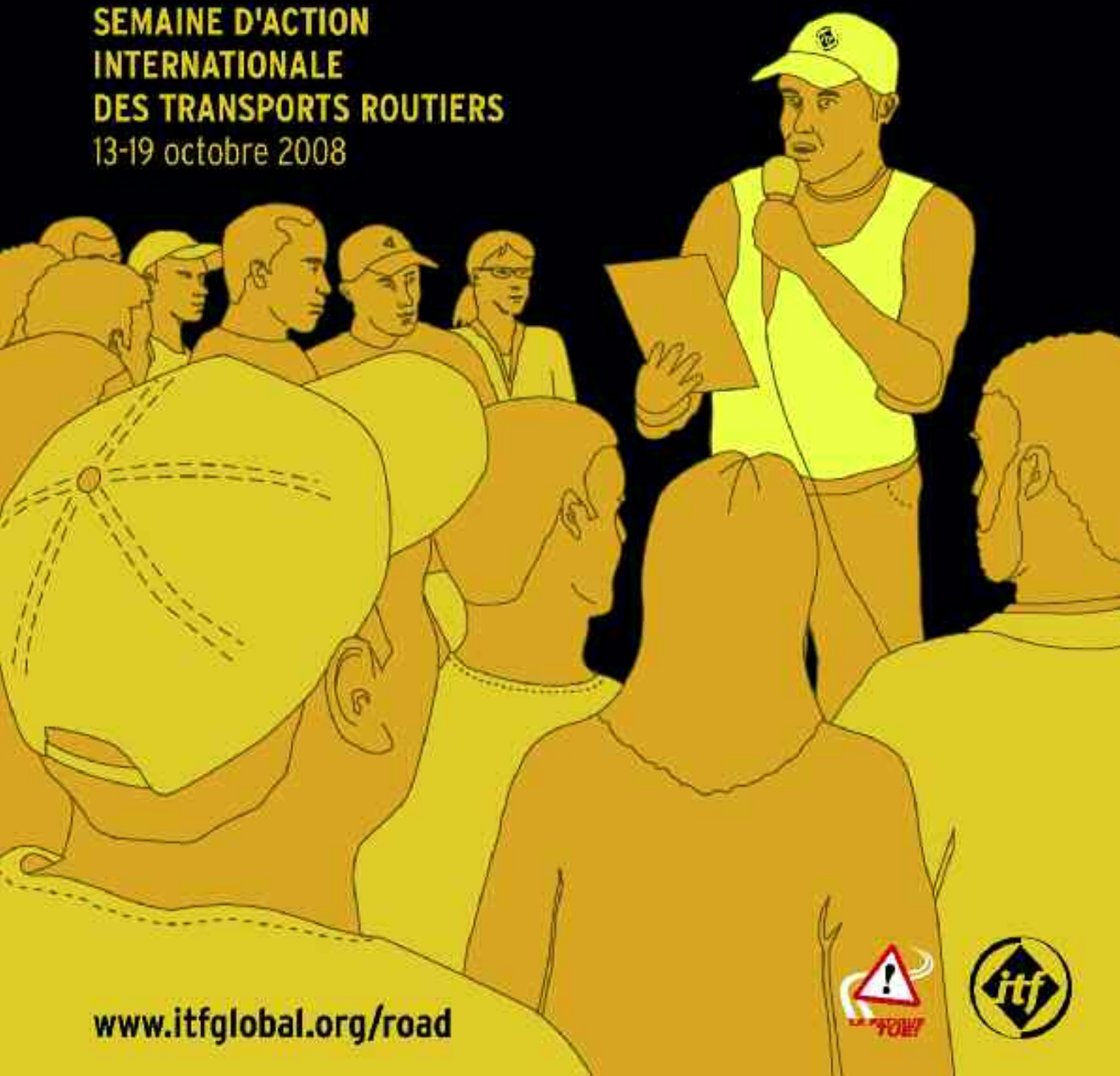
**Comment les
syndicats de
l'aviation
relèveront-ils
le défi des
changements
climatiques ?**



ORGANISONS-NOUS!

CONSTRUISONS UNE FORCE SYNDICALE

SEMAINE D'ACTION
INTERNATIONALE
DES TRANSPORTS ROUTIERS
13-19 octobre 2008



www.itfglobal.org/road



SOMMAIRE

Aviation civile

Les syndicats doivent relever le défi des changements climatiques

8-9

Chemins de fer

La Nouvelle-Zélande montre l'exemple et met un terme à la privatisation

10-12

Banque mondiale

Un nouveau document stratégique souligne la dimension sociale des transports

13-15

Jeunes

Une initiative de l'ITF pour encourager leur participation

16-17

Mondialisation

Les auteurs examinent le rôle international des syndicats

18-20

Gens de mer

Les syndicats européens appellent à une action pour l'emploi

21-22

Le scandale des équipages abandonnés

22-23

VIH/SIDA

Le séminaire de Kiev met l'accent sur l'importance de l'action syndicale

24-25

Rubriques

En bref 4-7

Bureaux régionaux 6

Réflexions sur les femmes dans les syndicats 26-27

Commentaire de Bryant Leroux, chauffeur-artisan canadien pour DHL 28

Mon agenda : Doris Mbhele, du syndicat sud-africain des transports Satawu 29

Vie active :

Derek Martin, pilote de ligne chez Fedex 31

Fiers de travailler dans les transports 32



Couverture :

Paul Box/reportdigital.co.uk

Transport International paraît quatre fois par an en allemand, anglais, espagnol, français, japonais et russe.

Ses articles ne reflètent pas nécessairement la position de l'ITF. Ils peuvent être reproduits, photocopiés, réimprimés ou téléchargés du site internet de l'ITF. Faites mention de Transport International et de l'ITF

REDACTEUR EN CHEF
David Cockroft, Secrétaire général de l'ITF

REDACTRICE
Marianne Powell
Téléphone : +44 (20) 7940 9205
Fax : +44 (20) 7407 0319
E-mail : powell_marianne@itf.org.uk

TRADUCTION FRANÇAISE
Michèle Cossa/Virginie Enould

SIÈGE DE L'ITF
49/60 Borough Road
Londres SE1 1DR

Prêtes à relever les défis

Les syndicats des transports sont sollicités de toutes parts. Alors que des enjeux comme les changements climatiques se hissent en tête des priorités, les syndicats doivent pouvoir compter, aujourd'hui plus que jamais, sur une base solide et représentative.

Les femmes et les décisionnaires ont un rôle essentiel à jouer, raison pour laquelle l'ITF soutient depuis toujours la participation des femmes aux syndicats des transports. Et cette année, des femmes syndicalistes ont eu l'occasion de participer à la toute première université des femmes de l'ITF. Enchantées, elles n'ont pas tari d'éloges sur la collaboration nouée au fil des séances.

Les modules de l'université des femmes s'appuyaient en effet sur la coopération et la collaboration. Les groupes étaient invités à définir des solutions et stratégies pour élaborer la meilleure réponse collective aux exercices et problèmes qui leur étaient soumis. «Nous avons découvert que, en utilisant les ressources à notre disposition, tout le monde est gagnant» a déclaré l'une des participantes.

«Les femmes ont une vision globale des choses et ont le don d'anticiper les conséquences pour chacun d'une action ou d'une décision. Elles savent déterminer si oui ou non une question est négociable et ne font pas la course à celle qui gagnera le plus d'argent ou montera le plus vite dans la hiérarchie «explique une autre participante.

Mais ce désintérêt pour la compétition peut aussi les desservir. Accéder à des fonctions à responsabilité au sein d'un syndicat n'est facile pour personne, homme ou femme, et il faut souvent bien du courage pour briguer un poste. Les responsables féminines sont tout particulièrement exposées à l'hostilité de leurs collègues masculins. On les accuse parfois d'être de «mauvaises mères» ou de se dérober à leurs obligations familiales.

Les responsables féminines peuvent aussi se sentir plus seules car, contrairement aux hommes, elles n'ont pas eu l'occasion de se construire un réseau de relations en menant une vie sociale active. L'ITF a constaté que les responsables féminines et les militantes sont bien plus vulnérables à ces postes que les hommes, et qu'elles sont souvent victimes de manipulations politiques orchestrées par leurs collègues.

Mais, malgré l'adversité, les femmes continuent de se battre farouchement pour le respect des principes syndicaux.

À l'université de l'ITF, il était essentiel que les participantes reconnaissent combien il est important de pouvoir compter sur des amis et de s'entourer d'alliés. Certaines femmes ont aussi souligné qu'il était crucial de ne pas perdre le contact avec les réalités de la vie quotidienne des travailleurs et d'apprendre à connaître les communautés et les familles des travailleurs qu'elles représentent. «Il faut être proche des gens, réceptive et sociable» ont-elles conclu.

Ces femmes étaient bien décidées à réussir ce qu'elles entreprennent. «Concentrez-vous sur vos objectifs personnels et ne baissez pas les bras – ayez l'esprit ouvert mais aussi de la suite dans les idées et donnez-vous les moyens de réussir» ont-elles recommandé. Elles étaient aussi déterminées à se forger un avenir meilleur. «Nous devons passer le flambeau » a déclaré une syndicaliste estonienne. Et d'ajouter : «La meilleure manière d'y parvenir, c'est de rallier les jeunes à notre cause.»

Cet enthousiasme et cette détermination nous rappellent qu'une nouvelle génération de responsables syndicaux des transports, bien plus diversifiée, est en train d'éclorre.

Nous savons que, en unissant nos forces et en encourageant les femmes et les jeunes à occuper des postes décisionnels, nous renforçons les syndicats de l'ITF et nous renforçons notre mouvement. Avec les défis qui nous attendent, ceci n'est pas un luxe, mais une nécessité. Et vous savez quoi ? Cela peut marcher. ☺

Solidarité féminine : pages 26-27. Il existe un réseau des femmes de l'ITF. Courrier électronique : women@itf.org.uk

«Nous réfutons les conclusions de l'enquête sur l'assassinat de notre camarade Altagracia»

HONDURAS

Désaccord sur les véritables motifs des assassinats

Selon l'enquête de police, les deux syndicalistes tuées au Honduras auraient été victimes d'une tentative de vol de voiture et non d'une agression antisyndicale.

Rosa Altagracia Fuentes, Secrétaire générale de la confédération syndicale hondurienne CTH, et la responsable syndicale Virginia García de Sánchez ont été attaquées par six hommes masqués et armés sur la route qui relie El Progreso à San Pedro Sula, au Honduras, le 24 avril. D'après les renseignements, Rosa Altagracia Fuentes aurait été tuée de 16 balles.

Pour la police, il s'agit d'un vol de voiture qui aurait mal tourné. Trois suspects ont été arrêtés, mais deux ont été relâchés faute de preuves. Seul l'un d'eux a été arrêté.

En avril, le Secrétaire général de la Confédération syndicale internationale (CSI), Guy Ryder, avait écrit au Président du Honduras, José Manuel Zelaya Rosales, pour condamner les assassinats et exhorter le gouvernement à mener l'enquête et à s'assurer que les coupables soient jugés. Il avait également insisté pour que le gouvernement veille au respect des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail ratifiées par le Honduras.

Roberto Contreras, Vice-président du Sintraenp, syndicat des dockers hondurien affilié à l'ITF, a déclaré : «Nous réfutons les conclusions de l'enquête sur l'assassinat de notre camarade Altagracia. Le mouvement syndical du Honduras continuera donc de faire pression sur le gouvernement pour que toute la lumière soit faite sur les véritables motifs de l'assassinat. Nous devons établir un objectif commun au niveau régional et mondial – endiguer les assassinats de responsables syndicaux.»

Altagracia Fuentes était une grande figure de la défense des droits syndicaux et, fin janvier, avait participé à la conférence de la CSI sur l'impunité au Guatemala, pays dans lequel huit

syndicalistes ont trouvé la mort depuis 2006. Ces assassinats seraient liés à leur militantisme syndical, mais aucune enquête digne de ce nom n'a été menée et il n'a été procédé à aucune arrestation.

GENS DE MER

L'ITF demande la ratification des conventions

L'ITF estime que si les pays veulent remédier à la triste réalité de la vie en mer, il leur faut absolument ratifier rapidement les conventions internationales vitales afin de lutter contre les médiocres conditions de travail.

Lors de sa participation à une réunion consultative des Nations Unies sur le droit de la mer à New York en juin, le Secrétaire de la Section des gens de mer de l'ITF, Jon Whitlow, a souligné qu'il fallait d'urgence améliorer la qualité de la vie en mer. Il a fait remarquer que le métier de marin devenait de plus en plus difficile, surtout du fait des restrictions des permissions à terre, de la criminalisation des gens de mer et des difficultés rencontrées pour communiquer avec la famille et les amis.

Il a ajouté qu'il est crucial de promouvoir la ratification et la mise en œuvre adéquate de la Convention du travail maritime, de la Convention sur le travail dans la pêche et de la Convention n°185 sur les pièces d'identité des gens de mer, qui sont toutes des Conventions de l'OIT.

«Il est essentiel de respecter



La victime, Rosa Altagracia Fuentes

ceux sur qui repose le commerce international» a déclaré Whitlow. Il a également rappelé aux délégués l'importance d'avoir des États de pavillon solides et efficaces, évoquant le nouveau rapport : «Dangers actuels et réels, États de pavillon défaillants et sûreté et sécurité maritimes», qui vient d'être publié en commun par l'ITF et l'organisation environnementale indépendante WWF.

À l'issue des discussions de New York, les participants ont adopté un certain nombre de points qui seront soumis à l'Assemblée générale de l'ONU. On demande notamment à l'Assemblée générale de promouvoir une culture de sécurité dans le secteur maritime et de veiller à ce que les mesures de sûreté et de sécurité soient mises en œuvre avec un minimum de répercussions néfastes sur les conditions de travail des gens de mer et des pêcheurs.

En outre, tous les États sont invités à ratifier et à mettre convenablement en œuvre les conventions relatives aux gens de mer et aux pêcheurs.

DROITS SYNDICAUX

Le syndicalisme : toujours une activité à haut risque

L'ITF appelle à des mesures urgentes contre la répression antisyndicale qui sévit dans plusieurs pays.

S'adressant à la séance plénière de la 97^{ème} Conférence internationale du travail à Genève en juin, le Secrétaire général de l'ITF, David Cockroft, a mis l'accent sur les risques que courent les syndicalistes dans certaines régions du monde et appelé au changement et à des mesures d'urgence. Il a déclaré : «Dans trop de pays, il est encore très risqué d'organiser les travailleurs en un véritable syndicat.»

Il a ainsi évoqué l'assassinat du responsable syndical des dockers d'un port guatémaltèque, Pedro Zamora, dont les auteurs n'ont toujours pas été traduits en justice. Il est aussi revenu sur l'affaire Mansour Osanloo, militant syndical iranien de la société de bus de Téhéran, condamné à cinq



Manifestation à Pretoria, en Afrique du Sud

ZIMBABWE

L'ITF soutient une campagne de lutte contre les violences politiques

L'ITF a accordé son soutien à une campagne visant à mettre fin aux violences au Zimbabwe et à faire preuve de solidarité à l'égard du peuple zimbabwéen.

Cette campagne de défense du Zimbabwe est née de l'initiative d'un groupe de syndicats et d'organisations non gouvernementales d'Afrique australe alarmés par la situation des droits de l'homme et de la démocratie au Zimbabwe. La campagne appelle les gouvernements, la Communauté de développement d'Afrique australe, l'Union africaine et les Nations Unies à agir de manière décisive pour endiguer les violences politiques systématiques au Zimbabwe et résoudre la crise politique que traverse le pays.

Cette campagne a été lancée le 25 mai, à l'occasion de la Journée de l'Afrique, avec des

manifestations en Afrique du Sud, en Angola, au Bénin, au Botswana, au Burkina Faso, au Cameroun et au Lesotho.

La centrale syndicale sud-africaine COSATU s'est alliée avec l'organisation de lutte contre le Sida, Treatment Action Campaign, pour organiser un défilé à Pretoria en vue de dénoncer la vague de violence xénophobe qui gagne tout le pays, et dont sont notamment victimes les réfugiés zimbabwéens.

Le Secrétaire général de l'ITF, David Cockroft, a déclaré : «L'ITF appuie la campagne et encourage les syndicats des transports à participer à la manifestation pour exprimer leur solidarité à l'égard des travailleurs du Zimbabwe. Il est crucial de présenter un front uni alors que nous prenons connaissance des horreurs dont sont victimes les immigrants en Afrique du Sud, dont beaucoup ont été obligés de fuir les violences du régime zimbabwéen. Les travailleurs et travailleuses du monde entier ont tout intérêt à s'entraider, surtout lorsqu'ils ont le plus besoin d'aide.»

Entre temps, deux syndicalistes zimbabwéens ont été arrêtés au mois de mai, accusés d'avoir « dressé l'opinion publique contre le gouvernement et d'avoir répandu des mensonges ». Lovemore Matombo et Wellington Chibebwe, respectivement président et secrétaire général de la centrale syndicale zimbabwéenne ZCTU, ont été incarcérés après avoir mentionné les élections générales controversées dans leur discours du premier mai.

Dans le cadre de leur remise en liberté sous caution, il leur a été interdit de participer à tout rassemblement politique pendant la durée du procès.

Voir www.standupforzimbabwe.org

«Il est crucial de présenter un front uni alors que nous prenons connaissance des horreurs dont sont victimes les immigrants en Afrique du Sud, dont beaucoup ont été obligés de fuir les violences du régime zimbabwéen»



BUREAUX DE L'ITF

SIÈGE

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
Grande-Bretagne
Téléphone : +44 20-7403 2733
Télex : +44 20-7357 7871
E-mail : itf.org.uk
Internet : www.itfglobal.org

BUREAU RÉGIONAL AFRICAIN

PO Box 66540
Westlands, Nairobi
Kenya
Téléphone : +254 20-444 80 19
Fax : +254 20-444 80 20
E-mail : nairobi@itf.org.uk

BUREAU FRANCOPHONE – AFRIQUE

1036 Avenue Dimbdolobsom
3rd floor ex immeuble CEAO
11 BP 832, Ouagadougou
Burkina Faso
Téléphone : +226 50 301 979
Fax : +226 50 333 101
E-mail : itfwak@fasonet.bf

BUREAU DU MONDE ARABE

PO Box 925875
Amman 11190
Jordanie
Téléphone / Fax : + 962 6 569 94 48
E-mail : malkawi_bilal@itf.org.uk

BUREAU RÉGIONAL INTERAMÉRICAIN

Avenida Rio Branco
26-11 Andar
CEP 20090-001 Centro
Rio de Janeiro
Brésil
Téléphone : +55 21-2223 0410/
2233 2812
Fax : +55 21-2283 0314
E-mail : rio@itf.org.uk
Internet : www.itf-americas.org.uk

BUREAU SOUS-RÉGIONAL – CARAÏBES

198 Camp Street
Cummingsburg
Georgetown
Guyana
Téléphone : +592 22-71196/54285
Fax : +592 22-50820
E-mail : glu@solutions2000.net

BUREAU RÉGIONAL – ASIE/PACIFIQUE

Tamachi Kotsu Building 3-2-22
Shibaura
Minato-ku
Tokyo 108-0023
Japon
Téléphone : +81 3-3798 2770
Fax : +81 3-3769 4471
E-mail : mail@itftokyo.org

BUREAU SOUS-RÉGIONAL – ASIE

12D College Lane
New Delhi 110001
Inde
Téléphone : +91 11-2335 4408/7423
Fax : +91 11-2335 4407
E-mail : itfindia@vsnl.com

BUREAU RÉGIONAL – EUROPE

Fédération européenne des
travailleurs des transports (ETF)
Galerie Agora
Rue du Marché aux Herbes 105
Boîte 11
B-1000 Bruxelles
Belgique
Téléphone : +32 2-285 4660
Fax : +32 2-280 0817
E-mail : etf@etf-europe.org

BUREAU SOUS-RÉGIONAL – EUROPE

21/1 Sadovaya Spasskaya
Office 729
107217 Moscou
Russie
Téléphone : +7 495-782 0468
Fax : +7 095-782 0573
E-mail : iturr@orc.ru
Internet : www.itf.ru

► ans de prison pour avoir «simplement tenté de faire respecter, pour les travailleurs des bus de Téhéran, les droits fondamentaux garantis dans la Convention n°87 de l'Organisation internationale du travail.»

Cockroft a expliqué que l'ITF et la Confédération syndicale internationale menaient campagne pour obtenir la libération d'Osanloo et de Mahmoud Salehi, du syndicat des boulangers, lui aussi incarcéré.

Parmi les autres enjeux mis en exergue par Cockroft, la crise mondiale du crédit. À ce sujet, il a déclaré que les forces du marché ne pouvaient à elles seules garantir des emplois convenables, des conditions de vie décentes ou une croissance durable. «L'OIT doit se montrer plus solide que jamais» a-t-il déclaré.

GLOBAL UNIONS

Un site Internet pour mieux se faire connaître

Le groupement Global Unions, qui rassemble les différentes organisations syndicales mondiales dont l'ITF, a renforcé sa portée internationale le 1er mai en lançant son site Internet.

Présentant le nouveau site www.global-unions.org, le président du Conseil des Global Unions, Fred Van Leeuwen, a déclaré : «Global-unions.org est le nouveau point de référence pour tous ceux qui travaillent ou recherchent du travail et qui veulent quelqu'un pour défendre leurs droits. C'est le nouveau visage de Global Unions, l'organisation qui réunit 12 fédérations syndicales

internationales d'une portée mondiale, englobant toutes les catégories d'emploi, et unies dans leur lutte pour défendre les conditions de travail et salaires décentes.»

Ce site est le fruit des efforts d'un nouveau groupe de travail Global Unions consacré aux communications et représente une nouvelle initiative du mouvement syndical international pour faire passer un message syndical novateur et cohérent.

«Le groupement Global Unions est aujourd'hui la plus grande force de changement positif – et il faut que cela se sache. Cette initiative permettra de faire entendre la voix des travailleurs partout dans le monde» affirme Guy Ryder, Secrétaire général de la Confédération syndicale internationale.

PÊCHE

La nouvelle politique européenne doit tenir compte des travailleurs

L'antenne européenne de l'ITF, l'ETF, demande aux décideurs politiques européens de tenir compte de l'impact social de la crise des carburants pour les pêcheurs.

Une délégation de l'ETF a exposé sa position en juin au Commissaire de la pêche et des affaires maritimes, Joe Borg, qui examine actuellement différentes mesures, dont une restructuration et des aides d'urgence, pour soutenir ce secteur fortement touché par la hausse des prix du carburant.

L'ETF souhaite que toute

«Le groupement Global Unions est aujourd'hui la plus grande force de changement positif»



1^{er} mai : défilé des membres de l'ILWU à San Francisco (gauche) et Seattle (droite)



1^{ER} MAI

Des manifestations aux États-Unis et une répression en Turquie et en Iran

Quelque 10 000 dockers de la côte Ouest des États-Unis ont manifesté le 1er mai pour réclamer la fin de la guerre en Irak.

Des membres de l'ILWU, affilié de l'ITF, ont participé à des manifestations, rassemblements et cortèges dans 29 ports de la côte Ouest.

Les dockers ont renoncé au salaire d'une journée de travail pour soutenir l'appel du syndicat en faveur du retrait des troupes.

Les membres de l'ILWU, rejoints par des passants, ont appelé la classe politique à respecter la volonté de la population puisqu'à une écrasante majorité – 70% selon les sondages, indique le syndicat – les Américains souhaitent la fin de la guerre et le retour des troupes.

«Les dockers cessent leur travail pour soutenir l'Amérique» constate le président de l'ILWU, Bob McEllrath. «Nous soutenons les troupes et nous disons aux politiques à Washington qu'il est temps de mettre un terme à la guerre en Irak.»

D'autres syndicalistes partout dans le monde ont aussi célébré le 1er mai, avec des rassemblements pacifiques de l'Afrique du Sud au Népal et du Royaume-Uni à l'Argentine.

Mais les syndicalistes turcs et iraniens ont fait les frais de la violence et de la répression lorsqu'ils ont voulu participer aux manifestations du 1er mai.

Les syndicalistes turcs qui défilaient à Istanbul ont été accueillis par une volée de bombes lacrymogènes et de balles en caoutchouc, avant d'être roués de coups par les forces de l'ordre. Les affrontements ont éclaté quand des milliers de policiers ont tenté de bloquer l'accès d'un cortège syndical à la place Taksim.

En Iran, plusieurs syndicalistes ont été arrêtés pendant les manifestations du 1er mai. À Asaluyeh, trois travailleurs ont été interpellés par la police. À Sanandaj, sept manifestants ont été arrêtés mais libérés un peu plus tard. Plusieurs personnes ont aussi

«Les dockers cessent leur travail pour soutenir l'Amérique»

été brièvement arrêtées à Saqez. À Téhéran, les forces de l'ordre ont bloqué le parc Chitgar où les manifestants avaient l'intention de se rassembler.

La Confédération syndicale internationale a écrit aux autorités turques et iraniennes pour condamner ces mouvements de répression.

mesure envisagée par la Commission présente un avantage direct pour les travailleurs au lieu de viser purement les entreprises. Elle a par ailleurs réclamé des politiques propices au développement durable du secteur de la pêche sur le plan social, économique et environnemental.

Philippe Alfonso, Secrétaire politique des pêches de l'ETF, précise : «L'ETF reconnaît que certains pans du secteur doivent faire l'objet d'une restructuration. Nous souhaitons que des mesures d'urgence qui tiennent compte de

la gravité de la crise actuelle se conjuguent avec une refonte structurelle à long terme, pour garantir la survie du secteur. Toute restructuration devra se faire au travers de négociations franches entre les partenaires sociaux et les institutions pour soutenir le secteur pendant la période de transition.»

Et d'ajouter : «Il faut également des mesures de protection des personnels. Dans le passé, les politiques relatives à la pêche ont souvent négligé les aspects sociaux, qui sont pourtant vitaux.»



Les pêcheurs européens subissent de plein fouet la hausse des prix du carburant

Depuis une dizaine d'années, l'ITF adopte des résolutions et politiques qui tiennent compte du lien entre mondialisation, organisation des transports et environnement. Un vaste programme, dont certains aspects appellent l'ITF à se pencher sur l'impact environnemental de la restructuration des transports et à promouvoir des moyens de transport écologiques.

À ce jour, les politiques de l'ITF ne mettent pas réellement l'accent sur les problèmes spécifiques que posent les changements climatiques. Les émissions dégagées par le secteur des transports et leurs conséquences en termes de réchauffement climatique ont largement été oubliées dans les grandes déclarations politiques de l'ITF sur la mondialisation et la restructuration des transports.

Quelques sections et régions de l'ITF ont pris des mesures pour répondre aux changements climatiques. Lors du Congrès 2006 de l'ITF, la section de l'aviation civile a adopté un document de travail décrivant sa stratégie d'atténuation des gaz à effet de serre dans l'aviation. Depuis juillet 2007, la section des gens de mer participe à un groupe de travail de l'Organisation maritime internationale sur la réduction des émissions atmosphériques des navires. En outre, l'ETF, l'antenne européenne de l'ITF, participe à un grand projet sur la Vision syndicale de la durabilité des transports (baptisé Trust), qui traite de l'impact des transports sur les changements climatiques.

Étant donné l'urgence de la situation, l'ITF doit intégrer une perspective environnementale, le cas échéant, dans l'ensemble de ses programmes et campagnes politiques et sectoriels, pour que la compréhension tant de la nature du problème que des réponses qu'il appelle soit rattachée aux grands principes syndicaux de protection et de promotion des intérêts des travailleurs dans tous les modes de transport et dans la société en général.

Des preuves accablantes

Aujourd'hui, plus personne ne songe sérieusement à douter de la réalité des changements climatiques, ou du fait qu'ils soient provoqués par l'activité humaine. Les preuves scientifiques sont accablantes. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, il est probable à plus de 90% que l'essentiel du réchauffement climatique observé soit dû à des gaz à effet de serre générés par l'activité humaine. D'après le Rapport Stern du gouvernement britannique, si l'on n'agit pas maintenant, les températures devraient augmenter de 2 degrés Celsius d'ici 2035 (seuil à partir duquel, selon les scientifiques, les changements climatiques deviennent dangereux).

La recherche des responsables des émissions de gaz à effet de serre doit s'inscrire dans le contexte des inégalités historiques et existantes en matière de richesses et d'accès aux services entre pays industrialisés et pays en développement. Les pays riches sont respons-

RELEVER LE DÉFI DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'AVIATION CIVILE DEVRA S'ADAPTER POUR JOUER SON RÔLE DANS LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. LES SYNDICATS ONT DÉJÀ COMMENCÉ LEUR RÉFLEXION, QUE NOUS DÉTAILLONS ALANA DAVE ET LIZ WILLIAMSON

ables de 45% des émissions de CO₂ alors qu'ils ne représentent que 15% de la population mondiale, tandis que l'Afrique subsaharienne représente 11% de la population mondiale mais 2% des émissions.

On prévoit que d'ici 2030, les pays en développement seront responsables d'un peu plus de la moitié des émissions mondiales (Rapport sur le développement humain, 2007/8). Mais même si une molécule de dioxyde de carbone pollue quel que soit le pays où elle est générée, la stratégie mondiale de lutte contre les changements climatiques doit tenir compte des inégalités entre pays. Les pays industrialisés doivent réduire considérablement leurs émissions et les pays en développement doivent obtenir l'accès aux services énergétiques fondamentaux par le développement de technologies à faible intensité de carbone.

Même si l'on ne dispose pas de données précises sur l'impact des changements climatiques sur le monde du travail, tout laisse à penser qu'il y aura des pertes d'emploi dans des secteurs couverts par l'ITF. Une initiative commune du PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement), de l'OIT (Organisation internationale du travail) et de la CSI (Confédération syndicale internationale) sur les emplois verts reconnaît que : «Même si les politiques environnementales sont parfois perçues comme une menace potentielle pour l'emploi, les pertes d'emploi qui résulteraient d'une inaction face à la crise environnementale seraient sans doute bien plus graves : l'épuisement des ressources, la disparition de la biodiversité et des écosystèmes, et les tem-

pêtes, inondations et sécheresses induites par les changements climatiques représenteront des frais croissants et saperont de plus en plus la viabilité de nombreuses entreprises et moyens de subsistance dans l'agriculture.»

Aviation et changements climatiques

Pour commencer à s'atteler à certains de ces défis, les affiliés ont confié à la section de l'aviation civile, lors du Congrès de Durban, la mission de mettre au point sa propre politique environnementale. L'aviation est de plus en plus dépeinte comme une source de pollution en termes de carbone, de NO_x (oxyde de nitrogène) et de bruit, et l'on estimait qu'il était important de redorer le blason du secteur et de ne pas entrer dans une opposition «emploi ou environnement», mais plutôt de promouvoir une approche «emploi et environnement».

Après des discussions complémentaires, l'ITF se concentre maintenant sur l'impact des changements climatiques sur l'emploi dans le secteur de l'aviation. Différentes options s'offrent à nous sur le plan politique. Il va de soi que les améliorations techniques sont l'une d'entre elles. Il est par exemple essentiel de réduire la pollution sonore. Cette démarche, et les restrictions des vols de nuit qui s'ensuivent, est arrivée à point nommé pour certaines compagnies désireuses de délocaliser leurs activités de fret aérien vers des aéroports aux coûts de main-d'œuvre inférieurs et aux subventions gouvernementales régionales généreuses.

Nous devons veiller à ce que l'emploi aéroportuaire ne soit pas compromis par une pollution sonore inutile et indésirable, et à ce que



«La hausse des prix du pétrole pousse les compagnies à fonctionner de manière plus 'écologique', mais complique la donne pour les travailleurs du secteur, dont l'emploi est de plus en plus menacé»

les riverains puissent vivre confortablement sans nuisances sonores. Très souvent, ce sont ces mêmes riverains qui travaillent à l'aéroport.

L'ITF souhaite soutenir les compagnies aériennes qui cherchent à améliorer au maximum l'efficacité des carburants. De récents progrès technologiques, par exemple un moteur à combustion propre chez Martinair, avec le projet pilote de nettoyage des moteurs Ecopower de Pratt and Whitney, et le système Cyclean de Lufthansa Technik, processus novateur de nettoyage des moteurs, prouvent qu'en débarrassant ces derniers des polluants internes qui réduisent l'efficacité du compresseur, on peut diminuer la consommation de carburant. Le projet pilote de Martinair recycle les effluents recueillis et aurait permis à la compagnie d'économiser 2,2 millions d'USD en carburant en un an. Nous nous intéressons également à l'exploitation plus efficace des équipements de maintenance au sol pour éviter une combustion de carburant des appareils pendant les trajets entre l'emplacement de parking et la piste. Il ne s'agit là que de deux des initiatives auxquelles participent, directement ou indirectement, certains de nos affiliés. Nous devons faire appel à leur savoir-faire pour étayer notre réflexion.

En proposant d'inclure l'aviation dans son

système d'échange de quotas d'émission à partir de 2012, l'Europe donne le ton au reste du secteur mondial de l'aviation. L'ITF est favorable à cette inclusion, de même qu'elle verrait d'un bon œil la mise en place d'un système similaire au niveau international. Il est évident que cette démarche ne se fait pas sans difficultés, en cette période où l'aviation subit de plein fouet l'augmentation du prix du kérosène. La hausse des prix du pétrole pousse en effet les compagnies à fonctionner de manière plus «écologique», mais complique la donne pour les travailleurs du secteur, dont l'emploi est de plus en plus menacé, comme l'illustrent les récents licenciements en Amérique du Nord, sans parler de l'incessant nivellement par le bas des conditions de travail et de la course à la productivité.

Dans cette problématique environnementale, quelques catégories de personnels ont vu leurs compétences susciter un intérêt renouvelé de la part de certains pans du secteur. En effet, les compagnies aériennes, au sein de l'IATA (Association internationale du transport aérien) n'ont cessé de pousser les fournisseurs de services de trafic aérien à restructurer les routes et les approches pour accroître l'efficacité des appareils et ainsi diminuer les quantités de kérosène. Nous pensons que nos affiliés des services de trafic

aérien devraient être entendus dans ce débat dont les enjeux complexes pourraient avoir des incidences sur leur emploi.

Vision d'ensemble

Mais des solutions techniques sont-elles suffisantes ? Ne devrions-nous pas aussi adopter une vision à plus long terme et plus large de ce que nous, les personnels de l'aviation, souhaiterions pour l'avenir de notre secteur ? Et quels devraient être les liens entre l'aviation civile et d'autres moyens de transport, par exemple le rail ? Comment jouer la carte de la complémentarité plutôt que de l'opposition ?

En novembre, la section de l'aviation civile organisera un séminaire de deux jours pour discuter de l'impact des changements climatiques sur le secteur de l'aviation. Des orateurs d'horizons divers reflèteront un large éventail d'opinions pour que nos membres puissent se familiariser pleinement avec les grandes lignes du débat. Le deuxième jour sera réservé aux affiliés, qui se réuniront pour discuter des grands enjeux climatiques qui les concernent. Nous espérons aussi qu'ils auront l'occasion de réfléchir à certaines des grandes questions relatives à la qualité de l'emploi et du cadre de vie et de travail. ◉

Alana Dave est responsable du département de l'éducation de l'ITF, et Liz Williamson est secrétaire adjointe de la section de l'aviation civile de l'ITF.

Privatisation : Historique de la «douloureuse leçon» néo-zélandaise

1981

Le New Zealand Railways Department devient la New Zealand Railways Corporation (NZRC), qui gère des liaisons ferroviaires nationales, un service de livraison de colis, des services de transport de passagers longue distance et urbains, un réseau national de bus et de camionnettes de transport, des activités de transport par poids lourds et un service de ferry interinsulaire rail-camions-passagers. Le gouvernement déréglemente en abrogeant toutes les lois de protection des travailleurs et en exposant l'économie aux rigueurs du capitalisme.

1984

Le gouvernement confie à Booz Allen Hamilton le soin d'analyser le système ferroviaire. Ce cabinet de consultance recommande de procéder à des modifications en profondeur, et fera d'ailleurs de même par la suite pour d'autres pays. La NZRC licencie (passant de 21 000 à 5 000 salariés), ferme des dépôts et des ateliers et vend les sites et actifs superflus. Elle restructure ensuite ses activités en vendant ses bus longue distance à Intercity et ses bus de banlieue Hutt Valley (Wellington) et Papakura (Auckland) à Stagecoach Holdings.

1989

Le gouvernement accepte d'assumer la dette d'un milliard de NZD de la société ferroviaire historique.

1993

Malgré une certaine réussite du modèle d'entreprise, la Nouvelle-Zélande devient le premier pays à privatiser ses chemins de fers nationaux en une seule entité intégrée verticalement en les vendant à un consortium emmené par la compagnie ferroviaire régionale américaine

Wisconsin Central, dirigée par Ed Burkhardt.

1995

La société est rebaptisée TranzRail mais une rentabilité en recul fait fuir les actionnaires, malgré les changements à la tête de l'entreprise. Cette période se solde par la suppression de services, de nouveaux licenciements, une externalisation et une diminution substantielle de la maintenance. Elle voit également les premiers investisseurs s'en aller avec de gros profits en poche. Des capitaux sont dégagés en remplaçant les actions par des obligations. Les locomotives et les ferries sont vendus puis réintégrés par le biais d'un crédit-bail, une manière de les sortir du bilan. Les dividendes versés aux actionnaires sont sans commune mesure avec les résultats de l'entreprise.

1997

Le cours de l'action atteint 9 NZD mais s'effondre à 30 centimes en 2003 quand TranzRail annonce une perte nette de 122 millions de NZD

2002

Tranz Rail est au bord de la faillite. Pour lever des capitaux, la nouvelle équipe de direction se lance dans un ambitieux programme «d'externalisation» :

- Le centre d'appels est attribué à Teletech (États-Unis)
- La maintenance des infrastructures est attribuée à Transfield holdings (Australie)
- La maintenance des locomotives revient à Alstom Transport (France) puis à United Group rail (Australie)
- La maintenance des wagons est décrochée par Alstom Transport (France), puis United Group rail (Australie)
- Tranz Scenic (transport de passagers longue distance) est attribué à West Coast Rail (Australie)
- Le métro d'Auckland est externalisé à Connex et sera rebaptisé Veolia Transport, géré depuis Melbourne, Australie.
- Les deux ateliers de maintenance sont répartis entre Alstom (Hutt Shops – locomotives) et Tranz Rail (Hillside Shops – matériel roulant). Avec à la clé une inefficacité : chaque atelier était

spécialisé mais, après l'externalisation, les fonctions commencent à se dupliquer.

2003

Le gouvernement doit renflouer TranzRail, racheter les voies, acheter des parts de la société ferroviaire et vendre le reste à la multinationale australienne Toll Holdings.

2007

À ce stade, Toll Holdings a maintenant acquis toutes les actions et les a radiées du registre. Le réseau d'infrastructure renationalisé, baptisé ONTRACK, gère les 4 000 kilomètres de voies ainsi que la signalisation, les ponts et les tunnels. Le gouvernement reconnaît qu'il y a eu un sous-investissement chronique dans l'infrastructure au cours des années sous possession privée et décide d'investir 200 millions de NZD supplémentaires pour une mise à niveau urgente. Un accord est signé avec Toll pour une utilisation commerciale exclusive du réseau mais Toll se plaint bientôt de la redevance trop élevée et commence à parler d'autres suppressions de services et de fermetures de lignes. Toll souhaite en réalité un accès exclusif aux frais du contribuable.

2008

En juin de cette année, la coupe est pleine. Le gouvernement rachète la société d'exploitation ferroviaire et ses actifs connexes à Toll Holdings. Mais Toll conserve la division du transport de fret routier, Toll Tranz Link, et un libre accès à la propriété ferroviaire et aux dépôts pendant six ans. En juillet, le vice-premier ministre et ministre des finances, Michael Cullen, inaugure la nouvelle société ferroviaire publique – KiwiRail – avec ces mots : «La privatisation fut une leçon douloureuse pour la Nouvelle-Zélande.»

«En juin de cette année, la coupe est pleine. Le gouvernement rachète la société d'exploitation ferroviaire et ses actifs connexes à Toll Holdings»



TERMINUS POUR LA PRIVATISATION FERROVIAIRE EN NOUVELLE-ZÉLANDE. SOUCIEUX DE METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE NATIONALE COHÉRENTE POUR LES TRANSPORTS, D'ÉVITER QUE LES SERVICES NE SE DÉGRADENT PLUS ENCORE ET DE CESSER DE PONCTIONNER LES CONTRIBUABLES POUR SUBVENTIONNER LES SOCIÉTÉS PRIVÉES, LE GOUVERNEMENT TRAVAILLISTE VIENT DE RENATIONALISER LES CHEMINS DE FER EN RACHETANT LES ACTIFS D'EXPLOITATION. **EDDIE DICKSON** FAIT LE POINT SUR LA SITUATION

À NOUVEAU SUR LES RAILS

Mission accomplie pour les syndicats

Aucune restructuration ferroviaire ne se fait sans heurts pour les travailleurs et leurs syndicats. Passer du statut de fonctionnaire à celui de salarié du privé, d'un système où les jeunes sont formés à un autre où les besoins du secteur privé priment sur tout, d'une optique d'utilité publique et sociale à des desseins lucratifs... Des bouleversements qui ont eu raison de plus d'un syndicat.

Jusqu'au début des années 90, les cheminots néo-zélandais étaient défendus par quatre syndicats professionnels. Trois d'entre eux ont fusionné, mais l'employeur a continué à diviser pour mieux régner et à tirer profit des diver-

gences de points de vue et de priorités des deux syndicats.

Ce point faible a été corrigé le 1er mai 1995, avec la création du Rail and Maritime Transport Union (RMTU). Les cheminots (de même que leurs camarades du Harbour Workers' Union) étaient désormais représentés par un seul et même syndicat, qui s'est rapidement révélé dynamique et solide.

Les difficultés occasionnées par les lois d'un gouvernement hostile aux syndicats, la suppression de conditions de rémunération et de travail favorables, exigée par les employeurs, la



En haut : KiwiRail, la nouvelle société ferroviaire publique voit le jour le 1er juillet 2008

Ci-contre : Les membres du RMTU manifestent pour la renationalisation des chemins de fer devant le parlement néo-zélandais, à Wellington



Par Wayne Butson

En tant que syndicat, nous nous comporterons avec ce gouvernement à la fois propriétaire et employeur tout comme autrefois avec Tolls et les autres sociétés privées. Mais nous avons maintenant l'occasion d'appuyer un réinvestissement pour les passagers sans craindre de voir l'argent gonfler les poches des multinationales et de leurs actionnaires, dont les agissements ont presque sonné le glas du secteur ferroviaire néo-zélandais.

Les précédents propriétaires des chemins de fer ont fait main basse sur tous les actifs qu'ils convoitaient. Même Toll emporte avec elle des activités de transport routier florissantes et

Restructuration : notre bras-de-fer

un libre accès aux infrastructures ferroviaires.

Pour le syndicat, survivre alors que les effectifs n'étaient plus qu'au nombre de 4000 ne s'est pas fait sans d'énormes sacrifices et efforts de la part des membres, d'hier comme d'aujourd'hui.

Ceux-ci et leurs représentants, rémunérés ou bénévoles, l'ont vu sortir de cette épreuve plus fort et plus efficace que jamais. Jamais nous n'avons oublié que la solidarité doit s'appuyer sur des

politiques concertées et approuvées. Parfois, nous avons effectivement dû faire preuve d'un certain pragmatisme que nous aurions préféré éviter, mais la survie du syndicat était en jeu. L'histoire est la même pour nos camarades portuaires, qui ont eux aussi vécu une restructuration orchestrée par le gouvernement.

Aujourd'hui, le syndicat doit composer avec 36 employeurs, ce qui n'est évident ni pour les cadres ni pour les membres. Les modifications des pratiques de travail n'ont pas été faciles à accepter, mais les normes de sécurité applicables ont toujours été prises en compte.

Le RMTU représente maintenant plus de 90% de tous les cheminots. Sa situation financière est saine et il dialoguera avec les nouveaux venus pour protéger et défendre les intérêts de ses membres dans chacun de ses secteurs d'activité.

Wayne Butson est le secrétaire général du syndicat néo-zélandais Rail and Maritime Transport Union.

«Pour le syndicat, survivre alors que les effectifs n'étaient plus qu'au nombre de 4000 ne s'est pas fait sans d'énormes sacrifices et efforts de la part des membres, d'hier comme d'aujourd'hui»



Les membres du RMTU fêtent le lancement de KiwiRail

► dégradation des normes de sécurité, l'évolution constante des lieux de travail, la perte d'adhérents et de délégués syndicaux au travail à cause des licenciements, sont autant de défis relevés par le syndicat grâce à ses militants sur les lieux de travail et un programme d'éducation ciblé.

Quand TranzRail a annoncé l'externalisation de certains services de base, le syndicat est arrivé à la conclusion, au terme de réunions sur les lieux de travail, que sa première responsabilité était d'éviter les conséquences habituelles de ce type de décision : perte d'emplois permanents, arrivée de nouveaux personnels moins rémunérés, dégradation des conditions de travail et de rémunération et recul de la représentation syndicale.

Le syndicat a exigé, et obtenu, des précisions sur l'externalisation, dont le nom des soumissionnaires choisis au titre des règles de consultation établies.

Le syndicat a aussi reçu l'assurance que les

conditions du contrat de travail s'appliqueraient à tout salarié transféré vers un nouveau prestataire. Les conditions de travail devaient être équivalentes ou plus favorables.

Pour négocier avec des prestataires souvent

«Le syndicat a exigé, et obtenu, des précisions sur l'externalisation»

réticents, le syndicat doit déployer des trésors d'ingéniosité. Pour soutenir ce processus, les membres de l'exécutif du syndicat ont été appelés en renfort pour constituer des équipes de négociation affectées à chaque nouvel employeur.

En 1999, le syndicat a fait pression sur le gouvernement pour obtenir la mise sur pied d'une commission d'enquête sur la dégradation des conditions de sécurité, qui se soldait par une multiplication des accidents et des décès. Le syndicat a obtenu l'assurance que la loi sur la santé et la sécurité au travail s'appliquerait à tous les cheminots et que les dispositions moins favorables de la réglementation ferroviaire seraient abrogées. Depuis, une structure de sécurité au travail, à laquelle participe pleinement le syndicat, a permis d'améliorer considérablement les normes de sécurité et la protection des personnels. ◊

Eddie Dickson est le secrétaire adjoint des sections des transports internes de l'ITE.



Embouteillage à Djakarta

NOUVELLES VOIES ?

ANALYSE CRITIQUE DE LA STRATÉGIE DES TRANSPORTS DE LA BANQUE MONDIALE

DEPUIS 20 ANS, AUCUNE AUTRE INSTITUTION INTERNATIONALE N'A EU PLUS D'IMPACT SUR LA VIE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT QUE LA BANQUE MONDIALE. L'ITF S'INTÉRESSE DONC DE PRÈS À SA STRATÉGIE DES TRANSPORTS POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES, DÉVOILÉE EN MAI. **BRENDAN MARTIN** NOUS LA DÉTAILLE

Quelques heures après la publication du document stratégique de la Banque mondiale, «Safe, Clean and Affordable : Transport for Development», Marc Juhel, le nouveau responsable des transports de la Banque, se rendait à Londres pour le présenter à l'ITF. Cette visite d'une journée était l'occasion pour les responsables d'importants affiliés d'Afrique, d'Asie, d'Amérique latine et du Moyen-Orient de lui poser des questions à propos des desseins de la Banque et d'obtenir des garanties pour les travailleurs des transports.

La Banque mondiale investit déjà plus dans les transports que dans tout autre secteur – les projets relatifs aux transports représentent environ 20% de tous ses prêts – et au vu de sa nouvelle stratégie, cette tendance devrait se confirmer. La Banque recourt également à des conseils politiques et à l'«assistance technique» pour influencer les lois, les institutions et les réglementations.

La nouvelle stratégie révèle par exemple qu'elle conseille actuellement le gouvernement iranien à propos de l'avenir du système de

transport à Téhéran. Lors du séminaire de l'ITF, Juhel a été interpellé à propos de l'incarcération de Mansour Osanloo, responsable du syndicat des travailleurs de bus de Téhéran. Les délégués lui ont expliqué qu'il était déplacé d'appuyer la réforme des transports d'un gouvernement alors que ce même gouvernement bafoue les droits syndicaux les plus élémentaires. On lui a également rappelé que les bénéficiaires des investissements de la Banque mondiale sont maintenant censés se conformer aux normes fondamentales du travail.

Mais l'essentiel des discussions ont porté sur l'approche politique de la Banque mondiale vis-à-vis de la restructuration des transports, et notamment son parti pris pour la privatisation. La nouvelle stratégie continue par exemple de préconiser le «modèle propriétaire» pour les ports et les aéroports, en vertu duquel les gouvernements conservent la propriété mais privatisent des services comme l'arrimage et la manutention.

Juhel s'est fait l'avocat de ces politiques et a



«Comme nous l'avons expliqué à M. Juhel, les syndicats ne peuvent être des acteurs du changement aux côtés de la Banque mondiale que si les droits de leurs membres à un emploi sûr, à une représentation syndicale et à la négociation collective sont traités avec la même priorité»

► riposté aux vibrants témoignages sur l'impact de la privatisation des chemins de fer pour les cheminots et les passagers en soulignant à quel point les chemins de fer et ports publics étaient gourmands en subventions. Julio Sosa, de La Fraternidad (Argentine) lui a rétorqué que, après 85 000 licenciements et la mise à genoux des services de transport de passagers et de la majeure partie du réseau ferroviaire de son pays, les chemins de fer argentins reçoivent plus de subventions aujourd'hui qu'avant leur privatisation.

Rôle du gouvernement

La Banque mondiale est également favorable à la prestation privée de transports urbains de passagers, bien que sa nouvelle stratégie s'éloigne de l'approche de libéralisation privilégiée lors de ses politiques de restructuration antérieures. Cette approche avait fragmenté les systèmes de transports en commun intégrés et contribué à accentuer les embouteillages et les difficultés d'accès des groupes défavorisés aux

services fondamentaux, problèmes auxquels la nouvelle stratégie entend remédier. La Banque reconnaît aujourd'hui que les gouvernements jouent un rôle essentiel dans la planification, le financement et la réglementation des transports en commun, et que la gestion publique de ceux-ci constitue aussi une «option politique acceptable», bien qu'elle n'ait pas sa préférence.

La nouvelle stratégie accorde également une priorité accrue à la sécurité routière. Le rapport révèle qu'environ 1,2 million de personnes trouvent la mort sur la route chaque année, et que les plus pauvres sont les plus touchés. Il indique que «les pays à bas et moyens revenus enregistrent environ 90% des décès et blessures imputables aux accidents de la route», et ajoute que «selon les prévisions de la Banque, entre 2000 et 2020, le nombre de victimes d'accidents de la route augmentera de plus de 80% dans les pays à bas et moyen revenus, mais diminuera de près de 30% dans les pays riches.»

À l'instar d'autres institutions internationales, la Banque s'inquiète de plus en plus de l'impact des transports sur l'environnement,

qui se traduit par des changements climatiques et d'autres effets de la pollution. La nouvelle stratégie décrit les différentes manières dont la Banque entend réduire et atténuer les émissions de carbone, mais ne dit mot de l'impact environnemental du modèle de développement prôné par la Banque, qui mise sur le commerce international pour favoriser la croissance économique et la réduction de la pauvreté.

Interpellé à ce sujet lors du séminaire londonien, Juhel a reconnu qu'avec les changements climatiques et l'augmentation des prix du pétrole, les gouvernements et les institutions internationales pourraient bien être amenés à repenser les systèmes mondiaux de production et de distribution. Il a qualifié d'absurde la vente de bouteilles d'eau minérale des Îles Fidji dans son supermarché à Washington, mais estime que le marché lui-même imprimera les pressions nécessaires aux changements – par l'évolution des mentalités des consommateurs et l'augmentation des frais de carburant.

Les habitants de Washington peuvent certainement très bien survivre sans l'eau minérale des Fidji mais, comme nous le constatons déjà avec l'augmentation du prix des denrées alimentaires dans les pays en développement et la réaction des personnes touchées au premier plan, l'augmentation du prix du pétrole est également cause de grandes souffrances. En outre, on s'interroge de plus en plus sur l'impact environnemental et social des biocarburants.

C'est à ce niveau que transparaissent le plus palpablement les tensions qui animent la stratégie des transports de la Banque mondiale. En effet, le bouleversement rapide de l'ordre du jour politique pour y insérer en bonne place les changements climatiques, alors que les pressions s'accroissent aussi sur le plan de la lutte contre la pauvreté au travers des Objectifs du millénaire pour le développement, constitue la principale raison à ce remaniement complexe de la nouvelle stratégie depuis sa première mouture en février 2006.

La Banque mondiale vise à élargir l'offre de transports, qu'elle estime essentielle pour l'accès à l'emploi et aux services publics, ainsi que, pour les petits producteurs, aux marchés. Mais elle souligne également que plus il y a de transport, plus il y a d'énergie consommée et d'émissions produites. Par conséquent, entre autres, les décisionnaires politiques doivent «réfléchir aux moyens de modifier la demande et la répartition modale des transports de manière économiquement efficace pour réduire l'intensité de carbone cumulée.»

Les pressions en faveur de la réduction des émissions mondiales se concentreront tout particulièrement sur les transports routiers – les voitures particulières, les véhicules utilitaires et les poids lourds produisent 70% des émissions – et le secteur aérien (12%). En plus d'enregistrer la plus forte intensité énergétique par unité, ces moyens de transport sont aussi

ceux qui progressent le plus rapidement en termes de volume de trafic, indique le rapport. Le transport maritime et fluvial représente 11%, le transport par bus 6% et le rail, à peine 2% des émissions.

Taxation des carburants

En plus de transitions modales, la stratégie cherche des solutions du côté de l'augmentation de l'offre de transports en commun, mais aussi de l'évolution des habitudes de déplacement des personnes et des décisions logistiques et choix technologiques des entreprises. Le document ajoute : «Dans ce dosage politique, il semble probable que la taxation des carburants devra jouer un rôle prépondérant car les émissions de carbone sont directement liées à la consommation de carburant. Par conséquent, l'envol des prix affectera à la fois la consommation dans l'immédiat et, si l'on s'attend à ce qu'elle s'inscrive dans la durée, les réponses technologiques et comportementales à plus long terme visant à améliorer l'efficacité énergétique. En outre, les recettes de cette fiscalité pourront en partie alimenter les investissements publics dans les transports émettant moins de produits carbonés.»

«Il est cependant peu probable qu'à eux seuls, les mécanismes de prix soient politiquement ou socialement acceptables, ou suffisants pour relever le défi. Il faudra des efforts concertés et à long terme faisant appel à un dosage de politiques, déployés sur des décennies et à l'échelon international, rien que pour stabiliser le niveau des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. La bonne nouvelle, c'est que bon nombre de politiques de transport susceptibles de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre ont aussi d'autres avantages.»

«C'est dans ce contexte que la stratégie promet «une attention accrue aux chemins de fer et aux voies fluviales pour le fret ; de meilleurs transports en commun dans les zones urbaines ; une gestion du trafic routier urbain pour réduire les embouteillages et permettre un meilleur fonctionnement des transports en commun ; l'appui aux transports non motorisés, à la gestion des émissions des véhicules, à une conduite sûre (et également plus économe en carburant) etc.»

Augmentation des coûts

Cependant, si ces mesures et une évolution du marché peuvent en effet contribuer à la réalisation des objectifs «sécurité» et «propreté» de la stratégie de la Banque mondiale, l'augmentation des coûts qu'elles impliquent poussera aussi les prestataires de transport à sabrer dans d'autres budgets. Cette conséquence, et le troisième objectif politique de la Banque – rendre les transports plus «abordables» – doivent inciter l'ITF et ses affiliés à se montrer attentifs à l'impact de cette stratégie sur l'emploi, les salaires et les conditions de travail des personnels des transports.

L'un après l'autre, les représentants des affil-



Marc Juhel, de la Banque mondiale, venu présenter le document stratégique de la Banque mondiale, a essuyé les feux de la critique pour les échecs de la privatisation

iés de l'ITF ont expliqué à Juhel à Londres que leurs membres avaient déjà fait les frais de la stratégie de restructuration des transports de la Banque mondiale, et qu'ils n'accepteraient pas que l'emploi et la sécurité se dégradent plus encore. Même si dans sa stratégie, la Banque s'engage à respecter les normes du travail et à consulter les syndicats, elle ne dit pas comment elle s'y prendra concrètement.

L'ITF a indiqué à Juhel qu'elle souhaitait elle aussi des «transports sûrs, propres et abordables», et que la Banque et les gouvernements qui sont ses clients devraient comprendre que les travailleurs des transports sont parmi les mieux placés pour les concrétiser de manière durable et équitable. Mais les syndicats ne peuvent être des acteurs du changement aux côtés de la Banque mondiale que si les droits de leurs membres à un emploi sûr, à une représentation syndicale et à la négociation collective sont traités avec la même priorité. Ces aspects doivent être pris en compte dans les conseils politiques de la Banque relatifs aux changements juridiques, institutionnels et réglementaires, et dans la manière dont ses projets de transport sont conçus et mis en œuvre. ◊

Lectures complémentaires :

■ «Safe, Clean and Affordable: Transport for Development», la stratégie commerciale de la Banque mondiale pour les transports, 2008-2012, disponible à l'adresse <http://xrl.us/okr58>

■ «Globalisation on Wheels: How the World Bank is restructuring transport and how unions could respond», rapport de Brendan Martin. Disponible auprès du département de l'éducation de l'ITF : ascott_christine@itf.org.uk

Brendan Martin est consultant pour l'ITF. Pour le contacter : bmartin@publicworld.org

«L'ITF a indiqué à Juhel que les syndicats ne peuvent être des acteurs du changement aux côtés de la Banque mondiale que si les droits de leurs membres à un emploi sûr, à une représentation syndicale et à la négociation collective sont traités avec la même priorité»

Construire l'avenir de notre mouvement syndical mondial

Par Ingo Marowsky

Ce projet pour les jeunes remonte au Congrès de l'ITF tenu à Durban en 2006, quand le Mongolian Transport Workers Union a ouvert un débat sur la question. Lors de sa réunion d'octobre 2007, le Comité exécutif de l'ITF a invité le secrétariat à continuer à s'intéresser aux jeunes travailleurs des transports. Il a souligné que les jeunes eux-mêmes devraient jouer un rôle majeur dans la planification des activités pour que l'ITF soit plus attrayante pour les jeunes.

Ensuite, en mars 2008, après avoir reçu dans les temps plus de 40 désignations, l'ITF a constitué un groupe de travail, dont une réunion a eu lieu en mars de cette année, conformément à la décision du Comité exécutif. En sélectionnant les membres du

groupe de travail, le Secrétariat de l'ITF a veillé à assurer la représentativité géographique et des sections, une participation féminine de 40% et une majorité de moins de 30 ans.

La réunion fut de haut niveau, cordiale, tournée vers l'avenir et porteuse de promesses. Les discussions ont porté sur les enjeux à traiter, les moyens de communication utilisés pour collaborer avec les jeunes et le rôle et la fonction des structures de jeunes dans les différentes organisations.

Des enjeux essentiels ont été identifiés, par exemple les salaires, l'emploi à deux vitesses, le travail précaire, les droits syndicaux, la syndicalisation, les campagnes et l'éducation.

Le prochain rendez-vous aura lieu en octobre : parallèlement à la Journée mondiale pour le

travail décent, l'ITF tiendra sa toute première conférence mondiale des jeunes travailleurs.

Nous vivons un moment historique. Nous parlons de rien de moins que de la prochaine génération de militants, de chargés de syndicalisation et peut-être de responsables syndicaux de l'ITF à travers le monde. C'est non seulement un plaisir mais également un honneur de construire ainsi l'avenir de notre mouvement syndical mondial. Le flambeau sera en de bonnes mains.

Ingo Marowsky est le secrétaire de la section de l'aviation civile de l'ITF et responsable de l'action de l'ITF pour les jeunes travailleurs des transports.

«Nous devons trouver des moyens d'ouvrir les jeunes aux enjeux sociaux. Nous devons aussi pouvoir les convaincre des avantages que représente la syndicalisation»

UNE NOUVELLE INITIATIVE DE L'ITF VISE À ENCOURAGER LES JEUNES À S'INVESTIR PLUS ACTIVEMENT DANS LE MOUVEMENT SYNDICAL INTERNATIONAL, COMME NOUS L'EXPLIQUE YASMIN PRABHUDAS

Lors du dernier Congrès de l'ITF, des représentants du Mongolian Transport, Communications and Petroleum Workers' Union (MTCP) ont suggéré à l'ITF d'organiser des activités visant à accroître la participation des jeunes au mouvement syndical. La création d'un groupe de travail a marqué le coup d'envoi de ces activités.

La première réunion du groupe de travail a eu lieu en mars 2008. Des jeunes, hommes et femmes, représentant un vaste éventail de régions et de sections des transports, y ont discuté des activités susceptibles d'être organisées pour rendre l'action de l'ITF plus attrayante pour les jeunes travailleurs.

Ragchaa Bayaraa, du MTCP, participait à la réunion : «Les membres nous ont demandé de soumettre une proposition au Congrès de l'ITF concernant une stratégie permettant d'attirer davantage de jeunes dans le mouvement syndical mondial. En Mongolie, l'âge moyen est très bas, et nous devons trouver des moyens d'ouvrir tous ces jeunes aux enjeux sociaux. Nous devons aussi pouvoir les convaincre des avantages que représente la syndicalisation.»

Travis Harrison, 26 ans, secrétaire d'une section locale du syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) et membre

du conseil exécutif de son syndicat, faisait partie du groupe de travail. Il nous explique pourquoi il est crucial que davantage de jeunes participent au mouvement syndical.

«Les syndicats naissent de la solidarité. Ce qui signifie que tout le monde doit y participer. Je pense que le mouvement syndical n'a pas assez cherché à attirer les jeunes. Mais les jeunes sont les seuls à pouvoir passer le flambeau du syndicalisme à la nouvelle génération. Voilà pourquoi il est indispensable de les associer au mouvement syndical» explique Harrison.

Et d'ajouter que les jeunes ont beaucoup à apporter. «Les jeunes peuvent apporter un souffle nouveau, notamment concernant les nouvelles technologies et les différents moyens de les utiliser. Ce qui signifie que l'on avancera plus vite.»

Aux TCA, l'engagement envers les jeunes est déjà palpable, et les comités locaux de jeunes qui existent partout dans le pays ainsi que le réseau national des jeunes – un forum électronique qui permet aux jeunes d'échanger des informations – rencontrent un grand succès. L'année dernière, le syndicat a tenu sa troisième conférence des jeunes et les jeunes commencent maintenant à se présenter aux élections syndicales.



DU SANG FRAIS

Le syndicat a également élaboré de grandes stratégies de communication ciblant tout particulièrement les jeunes. «Pour attirer les jeunes, il faut les fédérer autour d'une campagne» explique Harrison. «Il faut plus que des réunions. Une campagne, c'est le moyen de les fédérer autour d'une cause.»

Pour Fatima Aguado Queipo, CCOO, Espagne, 28 ans, qui participait également à la réunion, les syndicalistes devraient s'employer à découvrir les grandes problématiques professionnelles auxquelles se heurtent les jeunes. «Les syndicalistes devraient demander aux jeunes ce qu'ils attendent d'un syndicat et découvrir quelles sont leurs grandes préoccupations. On nous affecte à des postes précaires, tout comme les femmes et les travailleurs migrants. Si nous ne sommes pas syndiqués, nous n'avons aucun moyen de faire changer nos mauvaises conditions de travail.»

En tant que secrétaire du comité politique sociale et jeunes de son syndicat, Queipo est chargée d'organiser et de former les jeunes et d'identifier des représentants qui pourraient s'investir dans le mouvement syndical. Le syndicat a déjà collaboré avec la Confédération européenne des syndicats pour créer de nouveaux centres et

programmes de formation pour les jeunes. Il a aussi l'intention de mener une initiative nationale de syndicalisation des jeunes.

«Si nous ne réussissons pas à attirer les jeunes, les syndicats existeront-ils encore dans 15 ans ? Les jeunes sont des acteurs du changement social. Nous devons leur faire comprendre combien la syndicalisation est importante.»

Cependant, il ne s'agit pas seulement d'encourager les jeunes à s'affilier à un syndicat. Il est également vital de les associer au processus décisionnel. «Les jeunes travailleurs doivent participer aux organes exécutifs des syndicats. Cela ne sera pas chose facile car les préjugés ont la dent

dure. Mais il est important que les jeunes ne soient pas un groupe à part dans le syndicat.»

«Les jeunes sont très créatifs et bien préparés. Nous pouvons inventer de nouvelles manières de défendre les conditions de travail. Les règles du jeu ont changé.»

Yasmin Prabhudas est rédactrice des Informations online de l'ITF.

Première réunion du groupe de travail de l'ITF à Londres en mars 2008



EN QUÊTE DE SOLIDARITÉ



VICTOR MOORE NOUS COMMENTE :
«LABOUR AND THE CHALLENGE OF GLOBALIZATION : WHAT PROSPECTS FOR TRANSNATIONAL SOLIDARITY ?», D'ANDREAS BIELER, INGEMAR LINDBERG ET DEVAN PILLAY, PUBLIÉ EN 2008 AUX ÉDITIONS PLUTO (WWW.PLUTOBOOKS) ET DE L'UNIVERSITÉ DE KWAZULU-NATAL (WWW.UNZNPRESS.CO.ZA)

Pour beaucoup de syndicalistes, la «solidarité» est à la fois instinctive et représentative des grandes valeurs syndicales. Cependant, il est bien plus facile de qualifier les résultats d'une négociation salariale (réussite ou échec) et la réussite professionnelle et les conditions de travail (bonnes ou mauvaises), que de quantifier la signification et l'impact d'une action de solidarité, qu'elle soit nationale ou internationale.

Pour beaucoup de syndicalistes, c'est la plupart du temps au travers de visites de camarades d'autres pays ou de lettres de solidarité et d'amitié envoyées par d'autres syndicalistes que se manifeste la solidarité internationale. S'ensuivent parfois des actions de soutien plus concrètes, mais pour un grand nombre de représentants syndicaux, la solidarité n'est qu'une infime partie de leurs activités quotidiennes.

Cette quête de renforcement de l'activité syndicale internationale s'enrichit aujourd'hui d'une nouvelle publication, «Labour and the Challenge of Globalisation: What Prospects for Transnational Solidarity?», qui traite de l'impact de la mondialisation, de la privatisation et de la montée en puissance

d'un capitalisme impitoyable dans plusieurs pays, dont la Corée du Sud, l'Afrique du Sud, l'Inde, la Chine, l'Argentine, le Brésil, le Japon, le Canada, la Suède et l'Allemagne. Elle comporte aussi une analyse des défis auxquels sont confrontés les travailleurs dans chacun de ces pays.

Les politiques antisyndicales, la fracture sociale, la montée du travail informel, les inégalités et la répression brutale n'ont pas la même résonance dans tous les pays, mais ce qui frappe surtout dans cet ouvrage, c'est l'omniprésence de «l'oppression», quelle que soit sa forme.

Des travailleurs non protégés

Un extrait de cet ouvrage, le témoignage de Praveen Jha, de l'Université Jawaharlal Nehru à New Delhi, à propos de l'absence de protection des travailleurs en Inde, fait froid dans le dos : «L'Inde dénombrait 397 millions de travailleurs en l'an 2000, dont 369 millions n'étaient pas syndiqués. La proportion de travailleurs quasi non protégés était proche de 93%. L'économie indienne s'appuie donc sur une main-d'œuvre qui, dans son immense majorité, est extrêmement vulnérable.»

Les syndicats et le nouvel internationalisme

Les slogans «Prolétaires de tous les pays, unissez-vous !», «Les prolétaires n'ont rien à perdre que leurs chaînes !», «Un monde à gagner !», «Une seule solution, la révolution !», ou «Blancs et noirs, unis dans la lutte !» n'ont guère de résonance pour les travailleurs qui subissent les affres de la concurrence internationale, qui ont un emploi, un poste de télévision ou une retraite à perdre, et dont l'identité religieuse, ethnique ou locale est peut-être plus importante

à leurs yeux que leur appartenance à la classe prolétaire.

Ce sont les internationalistes qui ont encore «une classe prolétaire à gagner», et cette quête est autant question de conquérir le cœur et l'esprit que l'internationalisme des femmes, des populations autochtones, des Africains ou des habitants des bidonvilles. Puisque les classes ouvrières, différenciées et dispersées, possèdent aussi ces identités, le nouvel internationalisme prolétaire devrait conjuguer étroitement

les internationalismes des uns et des autres.

Il reste à voir si l'internationalisme syndical favorisera, plutôt qu'il n'entravera, cet internationalisme réinventé !

Extrait du chapitre «Un internationalisme syndical pour le 21^{ème} siècle», de Peter Waterman.

Ajoutons à cela la répression souvent brutale qui s'abat sur les travailleurs quand ils osent défendre leurs droits. Jha cite un article de presse relatant l'assaut donné par la police contre des travailleurs licenciés par Honda Motorcycle and Scooter India en juillet 2005 : «Près d'un millier de travailleurs ont été blessés. Ils n'avaient rien pour se défendre contre les coups de lathis de la police (des matraques de 2 mètres à embout métallique). On leur a tendu un piège pour leur faire signer un accord dans une pièce sans issue, où ils ont été battus jusqu'à ce qu'ils gisent au sol, prostrés, avant d'être forcés à ramper en se protégeant la tête tandis qu'on les frappait sur les flancs. Beaucoup de travailleurs ont dû être hospitalisés. D'autres ont tout simplement disparu.»

L'un des rapports de pays les plus intéressants est celui qui concerne le Japon, rédigé par Wakana Shutô, de l'Université japonaise des femmes, et par Mac Urata, secrétaire des sections des transports internes de l'ITF. On apprend que dans ce pays, les syndicats sont confrontés au spectre de licenciements massifs, aux horaires de travail interminables et à la progression marquée et incessante des postes à temps partiel «non protégés». Sans compter les pratiques discriminatoires et inégalitaires qui refusent aux femmes les avantages salariaux liés à l'ancienneté etc. Les failles du système japonais ont été accentuées par l'empressement du pays à adopter des modèles néoconservateurs venus en droite ligne des États-Unis, dont la généralisation du temps partiel. La fédération syndicale japonaise Rengo, confrontée au recul continu de l'emploi à temps plein, a réagi en adoptant des stratégies de recrutement des travailleurs à temps partiel. Ceux-ci se sont syndiqués au rythme de près de 10% par an en moyenne au cours des 10 dernières années.

Une étude de cas sur les effets de la déréglementation dans les transports routiers, menée par Koun Rokyô, le Conseil japonais des syndicats des transports, ne fait que corroborer les conséquences de la déréglementation à l'américaine. Les enquêteurs ont pu sonder 10 000 travailleurs des transports routiers (poids lourds, cars, bus et taxis).



Une femme en pleurs devant l'hôpital de Gurgaon, près de Delhi, en juillet 2005. Son frère, ouvrier chez Honda Motorcycles and Scooters India, est porté disparu après la manifestation de la veille, violemment réprimée par la police. Les faits sont relatés dans l'ouvrage «Labour and the Challenges of Globalization»

L'étude a révélé une chute alarmante des revenus, une augmentation du nombre d'accidents et un accroissement de la fatigue.

L'humiliation est une autre tactique utilisée par les employeurs quand, malgré tous leurs efforts, les travailleurs ne parviennent pas à respecter des horaires irréalistes. En 2006, un chauffeur de bus d'une grande société privée japonaise a écrit à un quotidien pour expliquer qu'il en était arrivé à devoir porter des couches jetables car on lui refusait des périodes de pause.

Les normes de sécurité sont également mises à mal dans le secteur ferroviaire, privatisé. Shuto et Urata citent cet exemple : «La compagnie ferroviaire privée japonaise a connu son plus grave accident depuis 40 ans quand un train de banlieue a déraillé pour s'encaster dans un appartement d'Amagasaki le 27 avril 2005. Le conducteur de la West Company, âgé de 23 ans, était en excès de vitesse, tentant de rattraper ses 90 secondes de retard. Il savait qu'il serait sanctionné et humilié par ses superviseurs si son train avait

«Les politiques antisyndicales, la fracture sociale, la montée du travail informel, les inégalités et la répression brutale n'ont pas la même résonance dans tous les pays, mais ce qui frappe surtout dans cet ouvrage, c'est l'omniprésence de «l'oppression», quelle que soit sa forme»

Japon : Travailler plus mais gagner et dormir moins

Koun Rokyo, le Conseil japonais des syndicats des transports, a mené une grande enquête sur les conditions de travail des chauffeurs de camion, bus et taxi en 2005. Cette organisation représente 18 confédérations nationales de syndicats des transports, soit plus de 700 000 membres. C'était la première fois que le Conseil tentait d'identifier les effets de la déréglementation sur l'environnement de travail. Les thèmes abordés étaient la sécurité, la fatigue des travailleurs et les salaires. L'étude a retracé les changements survenus à ce niveau depuis 1990 dans le secteur du transport routier, depuis 2000 dans le transport par car et depuis 2002 dans le secteur des bus et des taxis. Plus de 10 000 travailleurs des transporteurs routiers ont répondu au questionnaire via leurs syndicats respectifs.

En résumé, l'enquête révèle que «la concurrence créée par la déréglementation a entraîné une diminution des revenus et une augmentation des heures de

travail et de la fatigue, ce qui met en péril la sécurité des transports.»

Ces résultats sont à prendre au sérieux : 57% des personnes interrogées indiquent s'être déjà assoupies au volant ; 41% se disent alarmées par leur propre conduite quand elles constatent qu'elles ne sont pas suffisamment vigilantes, et près de 40% des chauffeurs de taxi ont déclaré avoir dû prendre une pause à cause de la fatigue plutôt que d'arpenter la ville à la recherche de passagers.

La grande majorité des chauffeurs de taxi ont indiqué que le temps passé au volant avait augmenté ces cinq dernières années. Il en va de même pour 63% des chauffeurs de bus et 42% des chauffeurs de camion. 53% des chauffeurs de taxi ont eu davantage d'accidents de la route, de même que 45% des chauffeurs de bus, contre seulement 17% des chauffeurs de camions. En ce qui concerne les salaires, 63% des chauffeurs de camion et 56% des chauffeurs de

bus ont déclaré que leurs revenus avaient diminué après la déréglementation. Seuls 3% des chauffeurs de taxi pensent que la réglementation n'a pas eu d'effets négatifs sur leurs revenus (ou n'ont pas répondu). Il n'est donc guère surprenant que 83% des chauffeurs de taxi ne voudraient pas que leurs enfants exercent ce métier plus tard.

À Tokyo, un chauffeur de taxi âgé de 54 ans et possédant 10 ans d'expérience aurait gagné en moyenne 4.060.800 JPY en 2005, selon les statistiques publiées par Zenjiko Roren, la fédération syndicale des taxis japonais, soit une diminution de 148.700 JPY par rapport à l'année précédente et 2.664.000 JPY de moins que le salaire moyen à Tokyo, toutes professions confondues.

Extrait du chapitre «The impact of globalization on trade unions: the situation in Japan», par Wakana Shutô et Mac Urata, dans «Labour and the Challenges of Globalization».

► du retard. Mais le résultat, c'est que 107 personnes ont perdu la vie et que 500 autres ont été blessées.»

Par-delà les frontières

Mais quid de notre réponse à tous ces défis ? Devons-nous attendre passivement et courber l'échine affront après affront en espérant ne pas être la prochaine cible des employeurs ? Et comment dépasser les frontières pour donner tout son sens à la solidarité internationale ?

Pour certains auteurs, la réponse consiste

à relever les défis du travail informel en adoptant de nouvelles formes d'organisation syndicale, ancrées plus encore au niveau «local» ou dans les communautés. Pour d'autres, la solution, ce sont des campagnes conjointes, dans le style des journées d'action de l'ITF, en vue d'organiser et de reconnaître les travailleurs migrants et même d'instaurer une négociation au niveau international. Les réponses possibles ne manquent pas, mais c'est surtout de solidarité, d'une solidarité solide, dont nous avons besoin, et le meilleur moyen d'affûter et de renforcer la solidarité internationale, c'est de veiller à la syndicalisa-

tion et à l'expansion syndicale. Il est donc vital de renforcer notre base d'adhérents.

Dans le chapitre consacré au Japon par Shuto et Urata, un graphique reflète le recul des affiliations et de la syndicalisation, tendance que l'on retrouve dans beaucoup de pays au cours des 30 dernières années. En 2005, le taux de syndicalisation n'était plus que de 18,75% au Japon. Si la tendance se confirme, comment pourra-t-on lutter, faire campagne et syndiquer et former les travailleurs, avec un mouvement syndical chétif et opprimé ? La solidarité syndicale internationale aura-t-elle encore une signification ?

Accord transatlantique dans le secteur des bus

Une étude sur la campagne «Driving up Standards», menée en 2005 au Royaume-Uni et aux États-Unis par les chauffeurs de bus d'une même société britannique, révèle des motivations différentes de chaque côté l'Atlantique. Les chauffeurs de bus américains, confrontés à l'anti-syndicalisme, souhaitent un soutien de leurs collègues britanniques, syndiqués en plus grand nombre et intéressés aux bénéfices de l'entreprise. Quelle ne fut pas non plus leur stupéfaction

quand ils découvrirent que leur employeur n'était pas une société américaine et qu'elle proposait de meilleures conditions de travail dans un autre pays ! Les chauffeurs de bus britanniques craignaient quant à eux que si on laissait faire la société, elle tenterait bientôt les mêmes pratiques sur le territoire britannique.

Exemple cité dans le chapitre de conclusion de «What future strategy for the global working class», rédigé par les auteurs de «Labour and the Challenges of Globalization».

Victor Moore est le secrétaire de la division ferroviaire de la section de Victoria du syndicat australien du rail et des bus RTBU.

Andreas Bieler est professeur d'économie politique à l'université de Nottingham, Royaume-Uni. Ingemar Lindberg est chercheur émérite du groupe de réflexion suédois Agora. Devan Pillay est professeur associé en sociologie à l'université de Witwatersrand, Afrique du Sud.



Des membres du Siptu, syndicat des gens de mer affilié à l'ITF, manifestent à Dublin en décembre 2005 contre l'intention de la société Irish Ferries de les remplacer par des équipages d'Europe orientale pour diminuer les coûts

POUR DES EMPLOIS PLUS NOMBREUX ET DE MEILLEURE QUALITÉ

«L'ETF sera le porte-drapeau de l'appel à l'aide lancé à la classe politique européenne»

Par Philippe Alfonso

Les normes sociales et les perspectives d'emploi des gens de mer européens seront au cœur du séminaire organisé par le Parti socialiste européen (PSE) le 16 octobre 2008 au Parlement européen. Les affiliés maritimes de l'antenne européenne de l'ITF, l'ETF, seront le porte-drapeau de l'appel à l'aide lancé à la classe politique.

Cela fait longtemps que l'ETF réclame une manifestation publique au Parlement européen pour sensibiliser à la dégradation des perspectives d'emploi des gens de mer européens et à la nécessité de discuter avec les décideurs européens de la formulation de solutions plus convaincantes pour inverser cette tendance alarmante. Ce séminaire intervient à point nommé car il coïncide avec la mise en œuvre du plan d'action de la Commission européenne, fondé sur son «Livre bleu sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne».

La Communication de la Commission «Vers une politique maritime de l'Union», publiée en octobre 2007, a fait l'objet d'activités de pression de la part de l'ETF au cours des 12 derniers mois et constitue un argument de taille pour réclamer un débat approfondi sur la question dans le contexte de l'UE. L'ETF a donc réagi au Livre bleu en déplorant le manque d'ambition du plan d'action proposé, lequel, malgré ses propos chaleureux, a essuyé les critiques des travailleurs des transports maritimes.

Dimension sociale

Il faut dire que le livre bleu de la Commission reste dans le vague et ne fournit pas suffisamment de détails sur les modalités de mise en œuvre de toutes ses initiatives. Il laisse beaucoup de questions sociales en suspens et per-

► siste à mettre l'accent sur la compétitivité et l'efficacité des activités liées au secteur maritime et à négliger leur dimension sociale. Plus particulièrement, les mesures proposées manquent d'initiatives concrètes pour remédier à l'alarmante diminution du nombre de marins européens. En effet, elle ne dit mot sur le remplacement progressif des gens de mer européens par des effectifs étrangers moins rémunérés et aux conditions de travail peu enviables.

Ce séminaire sera donc l'occasion d'exprimer la grande déception de l'ETF vis-à-vis des propositions de la Commission, qui privilégient l'approche orientée sur le marché sans guère se soucier de l'élément humain. Malgré les bonnes intentions apparentes du document, l'ETF craint que la tentative de la Commission de formuler une politique maritime intégrée ne se révèle au final une occasion gâchée. Cette inquiétude est particulièrement vive pour ce qui est d'inverser la tendance au recul du nombre de gens de mer européens à bord de navires battant pavillon européen, et l'incapacité à s'atteler à la problématique croissante de la discrimination salariale fondée sur la nationalité n'est pas pour l'apaiser.

Droit du travail

Même le réexamen des exemptions au droit du travail européen pour les secteurs du transport maritime et de la pêche en vue de les inclure dans la portée des directives européennes sur les questions sociales et du travail, présenté par la Commission comme l'occasion de placer les gens de mer sur un pied d'égalité avec les effectifs à terre, n'est pas suffisamment ambitieux.

La Commission a tenté de promouvoir ce réexamen, ainsi que l'inclusion de la Convention du travail maritime adoptée par l'Organisation internationale du travail en 2006 dans le droit européen, par le biais d'un accord avec les partenaires sociaux associant à la fois l'ETF et l'Association des armateurs de la Communauté européenne, pour prouver qu'elle s'emploie réellement à doter la politique maritime du pilier social qu'elle mérite.

L'ETF n'est pas convaincue. Le «réexamen de la réglementation sociale dans la perspective d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité dans les professions maritimes dans l'UE», selon les termes du Livre bleu, ne remplace pas une véritable politique sociale. La deuxième phase du processus de consultation est sur le point de s'ouvrir, mais l'ETF craint que la Commission se contente de parcourir les motions sans réelle intention d'aller à l'encontre des intérêts des armateurs européens. Les armateurs ont en effet déjà indiqué clairement qu'ils s'opposeraient à toute tentative d'accorder aux gens de mer les mêmes protections et droits que ceux dont bénéficient d'autres catégories de travailleurs.

En ce qui concerne l'intégration de la Convention du travail maritime de l'OIT dans le droit européen, l'ETF estime que, même si ces normes ont été adoptées au niveau international, elles ne combleront pas la nécessité d'une réglementation du secteur au niveau européen, en particulier dans le secteur du transport par ferry. Après le retrait de la proposition de directive sur les effectifs en 2004 à cause de l'opposition d'une minorité d'États membres de l'Union européenne, aucune autre initiative n'a été soumise par la Commission en vue de promouvoir de meilleures conditions de travail pour les gens de mer. L'ETF devrait appeler à une réactivation de cette directive, que le Livre bleu omet même de mentionner.

L'ETF est prête à adopter une approche proactive pour doter les gens de mer européens d'un meilleur environnement de travail, enfin débarrassé du dumping social et de la discrimination. Dans un premier temps, ce séminaire donnera l'occasion aux syndicats des gens de mer de remettre en question les politiques de la Commission axées uniquement sur les profits.



Informations complémentaires : www.etf-europe.org

Philippe Alfonso est le secrétaire politique des sections de la pêche, des dockers et du transport maritime de l'ETF.

«L'ETF craint que la Commission se contente de parcourir les motions sans réelle intention d'aller à l'encontre des intérêts des armateurs européens»

LA CRISE ÉCONOMIQUE MONDIALE FAIT CRAINdre UNE RECRUESCENCE DES ABANDONS D'ÉQUIPAGES. C'EST DANS CE CONTEXTE QUE **KATIE HIGGINBOTTOM** ANALYSE POUR NOUS LES PRATIQUES D'UN ARMATEUR PEU SCRUPULEUX, PASSÉ MAÎTRE DANS L'ART DE TRAITER LES GENS DE MER AVEC MÉPRIS

L'instabilité actuelle des marchés financiers n'a pas encore eu de retombées dans l'industrie maritime. Caractérisé par des cycles en dents de scie, le secteur n'est pour l'heure pas arrivé au point de rupture. Ces dernières années, les gens de mer abandonnés et aidés par l'ITF étaient en nombre stable, et nous n'avons pas eu à gérer de crise de l'ampleur de celle de la récession des années 90. Il faut en effet savoir que pendant les périodes de recul économique, les sociétés financièrement peu solides risquent la faillite et sont tentées d'abandonner les navires, et les équipages, à leur sort.

Pendant les périodes de stabilité relative, les armateurs qui n'ont aucune honte à traiter leurs équipages avec mépris et à les abandonner en mer sont, au mieux, coupables de négligence criminelle. Souvent, ils n'en sont pas à leur coup d'essai. Ils ont coutume de sous-payer les équipages ou de retenir les salaires, et n'ont généralement pas bonne réputation auprès de leurs fournisseurs puisqu'ils ne les paient pas, ce qui se termine par un refus d'approvisionnement des équipages. Il s'agit souvent de vieux rafiots mal entretenus que l'armateur essaie d'exploiter jusqu'à la corde. Quand l'équipage est abandonné, le navire lui-même vaut parfois moins au prix de la ferraille que les salaires dus et les créances impayées.

Thesarco

La société grecque Thesarco répond à ce signalement. Elle est apparue pour la première fois sur les radars de l'ITF en mai 2001, quand un inspecteur de Palerme a dû intervenir pour rémunération inadéquate de l'équipage du *Taxiarchis Sierra*, vraquier construit en 1985. Entre 2001 et 2006, quatre autres plaintes ont été reçues de l'équipage pour salaires insuffisants ou paiement tardif. Par deux fois, les membres d'équipage ont indiqué avoir trop peur des représailles pour oser manifester leur mécontentement. Finalement, le navire a été saisi et l'équipage a été rapatrié par Chypre, l'État de pavillon.

En avril 2005, 10 membres d'équipage sri-lankais du *Trinity Sierra* ont porté plainte car ils n'avaient plus été payés

MARINS ABANDONNÉS

depuis neuf mois. Comme avec le *Taxiarchis Sierra*, ceci n'était qu'un début. Six autres réclamations ont été reçues de l'équipage entre avril 2005 et janvier 2008. Au total, 256 049 USD d'arriérés salariaux ont été récupérés avec l'aide des inspecteurs de l'ITF pendant cette période. En plus des salaires dus et du mauvais approvisionnement, les garde-côtes américains, qui menaient un contrôle de sécurité à bord du navire en octobre 2006, ont identifié pas moins de 43 manquements. Le navire est actuellement immobilisé à Varna, en Bulgarie.

L'équipage du *Thermopylae Sierra* a connu les mêmes déboires. Entre janvier 2006 et septembre 2007, l'ITF a géré trois plaintes salariales ainsi que d'autres relatives à la nourriture et aux mauvaises conditions de travail.

Au moment où nous mettons sous presse,

la société Thesarco fait encore parler d'elle, cette fois en Algérie. L'*Aetea Sierra* a été abandonné dans le port d'Alger en juin 2007. Le cumul des salaires non versés aux 23 membres d'équipage s'élève à 181 230 USD et le navire a été mis à l'arrêt par l'agent local qui a suspendu l'approvisionnement.

Même si dans ce cas, l'État de pavillon a proposé de prendre en charge les frais de rapatriement, l'équipage hésite à accepter de crainte de perdre toute possibilité de récupérer les salaires impayés. Aux dernières nouvelles, les pressions et frustrations sont telles que des émeutes auraient éclaté à bord. ◉

Katie Higginbottom, Assistante de section, Sections des gens de mer, de la pêche et de la navigation intérieure.



L'équipage du *Ocean Iris*, abandonné dans le port de Buenos Aires pendant plus d'un an. Grâce à l'ITF, les gens de mer ont pu obtenir de la nourriture. Mais, sans électricité en cuisine, ils ont dû préparer leurs repas sur le pont de ce navire battant pavillon panaméen.

Le navire a été immobilisé par les autorités portuaires pour manquements graves. Les gens de mer ont été rapatriés avec l'aide de l'ITF.

«Les armateurs qui n'ont aucune honte à traiter leurs équipages avec mépris et à les abandonner en mer sont, au mieux, coupables de négligence criminelle»



Des étudiants de l'université des transports de Kiev effectuent un jeu de rôle sur la sensibilisation au VIH/SIDA à l'intention des participants au séminaire de l'ITF

«**Q**uelque 33 millions de personnes vivent avec le SIDA dans le monde. Et cette pandémie ne concerne pas que l'Afrique. Elle se répand également dans la CEI (l'ancienne Union soviétique). Les infections par le VIH se multiplient bien plus rapidement parmi les travailleurs des transports que dans les autres couches de la population. L'enjeu du VIH/SIDA dépasse la sphère médicale. Il concerne aussi les lieux de travail et les syndicats devraient jouer un rôle essentiel dans son éradication.»

C'est avec ces mots que le Dr Syed Asif Altaf, coordinateur du projet mondial VIH/SIDA de l'ITF, a ouvert et donné le ton du séminaire régional sur le VIH/SIDA tenu du 12 au 15 mai à Kiev, la capitale ukrainienne.

Ce premier séminaire interactif de l'ITF a vu la participation de représentants des syndicats des transports de Russie, d'Ukraine et d'Azerbaïdjan, ainsi que de l'OIT-SIDA, de l'ONUSIDA et de l'organisation non gouvernementale Labour and Health Social Initiatives (LHSI).

Le choix de l'Ukraine n'était pas anodin. Ce pays de l'ex-URSS enregistre le plus haut taux de SIDA et de tuberculose en Europe – 1,4% – et n'a pas réussi à limiter l'incidence aux groupes généralement considérés comme à haut risque : l'épidémie s'est propagée dans toute la population.

Le syndicat russe des cheminots et des travailleurs de la construction a fait part de son expérience en matière de prévention du VIH/SIDA à l'intention des cheminots, en particulier ceux qui occupent les fonctions les plus vulnérables des services aux passagers et de la division traction. Dans notre précédent numéro de Transport international, nous avons expliqué que ce syndicat collabore avec LHSI pour renforcer ses capacités à mener des programmes de prévention du VIH/SIDA et de la tuberculose sur les lieux de travail, ainsi que

pour accroître la participation et l'influence des syndicats aux processus décisionnels politiques.

Dans le cadre du programme, le syndicat a conclu une convention collective avec l'employeur. Celle-ci contient des clauses sur le VIH/SIDA qui interdisent la discrimination à l'encontre des travailleurs séropositifs.

Il est ressorti du séminaire que les autres syndicats des transports de la région n'avaient jusqu'alors pas considéré cet enjeu comme prioritaire, pas plus qu'ils n'avaient mené des actions significatives et régulières de prévention du VIH/SIDA.

Mais tous les syndicats sans exception ont compris que les travailleurs des transports en général, et certaines professions en particulier, sont vulnérables au VIH/SIDA du fait de la nature de leur fonction et de leurs conditions de travail.

Vulnérabilité des cheminots

En se référant aux professions ferroviaires les plus vulnérables, un représentant du syndicat russe des cheminots et des travailleurs de la construction cite les équipes chargées de l'entretien des voies, qui doivent parfois travailler 12 à 16 heures d'affilée chaque jour et passent jusqu'à deux semaines loin de chez eux. Comme solution, le syndicat suggère de mettre en place des trains d'équipes d'entretien des voies équipés d'installations de restauration et de repos.

Autres cheminots amenés à passer de longues périodes loin de leurs proches : les conducteurs de locomotive. Le VPMU, syndicat ukrainien des conducteurs de locomotive, a résisté aux tentatives répétées de la direction ferroviaire d'allonger leurs horaires de travail en augmentant les trajets des locomotives, ce qui n'est pas sans conséquences pour la sécurité. Par la négociation, le syndicat s'emploie à

MIKHAIL LYAKHOV NOUS PRÉSENTE LES CONCLUSIONS D'UN SÉMINAIRE SUR LE VIH/SIDA ORGANISÉ PAR L'ITF À KIEV, AUQUEL ONT PARTICIPÉ LES SYNDICATS DES TRANSPORTS DES ANCIENNES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES D'EUROPE ORIENTALE ET D'ASIE CENTRALE

diminuer la charge de travail et à améliorer les infrastructures du personnel dans les gares de correspondance.

Les chauffeurs longue distance sont aussi l'un des groupes les plus vulnérables. Quelque 10 000 chauffeurs internationaux transportent des marchandises le long du corridor de la région de Bryansk, aux confluent de la Russie, de l'Ukraine et de la Biélorussie, ont indiqué les représentants du syndicat russe des transports motorisés et des chauffeurs routiers.

Les grands transporteurs routiers, dont les infrastructures sont bien développées, peuvent offrir à leurs chauffeurs de bonnes conditions de travail, dont des centres médicaux et des logements en province. Cependant, l'essentiel du transport est assuré par de petites

«**Mais tous les syndicats sans exception ont compris que les travailleurs des transports en général, et certaines professions en particulier, sont vulnérables au VIH/SIDA du fait de la nature de leur fonction et de leurs conditions de travail**»

LES RISQUES DU SIDA AU TRAVAIL

«La vulnérabilité VIH/SIDA de ces groupes procède non seulement de comportements individuels mais aussi de nombreux facteurs sociaux, économiques et institutionnels»

sociétés comptant de un à dix véhicules, qui ne supervisent pas suffisamment leurs chauffeurs ou ne prévoient pas de visites médicales régulières. Même si l'on tente de lutter contre l'alcoolisme et la toxicomanie, pas une seule campagne contre le SIDA n'a été organisée.

Selon Etibar Aliyev, président du syndicat des transports automobiles et routiers d'Azerbaïdjan, il n'y a eu aucune campagne de prévention du VIH/SIDA dans son pays, où les seules informations disponibles sont celles, rudimentaires, des spots télévisés. La question n'a pas non plus été abordée au sein du syndicat.

Le transport de fret sur le territoire d'Azerbaïdjan est assuré essentiellement par des chauffeurs internationaux d'Israël et de Turquie. Selon les statistiques officielles, il n'y aurait qu'entre 10 000 et 15 000 séropositifs dans le pays, mais la menace du SIDA induit par la toxicomanie augmente avec l'explosion du trafic de drogue.

Les risques VIH/SIDA auxquels sont exposés les gens de mer et les pêcheurs, qui passent de longues périodes en mer loin de leur famille, ont également été abordés.

Les délégués sont arrivés à la conclusion que la vulnérabilité VIH/SIDA de ces groupes procède non seulement de comportements individuels mais aussi de nombreux facteurs sociaux, économiques et institutionnels, parmi lesquels l'isolement, l'éloignement, les longues périodes d'attente aux frontières et dans les embouteillages, les pots-de-vin et le harcèlement de la police et des douaniers, le volume de travail excessif, le stress et le sentiment d'insécurité.

Au rang des autres facteurs qui favorisent la propagation du VIH/SIDA parmi les travailleurs des transports, il y a également le «deux poids deux mesures» vis-à-vis du comportement sexuel masculin, l'alcoolisme, la toxicomanie et

l'absence de soins médicaux pour les maladies sexuellement transmissibles.

L'une des grandes réussites de ce séminaire a été de permettre aux participants de mieux comprendre que le VIH/SIDA est une problématique qui concerne l'économie et le lieu de travail – et par conséquent les syndicats.

Module pédagogique

Beaucoup de délégués ont exprimé l'espoir qu'un module pédagogique sur le VIH/SIDA serait élaboré et inclus dans le programme des centres de formation. Ils souhaitent également que des informations sur le VIH/SIDA destinées spécialement aux travailleurs des transports soient publiées régulièrement dans les journaux syndicaux et les revues spécialisées.

Les délégués sont d'avis que les conventions collectives devraient appeler les employeurs à dispenser des soins médicaux aux travailleurs séropositifs et à leur famille et interdire toute discrimination à l'encontre des travailleurs séropositifs.

Le représentant du syndicat russe des pêcheurs a signalé que son syndicat insisterait pour qu'un chapitre spécial sur la prévention VIH/SIDA soit ajouté à la convention sur les tarifs sectoriels 2010-2012.

Les délégués du séminaire ont conclu à l'unanimité que, à défi mondial hors du commun, réponse mondiale hors du commun. Conformément à la campagne de l'ITF, «Combattre le VIH/SIDA dans les transports», le VIH/SIDA doit figurer à l'ordre du jour de chaque grand programme et de chaque campagne des syndicats, pour faire entendre haut et fort que le VIH/SIDA est une problématique qui concerne les syndicats et les lieux de travail. ◉

Mikhail Lyakhov est le coordinateur de l'ITF à Moscou pour les pays de la CEI (ancienne Union soviétique).



réflexions

Solidarité féminine

QUELS SONT LES DÉFIS AUXQUELS SE HEURTENT LES FEMMES SYNDICALISTES ? C'EST LA QUESTION QUE NOUS AVONS POSÉE À TROIS PARTICIPANTES DE L'UNIVERSITÉ DES FEMMES TENUE RÉCEMMENT PAR L'ITF

«**V**oir que tant de femmes se battent pour les mêmes idées – c'est vraiment encourageant. Je suis si contente d'être ici !» nous a confié Evelin Tomson, du syndicat indépendant estonien des gens de mer, qui participait à la toute première université des femmes de l'ITF. Et elle n'était pas la seule à se sentir revigorée par ces cours, dispensés pendant une semaine en juin, dans le Maryland, aux États-Unis, à l'invitation de l'International Association of Machinists and Aerospace Workers, IAM.

Cette expérience pilote, née de l'initiative du Comité des femmes de l'ITF, visait à renforcer les compétences décisionnelles des femmes en matière de syndicalisation dans les transports et à encourager des réseaux de solidarité.

«Les membres du Comité des femmes de l'ITF étaient bien décidées à développer les compétences décisionnelles des femmes pour combler le déficit de femmes aux plus hauts postes hiérarchiques et stratégiques dans le mouvement syndical national et international» a déclaré Sarah Finke, responsable des femmes de l'ITF.

«Pendant la semaine, nous avons identifié différents types de leadership, discuté des moyens de surmonter les obstacles, présenté des outils indispensables pour le mappage, la syndicalisation et les campagnes, et prodigué des conseils pour les recherches informatiques. Et surtout, les femmes ont pu échanger leurs expériences et se sont découvert des combats communs, ce qui est essentiel pour doper leur confiance en elles.»

Les 34 participantes ont également discuté des chaînes de transport mondiales et de l'influence de la mutation des structures d'emploi dans le secteur sur les travailleuses. Dans le cadre d'un débat sur la prédominance masculine à certaines fonctions, elles se sont rendues dans un atelier de maintenance d'Amtrak.

Les femmes de cette promo '08 resteront en contact et d'autres éditions sont prévues, peut-être dans d'autres langues, au vu du succès rencontré auprès de ces premières diplômées.

«La solidarité est devenue réalité ! Vive la solidarité féminine !» s'est exclamée Sharon Riffle, TWU (États-Unis).

«Cette rencontre avec des femmes syndicalistes de tous horizons grâce à la première université des femmes de l'ITF a dépassé toutes mes attentes»

■ Quels sont les grands défis auxquels se heurtent les femmes dans votre syndicat ?

Joyce A Gumbo, Kenya : Le recul de la participation féminine aux activités du syndicat. Le syndicat des dockers a encore du chemin à parcourir pour s'ouvrir aux femmes. Les femmes sont sous-représentées aux postes décisionnels alors qu'elles représentent 37% des membres. Les femmes ne sont pas encore habilitées financièrement et intellectuellement à se mesurer aux hommes dans ce qui est considéré comme un secteur majoritairement masculin.

Autres obstacles à la participation des femmes : leur propre respect des rôles traditionnels, et l'hostilité des syndicalistes masculins, qui voient d'un mauvais œil ces femmes qui veulent s'investir activement. On peut surmonter ces entraves culturelles et sexistes en mettant en valeur les compétences des femmes et en organisant des séminaires et ateliers qui renforceront leur confiance en elles.

Sawsan Alnufaiee, Jordanie : Le principal défi, c'est d'augmenter le nombre de femmes qui s'affilient au syndicat et qui y occupent des postes décisionnels, pour obtenir plus d'avantages et de droits. Les traditions et la pression sociale empêchent les femmes d'occuper un poste décisionnel dans les syndicats. Les femmes ne se rendent pas compte que le syndicat a pour mission de les protéger.

Sharon K Riffle, États-Unis : Au sein du Transport Workers' Union of America (TWU), les femmes tentent toujours d'obtenir les mêmes avantages que celles d'autres secteurs, notamment en matière d'équité salariale, d'allocations de maternité et de santé, de retraite et de sécurité d'emploi. Alors que les femmes des divisions transit et rail du TWU ont nettement mieux réussi à décrocher des postes décisionnels, les travailleuses de la division transport aérien manquent cruellement de représentation. En plus de l'absence de femmes aux postes décisionnels, les femmes de ce secteur majoritairement masculin que sont les transports sont encore confrontées à divers types de harcèlement.

■ Quelles sont les mesures prises par les femmes et par le syndicat pour y remédier ?

JAG : Le syndicat accroît la visibilité des femmes en multipliant leur nombre au sein de l'exécutif, en désignant une femme à la tête du comité FMS et en incluant une femme supplémentaire au conseil professionnel paritaire, clause de notre convention collective. Un bureau des femmes promeut aussi l'égalité entre hommes et femmes et s'emploie à supprimer les entraves tout en préconisant l'accès d'un plus grand nombre de femmes aux postes décisionnels. Le syndicat encourage ses membres féminins à participer à des manifestations nationales, par exemple la Journée des femmes, en fournissant



Quelques participantes de l'université des femmes de l'ITF, Sawsan Alnufaiee (troisième à partir de la droite) et Sharon K Riffle (à droite)

des supports de campagne ainsi que d'autres petits plus comme des rafraîchissements et des collations.

SA : Dernièrement, les femmes de mon syndicat ont obtenu des avantages santé pour leurs enfants. Les hôtes de l'air ont reçu des congés de maternité payés. Mais d'autres problèmes restent en suspens, comme les horaires flexibles et le droit à l'égalité des chances indépendamment du sexe. Par ailleurs, les droits fondamentaux des femmes ne sont pas reconnus dans nombre de compagnies aériennes privées jordaniennes. Il reste encore beaucoup de chemin à parcourir.

SKR : Le président international actuel, James Little, et les responsables internationaux du TWU, s'engagent activement à promouvoir la participation des femmes dans toutes leurs divisions, au travers de l'établissement de comités de travailleuses au niveau local et national. Ces groupes ont enseigné à leurs membres diverses compétences décisionnelles et ont consolidé la formation, le mentorat et le soutien pour tirer parti de toutes les possibilités de progression et résoudre les problématiques qui se posent au travail. Cette ressource inexploitée que sont les

femmes s'est convertie en une puissante force de changement au sein de la communauté et du syndicat au travers du militantisme syndical, de la syndicalisation et de la candidature à des postes décisionnels.

■ Comment la participation à l'université des femmes de l'ITF vous a-t-elle aidée ? Avez-vous pris des mesures concrètes grâce à celle-ci ?

JAG : J'ai acquis de nouvelles compétences vitales qui me permettront d'organiser efficacement les membres et de les associer activement à la vie du syndicat.

J'ai appris comment assurer la parité entre hommes et femmes et je peux donc identifier les activités et stratégies qui promouvoir la progression des femmes. J'ai gagné en confiance en moi et je suis désormais en mesure d'encourager le bureau des femmes à demander aux membres de se réunir souvent pour mettre sur pied des activités qui contribueront à resserrer les rangs parmi les femmes. L'Université d'été de l'ITF m'a donné le courage d'aller vers les autres et de nouer des liens de solidarité pour que nous puissions relever les nombreux défis qui se posent à nous en tant que femmes au sein du syndicat, mais aussi en tant que travailleuses dans le secteur des transports.

SA : La participation à l'université m'a aidé à acquérir une connaissance collective de la restructuration internationale des transports et de son impact sur les femmes. Elle m'a aussi aidé à développer des compétences et stratégies de syndicalisation pour renforcer la participation des femmes dans les syndicats des transports. J'ai appris énormément sur les compétences décisionnelles et sur les qualités que doivent posséder les responsables féminines. J'ai été très intéressée par l'influence de la classe sociale et du genre sur nos capacités de femmes, et par les outils qui peuvent nous aider à mettre

en place une stratégie d'autonomisation des femmes. Ces domaines, traités par les orateurs de l'université, m'ont fait comprendre que les femmes peuvent jouer un rôle majeur dans leur syndicat. Les recherches et le mappage du lieu de travail sont aussi des outils indispensables à la syndicalisation. On nous a appris à développer ces compétences très utiles. Je les mettrai à profit pour aider mon syndicat à être le plus influent de Jordanie, un syndicat qui peut compter sur des femmes fortes et compétentes.

SKR : Cette rencontre avec des femmes syndicalistes de tous horizons grâce à la première université des femmes de l'ITF a dépassé toutes mes attentes. Les ateliers nous ont permis d'échanger des techniques de syndicalisation, des stratégies de résolution des problèmes et des idées pour s'atteler à nos enjeux communs. Et surtout, nous avons pu en savoir plus sur l'impact mondial et les obstacles que rencontrent ces femmes à tous les échelons de développement de leur pays et de leur syndicat, ce qui s'est avéré être un enseignement inestimable. J'espère mettre les techniques de l'atelier au service de mon syndicat pour étoffer les projets de leadership à l'intention des femmes. J'ai aussi l'intention de recenser consciencieusement les femmes de toutes les divisions du TWU, ce qui n'a jamais été fait jusqu'à présent, pour doter nos campagnes de syndicalisation et d'éducation de stratégies de mappage adaptées. ○

Joyce A Gumbo est chargée de la supervision FMS et membre du Dockworkers' Union, Kenya.

Sawsan Alnufaiee dirige le comité des équipages de cabine du General Union for Air Transport & Tourism, Jordanie.

Sharon K Riffle est présidente de la division transport aérien du comité des femmes du Transport Workers' Union of America.



Joyce A Gumbo : Il faut faire tomber les barrières culturelles et sexistes

Chauffeur-artisan et syndicaliste

BRYANT LEROUX (CI-DESSOUS) EST CHAUFFEUR-ARTISAN POUR DHL MAIS AUSSI PRÉSIDENT DE LA SECTION LOCALE 4457 DES TCA (TRAVAILLEURS CANADIENS DE L'AUTOMOBILE) DANS L'ONTARIO, AU CANADA, QUI REPRÉSENTE LE PERSONNEL DE DHL. IL ESTIME QUE TOUS LES CHAUFFEURS-ARTISANS DEVRAIENT ÊTRE SYNDIQUÉS ET PROTÉGÉS PAR UNE CONVENTION COLLECTIVE



Aux yeux de la loi canadienne, nous sommes des «entrepreneurs dépendants» car nous ne pouvons travailler que pour DHL Worldwide Express et sommes totalement intégrés à cette société. Nos véhicules sont aux couleurs de DHL et immatriculés au nom de la société, nous portons la tenue DHL et nous ne pouvons travailler pour personne d'autre. Je ne peux pas non plus sous-louer mon véhicule. Pour toutes ces raisons, le gouvernement nous considère comme des entrepreneurs dépendants alors que, selon la convention collective, nous sommes des «entrepreneurs indépendants dépendants».

Vous devez être considéré comme entrepreneur dépendant pour bénéficier des avantages de la convention collective d'une société. Si en revanche vous êtes entrepreneur indépendant, il vous est impossible, par exemple, de réclamer des dédommagements au Conseil d'assurance et de sécurité au travail de l'Ontario.

Je fournis le véhicule, je m'occupe de son entretien, j'achète le carburant, mais DHL le peint à ses couleurs et me procure les plaques d'immatriculation – même si celles-ci sont aussi à mes frais. Les frais d'exploitation du véhicule sont décidés sur la base de la convention collective par le biais des TCA. Le syndicat négocie tous les tarifs des chauffeurs-artistes.

En tant que président de notre section locale des TCA, je suis aussi celui qui négocie, aux côtés de notre responsable et de notre représentant du bureau national, Dave Tilley, les clauses de la convention relatives aux chauffeurs-artistes. Ces derniers sont payés au kilomètre. Je calcule les frais d'exploitation du véhicule de manière à ce que chaque trajet représente un gain confortable. Le syndicat discute de ce tarif avec la société à la table des négociations.

En vertu de la convention, DHL nous accorde une majoration de trois ans pour compenser la hausse des prix du carburant. C'est tout à fait satisfaisant. Je connais beaucoup de chauffeurs d'autres sociétés dont la majoration est inadéquate et qui perdent de l'argent chaque fois que les prix augmentent. Ils finissent parfois par devoir vendre leur véhicule parce qu'ils n'ont pas les reins assez solides.

Nos conventions collectives ont toujours une durée de trois ans. La convention actuelle s'achève fin octobre. Mais si nous ne réussissons pas à négocier une nouvelle convention d'ici-là, nous serons toujours pleinement couverts par la convention collective tant que la nouvelle n'aura pas été acceptée par les parties. C'est ce qui est prévu.

L'élection de l'exécutif local a lieu tous les trois ans et coïncide avec le renouvellement de la convention. Les délégués nouvellement élus s'asseyent à la table et négocient la nouvelle convention, puis la font appliquer.

DHL devrait vraiment avoir une bonne raison pour se défaire d'un chauffeur-artisan. Elle devrait le licencier en bonne et due forme et ne pas se contenter de lui dire qu'elle «a trouvé

«Nous ne faisons aucune différence entre les travailleurs de DHL, qu'ils soient salariés et rémunérés à l'heure ou qu'ils soient artisans»

mieux». La société aurait de gros ennuis si elle tentait le coup.

Notre section locale des TCA compte 1147 membres, qui travaillent tous pour DHL (à l'exception de certains personnels d'un sous-traitant de DHL à Windsor, Medex Courier) : personnels des entrepôts, du tri, des bureaux, tout le monde ! Sauf au Québec et à Terre-Neuve, où les personnels sont représentés par les Teamsters, tous les autres travailleurs de DHL au Canada sont organisés par les TCA.

Nous ne faisons aucune différence entre les travailleurs de DHL, qu'ils soient salariés et rémunérés à l'heure ou qu'ils soient artisans. Nous nous voyons avant tout comme des syndicalistes. Notre mode de rémunération importe peu.

Dans le même ordre d'idées : je suis le président de notre section locale, j'ai été élu par tous les membres de DHL et je les représente tous. Que je sois chauffeur-artisan n'est pas ce qui compte. Notre vice-président travaille au chargement, et le secrétaire financier est lui aussi chauffeur-artisan. Nous travaillons tous sous la même convention, dans laquelle les spécificités de chaque groupe sont traitées dans des sous-chapitres.

Le seul avantage qui ne revient pas automatiquement aux chauffeurs-artistes, ce sont les allocations de retraite et de santé auxquelles ont droit les salariés. Nous bénéficions de la même protection sociale, mais nous devons la payer.

Pour moi, il n'est absolument pas incompatible d'être à la fois chauffeur-artisan et syndicaliste. Tous les membres du personnel font la même chose : servir les clients. D'ailleurs, je ne vois pas pourquoi toutes les entreprises qui comptent des chauffeurs-artistes n'auraient pas de convention collective pour ceux-ci. Ils ont le droit d'être reconnus comme membres du personnel. L'argent que je reçois pour conduire mon camion et celui versé aux salariés ont la même valeur. ◊

Bryant Leroux est membre du réseau de l'ITF sur les intégrateurs. Il est chauffeur-artisan et entrepreneur dépendant depuis plus de 30 ans, et a aussi travaillé pendant 21 ans pour une filiale de TNT, AllTrans Express.

mon agenda Doris Mbhele

DÉLÉGUÉE SYNDICALE À PLEIN TEMPS, **DORIS MBHELE** (À DROITE) S'INVESTIT ACTIVEMENT DANS LE SOUTH AFRICAN TRANSPORT AND ALLIED WORKERS' UNION DEPUIS 9 ANS. ELLE SIÈGE AU COMITÉ DIRECTEUR DE L'ÉGALITÉ CRÉÉ PAR SON SYNDICAT, EST LA SECRÉTAIRE SYNDICALE PROVINCIALE POUR LE TRANSPORT ROUTIER ET EST MEMBRE DU CONSEIL DE L'AGENCE DE FORMATION DANS LES TRANSPORTS ET DU CONSEIL NATIONAL DU FRET ROUTIER



Les femmes doivent s'affirmer, comme dans le slogan «Femmes fortes, syndicats forts». Et les syndicats doivent quant à eux s'ouvrir davantage aux femmes, et leur dispenser une formation de déléguées syndicales pour qu'elles puissent gérer des cas qui leur sont soumis etc. C'est ce que nous faisons au sein du conseil national du fret routier ainsi qu'au sein du comité de l'égalité du secteur du fret routier du South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU) pour attirer davantage de femmes.

Nous devons réussir à recruter des femmes qui ne sont pas encore syndiquées, et leur donner envie de se battre pour leurs droits. Et ceci inclut la lutte contre la violence conjugale. Le syndicat possède des structures consacrées à l'égalité, et je travaillerai d'arrache-pied sur la campagne de recrutement. Les femmes ont trop peur des représailles de l'employeur. La plupart des salariés travaillent maintenant pour des sous-traitants et nos affiliations sont en recul. Nous devons cibler ces sous-traitants, pour que leurs salariés deviennent des membres permanents de notre syndicat.

Nous devons aussi nous tourner vers les fonctions administratives, qui ne sont pas

suffisamment représentées au sein du conseil de négociation. Elles sont classées dans les «Autres catégories» et sont négligées dans le processus de négociation. Par exemple, les hommes ne comprennent pas qu'on parle de harcèlement sexuel. Ils pensent que les femmes se font des idées. Mais lors de la dernière conférence des femmes, nous avons vu des techniciennes de surface et des agentes de sécurité en pleurs. Elles doivent céder aux avances si elles veulent décrocher un emploi.

Nous avons aussi demandé à ce que davantage de femmes siègent aux structures nationales. Une femme doit figurer à la présidence – pour l'instant, ses trois membres sont des hommes. Un bulletin d'information du secteur routier est publié chaque année en janvier, et nous espérons réussir à ce que certains de ses articles soient consacrés aux femmes. Les femmes doivent occuper des postes importants, elles doivent diriger. Les structures doivent changer. La parité doit être instaurée.

Nous menons une campagne provinciale de sensibilisation au VIH/SIDA sur les aires de repos des routiers. Celle-ci a lieu une fois par an, organisée par le SATAWU et le conseil

«Les femmes doivent occuper des postes importants, elles doivent diriger. Les structures doivent changer. La parité doit être instaurée»

national de négociation. Nous mettons les chauffeurs longue distance en garde contre les risques de la prostitution, même s'ils n'ont que quelques instants à nous consacrer.

Je me battraï pour mes droits de femme, et je défendrai les travailleuses syndiquées et non syndiquées. Je veillerai à ce que le conseil de négociation se penche sur toutes les problématiques des femmes. À travail égal, salaire égal ! Passons à l'action ! ◊

Doris Mbhele est employée administrative dans un dépôt de fret UTI à Johannesburg.



Voilà pourquoi la solidarité est vitale

LE PARTAGE DE CONNAISSANCES QUE PERMET LA COMMUNAUTÉ SYNDICALE MONDIALE ÉLARGIT L'HORIZON DE L'ACTION LOCALE MENÉE PAR LE COMMANDANT **DEREK MARTIN** POUR AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES PILOTES

Derek Martin, commandant sur MD11, est pilote de ligne et membre de l'Air Line Pilots Association (ALPA) depuis 17 ans. Il travaille pour Fedex depuis 12 ans, à la base de Memphis, dans le Tennessee, la plus importante plaque tournante du transporteur. C'est également là que vivent la majorité des pilotes de la compagnie.

«Il est difficile de décrire à quoi ressemble une journée de travail type» nous explique Derek, «compte tenu de la diversité des vols qu'implique le vaste réseau national et international de Fedex. Mais chaque journée de travail commence par une analyse du plan de vol, des conditions météorologiques et des registres de maintenance de l'avion.»

L'équipage procède ensuite à une inspection de l'appareil, aux calculs des performances et à une vérification finale du chargement du fret.

«En vol, nous naviguons suivant les consignes du plan de vol, nous surveillons les systèmes de l'appareil et nous gérons toute

anomalie ou panne. Pour l'atterrissage, nous communiquons avec le contrôle aérien pour arriver à destination en toute sécurité.»

«Ce que j'apprécie le plus dans mon métier de pilote, c'est d'avoir la chance de travailler avec des collègues extrêmement doués et très professionnels, et de découvrir les destinations très variées desservies par Fedex.»

Vice-président

En tant que représentant du syndicat – il est vice-président du groupe ALPA de Fedex – Derek estime qu'il est important de chercher à améliorer les conditions de travail et les perspectives d'avenir, pour lui et pour les autres pilotes qui suivront ses traces. «En étant syndiqués, les pilotes ont les moyens de se protéger et d'assurer leur avenir, pour eux-mêmes et pour leur famille. En tant que représentant syndical, ce qui me donne le plus de satisfaction, c'est de répondre aux besoins de mes collègues.»

Le syndicat se penche actuellement sur les

«En tant que représentant syndical, ce qui me donne le plus de satisfaction, c'est de répondre aux besoins de mes collègues»



problématiques de la sécurité, de la sûreté et de la fatigue. Dans le cadre des mesures prises à cet égard, la devise que le syndicat a fait sienne de longue date, «Penser sécurité», s'inscrit dans toute initiative à laquelle participe le syndicat.

«Des domaines comme la formation des pilotes, la sécurité, les instructions et la planification ont un énorme impact sur la sécurité au travail et, avec les ressources de l'ALPA, les pilotes peuvent influencer positivement sur ces différents éléments» explique-t-il.

Défis

Pour Derek, la solidarité est essentielle si les syndicats veulent relever les défis qui se posent dans l'aviation. «La solidarité donne l'occasion d'obtenir plus d'avantages et de protection pour toutes et tous, et constitue donc un enjeu vital pour tous les groupes qui défendent une cause commune» déclare-t-il.

«Avec un commerce mondial qui connaît de moins en moins les frontières, l'aviation rencontre des défis sur tous les fronts. La solidarité mondiale a permis à nos membres d'avoir accès à des informations et connaissances spécialisées dans des domaines internationaux comme le droit du travail, les accords commerciaux et les réglementations aéronautiques qui diffèrent des nôtres.»

«Ceci a permis d'élargir l'horizon de notre action syndicale locale.» ◊



Frederick Calica, 30 ans, troisième mécanicien, Cavite, Philippines : «Autrefois, je naviguais principalement avec des gens de mer néerlandais, mais aujourd'hui, les Indiens sont les plus nombreux. Les Européens gagnent beaucoup plus que nous, mais la vie est plus chère chez eux.»



Miguel Angel Sigere, 56 ans, agent aéroportuaire, Guatemala City : «Je continuerai à travailler tant que l'on m'y autorisera. Je n'ai pas les moyens de prendre ma retraite.»



Rex Zamora, 41 ans, conducteur de train, Manille, Philippines : «Je travaille pour la société ferroviaire depuis 21 ans, mais je ne gagne toujours pas assez pour vivre, alors je fais de petits boulots d'électricité pour joindre les deux bouts.»

Fiers de travailler dans les transports

L'année dernière, le journaliste freelance danois Peter Rasmussen, qui travaille pour le syndicat 3F, affilié à l'ITF, et le photographe Søren Zeuth ont parcouru l'Afrique, l'Amérique centrale, l'Asie et le Moyen-Orient à la rencontre de travailleurs pour leur ouvrage «Arbejde» («Travail»), recueil de portraits de 48 travailleurs du monde entier.

Quelques photos et déclarations sont reproduites ici.

Comme nous l'explique Rasmussen : «Ce sont des travailleurs dont les médias ne

parlent qu'en cas d'accident ou pour citer des statistiques – quand ils en parlent tout court. Notre idée, c'était de montrer l'envers du décor, leur fierté, leurs rêves, leur quotidien.»

Cet ouvrage est publié par 3F, avec le soutien de l'organisation danoise d'aide gouvernementale, Danida. Les photos sont exposées cette année au Workers' Museum de Copenhague. ◊

Une présentation multimédia est disponible à l'adresse : <http://xrl.us/oksrm>



Antonio del Cid Cruz, 51 ans, docker, San Ramón, Honduras : «Ma famille a déménagé aux États-Unis et je ne peux leur rendre visite car j'ai un casier judiciaire.»



Loinil Macasiljig, chauffeur de bus, Caloocan, Philippines : «Tout le monde regarde le match de boxe à la télé aujourd'hui, mais moi, je dois aller travailler pour gagner ma vie.»



Alberto Antonio, 60 ans, pêcheur, Costa Do Sol, Mozambique : «La pêche est un métier dangereux. Le bateau peut chavirer par grand vent et je risque de perdre mes prises, mon collègue ou la vie. Mais la mer, c'est toute ma vie. La mer est mon amie.»



Saleh Zair, 29 ans, chauffeur de taxi, Ramallah, Palestine : «On m'a accusé d'avoir participé à des émeutes, et j'ai fait plus de 6 mois de prison. Mon petit frère a lui aussi fait de la prison, alors qu'il n'avait que 12 ans à l'époque !»

Restez en contact avec l'ITF

Régulièrement actualisé, le site internet de l'ITF – www.itfglobal.org – donne des informations sur un large éventail de sujets, qu'il s'agisse des conflits de travail et actions de solidarité internationale ou de la déréglementation et des droits syndicaux et humains.

Rédigé en allemand, anglais, espagnol, français, portugais, russe et suédois, le site de l'ITF vous tient au courant du travail entrepris par l'ITF, ses huit sections professionnelles, ses bureaux régionaux et ses quelque 600 syndicats affiliés dans le monde entier.

Vous y trouverez les appels urgents à la solidarité, ITF News Online, les supports de campagne prêts à être téléchargés, imprimés et distribués, de même que des publications en ligne comme Transport International, des communiqués de presse de l'ITF, des matériels pédagogiques, ainsi que des études, accords et documents de politique.



Mondialisons la solidarité à www.itfglobal.org



Transport International est le magazine phare de la Fédération internationale des ouvriers du transport. Il paraît quatre fois par an (janvier, avril, juillet, octobre) en allemand, anglais, espagnol, français, japonais et russe et est mis gratuitement à votre disposition.

Si vous souhaitez recevoir des exemplaires supplémentaires de «Transport International», veuillez remplir le formulaire suivant et le renvoyer à :

Fédération internationale des ouvriers du transport
ITF House, 49–60 Borough Road, Londres SE1 1DR

Vous pouvez également envoyer votre demande par courrier électronique en reprenant les informations ci-dessous, à l'adresse : mail@itf.org.uk.

Nom :	<input type="text"/>		
Adresse postale :	<input type="text"/>		
Courrier électronique :	<input type="text"/>		
N° de téléphone :	<input type="text"/>	N° de télécopieur :	<input type="text"/>
Si vous êtes membre d'un syndicat affilié à l'ITF ou travaillez pour lui, veuillez préciser :	<input type="text"/>		
Nombre d'exemplaires souhaités :	<input type="text"/>	Langue souhaitée :	<input type="text"/>

L'ITF souhaite assurer une diffusion aussi large que possible à «Transport International» mais, de fait des coûts de production, pour des commandes supérieures à cinq exemplaires, il se peut que nous vous demandions de prouver votre intérêt pour le travail de l'ITF. Cette remarque ne s'applique pas aux affiliés de l'ITF.