

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/L-Union-portuaire-du-Chili-retour-sur-une-experience-syndicale-originale>

L'Union portuaire du Chili : retour sur une expérience syndicale originale

- Les Cousins - Chili -

Date de mise en ligne : mercredi 23 décembre 2015

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

L'Union portuaire du Chili se dresse contre l'un des patronats les plus puissants du cône sud latino-américain. Regroupement de lutte des dockers chiliens, original et combatif, elle est devenue un référent de la revitalisation d'une partie du syndicalisme dans un pays connu pour avoir été l'un des laboratoires du néolibéralisme. Retour sur cette expérience de lutte syndicale.



« L'Union Portuaire du Chili soutient et approuve, de toutes ses forces, l'idée de réformer la législation du travail dans tous les aspects qui permettent une réelle liberté syndicale, une négociation collective, une égalité des pouvoirs entre travailleurs et entreprises, qui permettent une meilleure distribution des revenus générés par tous et toutes. Nous défendons cette idée, mais nous affirmons aussi que [le projet de loi] qui a été présenté le 29 décembre 2014 est insuffisant car plusieurs points, qui vont à l'encontre de la défense des intérêts des travailleurs, n'ont pas été abordés, ce qui déséquilibre encore davantage le pouvoir détenu et concentré par les chefs d'entreprise (...). Nous ne cautionnerons ni approuverons une politique qui ferait à nouveau des cadeaux aux secteurs conservateurs du pays ».

C'est ainsi que s'exprimait dans une déclaration publique, en janvier dernier, l'Union portuaire du Chili à propos du projet de réforme du code du travail du gouvernement social-libéral de Michèle Bachelet, dont la coalition regroupe notamment les anciens alliés que sont le PS et la Démocratie chrétienne (DC) [\[1\]](#), mais aussi de nouveaux venus dans cette « Nouvelle majorité », dont particulièrement le Parti communiste (PC).

D'Arica à Punta Arenas, l'union syndicale des dockers

Quand, en 2011, apparaît l'Union Portuaire du Bío-Bío (UPBB), région du sud du pays, celle-ci reprenait le fil rouge d'une longue histoire de luttes qui s'étalent du XIXe siècle jusqu'à nos jours, dans le secteur économique hautement stratégique que sont les ports. Aujourd'hui, les dirigeants de cette union régionale se souviennent de l'importance du précédent organisationnel établi, dans les années 2000 à l'autre bout du pays, par la Coordination régionale portuaire, sous l'impulsion de Jorge Silva (ville d'Iquique). Ils reconnaissent aussi la valeur et le rôle de leaders encore actifs, comme Robinson Avalos (Union portuaire Norte Chico) ou de dirigeants comme Dante Campana, militant révolutionnaire venu du MIR (Mouvement de la gauche révolutionnaire) et remarquable organisateur syndical de la région du Bío-Bío (décédé en 2009).

L'Union portuaire fera ensuite un bond en avant, passant d'une échelle régionale à un niveau national, devenant en juin 2011 « Union portuaire du Chili » (UPCH). Enfin, cette organisation transversale - non reconnue légalement par l'Etat chilien - s'est définitivement consolidée lors d'une rencontre de dockers venus de plusieurs ports du Chili, à Tocopilla, mi-octobre 2011.

Quand nous discutons, il y a quelques mois, avec José Agurto (plus connu sous le nom de « El Ñaro »), au siège du syndicat des arrimeurs de San Vicente, l'actuel porte-parole de l'UPBB tenait à souligner la force résultant de l'unification le long de la côte pacifique chilienne des cinq unions portuaires régionales existant d'Arica à Punta Arenas, c'est-à-dire de la frontière péruvienne aux terres australes de la Patagonie : « une union puissante comme cinq mains ! », ainsi que l'illustre le logo qui identifie désormais l'organisation. Et cela, même si de nombreux conflits ont jalonné cette unification syndicale et territoriale complexe, dans une structure qui regroupe aujourd'hui sur le même plan intérimaires et « embauchés », des organisations de taille très diverses, des métiers et des ports aux histoires distinctes.

Selon Agurto, « ce qui est amusant chez les travailleurs portuaires, c'est qu'ils « s'y croient » tous. Ils sont tous chefs ! Il n'y a aucun soldat de base (...) En plus, dans le secteur portuaire, beaucoup d'argent circule. Tout le monde suspecte tout le monde : qui est « mouillé » et corrompu, qui ne l'est pas... Et celui qui ne l'est pas, il faut bien lui inventer quelque chose pour le faire tomber. Il y a beaucoup de dirigeants qui ont l'oeil sur un siège vide pour pouvoir l'occuper. Mais c'est aussi pour ça que nous sommes une organisation '« de fait »'. Nous ne voulons pas être une union syndicale de droit, afin que ceux qui se croient chefs ne restent pas définitivement vissés à leur siège de dirigeants. »

Si l'histoire de ces travailleurs reste à écrire, il est indéniable que les dockers constituent l'un des éléments essentiels de la structure du mouvement ouvrier chilien, l'un des plus puissants de l'Amérique du sud jusqu'au coup d'Etat de 1973. Ils ont participé activement à la naissance d'une conscience de classe au sein du « bas peuple » (bajo pueblo) et aidé à la naissance de nombreuses organisations ouvrières, en initiant plusieurs grèves générales, en paralysant les ports et donc l'activité de tout le pays, en recherchant le soutien des salariés d'autres branches et en réussissant - à plusieurs reprises - à faire plier l'oligarchie locale, les compagnies étrangères et les gouvernements en place.

Aujourd'hui, près de 95 % des échanges internationaux de marchandises (le Chili est le pays qui a signé le plus de traités de libre-échange au monde) s'effectuent au travers des terminaux maritimes. Ceux-ci se situent ainsi au coeur du système primo-exportateur et extractiviste néolibéral sudaméricain : les dockers voient défiler entre leurs mains, sur leurs épaules, dans leurs pelles, leurs grues et le ventre de gigantesques cargos venus du monde entier, les principales richesses et matières premières du Chili.

Certes, le salpêtre d'antan a été remplacé par le cuivre [\[2\]](#), le vin, la production agricole, la pêche ou le bois, et désormais les produits de luxe importés d'Europe par les élites créoles de l'époque coloniale, ont été remplacés par les containers de voitures et de produits asiatiques manufacturés... Cependant, les travailleurs des sites portuaires continuent de se battre pour leurs droits, montrant une voie possible, bien qu'ardue, pour (re)construire un mouvement syndical « lutte de classe » dans un contexte de « néolibéralisme avancé » et de grande fragmentation syndicale. Car si on a assisté depuis 2006-2007 à un retour des conflits du travail, le syndicalisme ne s'est toujours globalement pas relevé de 17 ans de dictature (1973-1989) et de 25 ans de démocratie néolibérale.

En lutte contre les propriétaires du Chili

Soumis à des conditions de travail exténuantes, parfois dans des ports sinistrés par les tremblements de terre ou l'abandon économique, les dockers ont dû résister à de nombreux cycles de répression. Déjà en 1921, en pleine crise du salpêtre, ils avaient défié les mesures répressives de la bourgeoisie commerciale de plusieurs ports, avec une grève qui s'était étendue d'Antofagasta à Punta Arenas, avec le soutien actif des Wobblies (*Industrial Workers of the World* - IWW), le grand syndicat de tendance anarcho-syndicaliste, à cette époque encore très présent dans les ports chiliens.

Bien évidemment, depuis cette date, des changements importants sont intervenus tant au niveau de l'activité portuaire mondiale que du point de vue de la physionomie politico-sociale du Chili. La dictature, avec les réformes de

1981, a mis fin au système qui régulaient les emplois publics portuaires. Par la suite, la politique de mise en concession des ports d'Etat à diverses holdings et la création de terminaux privés sous les gouvernements de la Concertation (1990-2010) ont aussi modifié profondément, et dégradé, les conditions de travail. Avec plus de 4000 km de côtes, le pays dispose actuellement de 36 ports, dont 26 sont aux mains d'investisseurs privés et 10 sont contrôlés par l'Etat (mais livrés à l'appétit vorace des concessionnaires privés). Matte, Lucksic, Von Happen, Claro : les noms - et le portefeuille - des familles capitalistes les plus puissantes du Chili (et du cône sud) résonnent dans la plus grande partie de l'activité portuaire, en alliance avec d'immenses groupes transnationaux. Car si la rentabilité des ports n'est pas toujours extraordinaire, les détenir signifie posséder un pouvoir considérable : cela revient à dominer les flux commerciaux d'une nation et à contrôler les processus d'acheminement des produits de ces mêmes entreprises tentaculaires.

De là, l'obsession des « propriétaires du Chili » [\[3\]](#), de la Chambre maritime et des politiciens : neutraliser, réprimer et, quand c'est possible, « acheter » les responsables des puissantes organisations syndicales portuaires. Le niveau de violence contre ces organisations a été exemplaire lors des derniers conflits menés par l'UPCH : les interventions policières et la militarisation des ports (dont la « sécurisation » est assurée par la Marine) ont fait des dizaines de blessés au cours des trois dernières années.

Ce fut particulièrement le cas contre le syndicat numéro 2 du Port d'Angamos (principal port exportateur de cuivre du pays), situé à Mejillones et administré par Ultraport, entreprise propriété de Von Happen, patron fièrement pinochetiste... A Angamos, après d'intenses mobilisations durant toute l'année 2013 et presque un mois de grève entre décembre 2013 et janvier 2014, avec le soutien solidaire de toute l'Union portuaire, le syndicat a été littéralement détruit et ses dirigeants licenciés, faute d'une lecture adéquate du rapport de forces. Récemment, c'est à Puerto Central (San Antonio), concession liée au groupe Matte, que la direction a profité des dissensions existant entre l'ancien porte-parole national de l'UPCH, le « caudillo » Sergio Vargas et Diego Silva, président de la Fédération des travailleurs de Costanera Espigón (une concession portuaire voisine), pour diviser les travailleurs (et finalement marginaliser définitivement Vargas au sein du port).

Depuis quatre ans, les nombreuses mobilisations de l'UPCH ont néanmoins réussi à faire trembler les classes dominantes, tout en représentant une critique envers l'attitude de conciliation d'organisations syndicales telles que la COTRAPORCHI (Confédération des travailleurs portuaires du Chili) ou encore la direction de la CUT (Centrale unique des travailleurs), principale confédération syndicale du pays, dirigée par des militant-e-s PC, PS et DC. En août 2011, l'UPBB avait d'ailleurs refusé de soutenir la grève nationale appelée par la CUT, en précisant que « la centrale n'a jamais défendu, ni soutenu, les demandes réelles des travailleurs du pays, puisque cette institution n'a fait que servir tous les gouvernements post-dictature, qui l'ont utilisée à leurs propres fins ».

Les grèves successives, les actions de boycott des cargos, le blocage des entrées des ports ou les grèves solidaires de l'Union ont entraîné la perte de millions de dollars pour les actionnaires des entreprises liées à l'import-export. La mobilisation qui a duré 22 jours début 2014, afin d'exiger le droit à une demi-heure de pause-repas (toujours pas reconnu à cette date !), aurait représenté une perte de 180 millions de dollars par jour, selon la Chambre nationale du commerce.

C'est justement la force de cette unité dans la diversité, de syndicat à syndicat, de port à port, de territoire à territoire, qui a porté ses fruits en obligeant le gouvernement de Piñera (droite, 2010-2014) à mettre en route une « loi courte » octroyant pour tous les ports une prime compensatoire pour les pause-repas (une mesure rétroactive représentant pour chaque salarié un gain de 750 000 pesos, environ 1 100 euro, par année travaillée) [\[4\]](#). Cet accord, arraché de haute lutte, a finalement été repris et confirmé par l'actuel exécutif, et la ministre du travail, Javiera Blanco, a aussi promis de présenter une loi destinée à « améliorer et moderniser les conditions de travail » des dockers.

Bien évidemment, ne serait-ce que sur un plan strictement catégoriel, il reste encore beaucoup à conquérir, en

commençant par un salaire national unique. Car si dans certains ports du nord, le « tour » de travail est payé 36 000 pesos (environ 50 euros), dans d'autres ports il ne rapporte que 14 000 pesos (20 euros) pour une tâche équivalente. L'immense majorité des 8 000 travailleurs maritimes et portuaires est composée d'ouvriers précaires et intérimaires, effectuant des tours de 7 heures 30, parfois plusieurs par jour, en tant que grutiers, arrimeurs, manutentionnaires, caristes, empaqueteurs et autres tâches... Même s'ils revendiquent leur « liberté », ces salariés dits « éventuels » sont en permanence à la merci des fluctuations du marché mondial, ainsi que des produits nationaux de saison, pour pouvoir subvenir à leurs besoins et ceux de leurs familles.

Les enquêtes confirment aussi la dangerosité de ce travail. Chaque année, on compte des blessés graves et des morts sur les quais des ports. Pour mieux se défendre et gérer collectivement les tours de travail, certains syndicats ont réussi à maintenir - ou parfois à restaurer - la fameuse « nommée » (nombrada). Ce système permet une gestion des tournées par métiers, exclusivement sous contrôle du syndicat qui « nomme », selon une liste rotative de titulaires et de suppléants, établie en assemblée, qui doit aller travailler tel jour en fonction de la demande du moment. Il s'agit d'une forme originale d'auto-administration de la distribution du travail (sans que les directions des entreprises ne puissent intervenir) et de renforcement du pouvoir syndical.

Ce système qui existe dans plusieurs ports de par le monde peut évidemment favoriser tout type de clientélisme s'il n'est pas organisé démocratiquement. Mais sous le contrôle permanent de l'assemblée des travailleurs, il constitue une arme puissante en leur faveur, d'ailleurs constamment dénoncée par la presse conservatrice et les organisations patronales comme « atteinte à la libre entreprise ». Pour Nelson Francino, président de la Fédération des travailleurs portuaires d'Iquique, il n'y a aucun doute : « nous n'allons jamais renoncer à la "nommée", c'est grâce à elle que nous avons progressé, gagné davantage de force ; et, de plus, nous nous engageons en faveur d'une gestion transparente et juste des attributions des tours de travail, régulée par une personne élue et ses collaborateurs, à tour de rôle ».

La réforme du travail du gouvernement Bachelet : « un crime contre le syndicalisme »

Mais une caractéristique peut-être encore plus significative, en ces temps de perte des identités de classe et d'individualismes exacerbés, est que l'Union portuaire ne se mobilise pas seulement pour ses revendications immédiates ou salariales. Depuis sa création, ses dirigeants insistent et sensibilisent leurs bases pour se solidariser activement avec d'autres luttes de salarié-e-s (en particulier ceux des entreprises forestières et les mineurs de cuivre), mais aussi avec le mouvement étudiant (avec même des blocages de ports en solidarité avec le « printemps étudiant » de 2011, fait inédit depuis la fin de la dictature), ou encore avec le mouvement « Non aux fonds de pension » (contre le système de retraite par capitalisation généralisé sous Pinochet).

L'UPCH demande aussi la nationalisation des ressources naturelles et la récupération du cuivre (première réserve mondiale) et soutient l'idée d'une assemblée constituante pour mettre fin à la constitution autoritaire de 1980, instaurée sous la junte militaire et jamais abrogée depuis. Cette appréhension globale - et clairement politique - de l'engagement syndical considère que lutter pour des droits immédiats signifie nécessairement combattre également le capitalisme néolibéral et créer les conditions d'une articulation des salarié-e-s et des opprimé-e-s bien au-delà des ports.

De là, l'effort constant afin d'essayer de réunir dans des fronts communs les différents syndicats des secteurs stratégiques de l'économie chilienne. C'est ainsi que le 17 mars 2015, des dirigeants de l'Union portuaire venus de tout le Chili se sont réunis à Santiago avec la Confédération des travailleurs du cuivre (CTC), les fédérations syndicales forestières, des syndicalistes de la construction, du transport et la Fédération des syndicats des travailleurs de la télévision (FetraTV), afin de rendre public leur rejet du projet de réforme du code du travail qui était voté le même jour par la commission de travail de la Chambre des députés.

Cette réforme, si elle acte effectivement quelques avancées en termes de droit syndical élémentaire, introduit de

nouvelles régressions et surtout valide l'esprit et la lettre du code du travail de 1979 (dont, entre autres, l'interdiction de toute négociation collective par branche et un droit de grève totalement atrophié). Pour Manuel Ahumada (président de la CTC), le défi est de forger un « espace d'articulation » capable de « générer une action syndicale à la disposition de tous les travailleurs ».

Le même jour, et malgré une certaine frustration suite à une rencontre qui n'avait pas débouché sur un accord concret pour engager les mobilisations dans l'attente du calendrier parlementaire, l'UPCH a démontré à nouveau sa capacité d'action, en organisant une courte « grève d'avertissement » dans plusieurs ports contre une réforme qualifiée par Gabriel Rebolledo (UPBB) de « recul important pour les travailleurs ». Cette grève fut suivie, la même semaine, de diverses actions de la part des travailleurs de la construction, des chauffeurs et ouvriers forestiers, sans pourtant déboucher sur une grève nationale en coordination avec la puissante CTC (dirigée par le PC), comme l'Union le souhaitait initialement.

Pas démoralisés pour autant, les membres de l'UPCH continuent à appeler à la mobilisation, et ce parfois jusqu'au volontarisme. Ainsi, à l'issue de son congrès national de juin dernier, constatant la « crise de représentativité du parlement » empêtré dans de nouveaux cas de corruption et le caractère régressif des réformes du gouvernement, l'Union annonçait en fanfare une « paralysie prolongée » de tous les ports du pays « jusqu'à ce que soient éliminés tous les points qui font de la proposition de réforme [du code du travail] un bâillon contre le monde syndical ». Un défi de taille, alors que le projet est prêt d'être voté et que l'exécutif bénéficie non seulement d'une confortable majorité de gouvernement, mais aussi du soutien (critique) de la CUT.

Finalement, le 5 juillet, la veille du début de l'épreuve de force, les dirigeants des dockers ont accepté de mettre cette mobilisation nationale en suspens suite à la proposition du ministère du travail de les recevoir à nouveau, au grand dam d'une partie de la base, prête à en découdre. Il semble pourtant que ce recul prudent soit aussi dû à la compréhension que, cette fois, de nombreux ports ne seraient pas en capacité de tenir longtemps en grève, alors que de vastes secteurs des travailleurs et du mouvement social restent encore paralysés ou peu organisés : la répression syndicale [\[5\]](#), la précarité du quotidien néolibéral et l'absence, à ce jour, d'alternative concrète à gauche dans une perspective anticapitaliste large continuent de peser...

Selon Sergio Parra, trésorier du syndicat des arrimeurs de San Vicente et fondateur du bulletin portuaire El Chanco en Goma : « ceci est le début de la lutte, aujourd'hui sont réunis ceux qui ont réellement le pouvoir de mobilisation. Nous ne voulons pas passer au-dessus des autres organisations existantes, nous souhaitons initier un chemin de mobilisation ascendante qui réussisse à stopper cette réforme du travail, un crime contre le syndicalisme. Nous sommes en état de mobilisation et nous devons nous rapprocher de toutes les organisations syndicales (secteur public, commercial, industriel, etc.), de tous ceux qui vont être affectés par cette réforme. Parallèlement, en tant qu'Union portuaire nous allons continuer à nous renforcer ».

En regardant en arrière et en faisant un premier bilan de ses années de militantisme syndical, José Agurto fait remarquer que quoiqu'il arrive, les dockers ont toujours su dépasser les limites de la légalité et d'un code du travail illégitime car décrété en 1979, en plein terrorisme d'Etat (et accepté par la suite avec quelques modifications par les gouvernements élus) : « je crois que les grandes conquêtes que nous avons obtenues ces 14 dernières années ont toutes été illégales. Et c'est pour cela que nous avons gagné le respect des patrons et des gouvernements en place. Avec toutes les richesses qui passent entre nos mains, nous n'avons pas à être « légaux », mais simplement à maintenir notre unité. Tant que nous réussirons à maintenir notre unité en tant que travailleurs, rien ne pourra nous faire plier. »

Franck Gaudichaud

Texte publié initialement en français sur le site du NPA et en espagnol dans la revue « **Punto Final** » (Santiago de

Chile), n° 825 d'avril 2015.

* **Franck Gaudichaud** politologue est maître de conférences à l'Université Grenoble 3, membre du groupe de travail « Amériques latines » du Nouveau parti anticapitaliste (NPA, France) et militant de la IVe Internationale. Il est coprésident de l'association France Amérique Latine et participe au comité éditorial du site www.rebellion.org et de la revue ContreTemps.

[1] Les gouvernements de la « Concertation » regroupant PS, DC et partis du « centre », ont dirigé l'exécutif de la sortie de la dictature en 1990 jusqu'à 2010. Pour une lecture critique de l'actualité politique chilienne, voir l'entretien « Chili : luttes sociales et processus constituant » publié dans l'Anticapitaliste Hebdo, n° 295, en juin 2015 (www.npa2009.org/idees/le-chili-apres-les...).

[2] Le pays possède les premières réserves au monde de cet « or rouge », qualifié par Salvador Allende de « salaire du Chili » lorsque son gouvernement nationalisa - en 1971 - la ressource, alors majoritairement aux mains d'entreprises états-uniennes.

[3] Le Chili est l'un des pays les plus inégalitaires au monde : une poignée de « grandes » familles (Luksic, Paulmann, Saieh, Matte, Piñera, Angelini) domine sans partage tous les champs sociaux et figure parmi les 500 plus riches de la planète.

[4] Le salaire minimum est de 241 000 pesos (335 euros) et 75 % des salarié-e-s gagnent moins de 400 000 pesos nets (soit 555 euros).

[5] Le 24 juillet 2015, un salarié de CODELCO (entreprise publique du cuivre), membre de la CTC, organisation alors en pleine mobilisation au niveau de la mine El Salvador, a été assassiné par balle par les forces spéciales de gendarmerie (Carabineros), sans que le ministre de l'intérieur ne soit inquiet, ni même écarté par la présidente Bachelet. Cet assassinat fait suite aux dures répressions qu'a vécues le mouvement étudiant depuis le début de ce gouvernement.