

2018



**UNIVERSITÉ
RENNES 2**

¡NUNCA MÁS SOLOS!

Conflits du travail, revitalisation syndicale et insubordination ouvrière en contexte néolibéral :

L'Union portuaire du Chili (2003-2015)



Franck Gaudichaud

Sommaire

Lexique - 7

Introduction. Du travail et de ses conflits vus du Sud. Pour une étude du champ syndical latino-américain - 9

PREMIERE PARTIE

I) Débats et orientation. Revitalisation syndicale - 27

II) Le monde portuaire chilien et son évolution récente : entre globalisation économique, précarité et solidarités populaires - 67

DEUXIEME PARTIE

III) Aux origines de l'Union Portuaire : la lente incubation d'une expérience syndicale exceptionnelle (2003-2010) - 159

IV) Faire Union. Structuration, discours et répertoires d'action de l'Union portuaire du Chili - 216

V) L'épreuve de force. La campagne pour la « ley corta » : conquêtes, alliances, dissensions, répressions - 278

Conclusion. L'Union portuaire du Chili : entre insubordination ouvrière, politisation syndicale et archipel militant ? – 369

Bibliographie - 392

Index des cartes, photos et graphiques - 420

Annexes - 423

Lexique¹

Affrètement : l'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur. Il se distingue du contrat de transport (remise de marchandises) : le contrat de transport porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre paiement du fret.

Armateur : personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

Arrimage : opération qui consiste à fixer solidement les marchandises à bord du navire.

Charge consolidée : regroupement, sous un même document d'embarquement, de marchandises appartenant à plusieurs cosignataires, réunies dans des conteneurs pour être transportées de port à port.

Conteneur : engin de transport de forme parallélépipédique conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20, 30 et 40 pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60 m³.

Hinterland : arrière-pays commercial d'un port.

Lanchero : travailleur conduisant de grandes barques de 10 à 25 mètres de long (« *lanchones* »), tractées par des remorqueurs et qui devaient transporter jusqu'à plus de 10 tonnes de chargement depuis la plage jusqu'aux bateaux. Ce métier a existé au Chili dès la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, et ce jusqu'à la fin des années 50.

Lucas : argent en argot chilien.

Movilizador : ouvrier docker responsable du chargement, déchargement, de l'arrimage des chargements, du dépotage de conteneurs et de réparer l'emballage des marchandises dans les enceintes portuaires et sur les navires.

Nombrada : système de nomination des personnes autorisées à aller travailler pour chacun des tours de travail, en fonction de la demande et des tâches à accomplir dans le port. L'entité qui possède cette attribution peut être, suivant les circonstances historiques et situations locales, les syndicats, les autorités publiques ou encore les entreprises portuaires.

Pinchero : docker intermittent, et précaire, en liste d'attente, qui attend de pouvoir être éventuellement nommé, une fois les tours de travail attribués aux titulaires et suppléants, et si la demande des entreprises le nécessite.

1 Une partie de ces définitions (hormis les termes spécifiquement chiliens) est tirée de : Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, Lexique des termes usuels dans le transport maritime, Québec, 2011, URL : <http://www.csmoim.qc.ca>.

Porte-conteneurs : navire spécialement aménagé pour le transport de conteneurs. Les plus gros navires utilisent des grues terrestres. Le nombre de conteneurs transporté est évalué en EVP (TEU en anglais).

Portique : engin destiné à la manutention en bord à quai. Il est équipé d'un chariot translatant perpendiculairement au quai et auquel est suspendue la charge. Les portiques à conteneurs sont équipés d'un cadre (*spreader*) pour la saisie des conteneurs.

Tarjador : ouvrier docker chargé du contrôle de la *tarja*, document destiné à enregistrer l'état de la charge au moment de son transfert depuis ou vers le navire, en fonction des données annotées par le port d'embarquement ou par celui de débarquement.

Redondilla : système rotatif de tours de travail dans le port, grâce auquel les inscrits -organisés en *cuadrilla* (groupe d'hommes de plusieurs métiers)- sont appelés à travailler successivement. Ce système, adossé à celui de *nombrada*, est censé assurer la répartition du travail entre tous les inscrits.

Quai (dock) : structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Terminal : quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison, notamment de pétrole ou de conteneurs.

TEU : *twenty-foot equivalent* (équivalent vingt pieds, ou EVP, en français) est une unité de mesure internationale de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire

Tirant d'eau : distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille ou enfoncement du navire.

Vracs (*carga a granel*) : il s'agit, soit de charges liquides (surtout produits pétroliers), soit de charges solides (minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales).

Introduction. Du travail et de ses conflits vus du Sud. Pour une étude du champ syndical latino-américain

El trabajo es un atributo consustancial a la condición humana. No solo en términos materiales, en tanto base ineludible para la subsistencia (“ganarás el pan con el sudor de tu frente”), sino también existenciales, en tanto fuente de transformación del ambiente natural y de creación de un entorno propiamente “humano”. No hay ninguna garantía, obviamente, de que esta última potencialidad se ejerza siempre, o incluso mayoritariamente, en un sentido constructivo y creador. Junto con las pirámides (egipcias o mesoamericanas), la medicina y la poesía, el “genio” humano también ha dado origen a la explotación, la destrucción ambiental y la bomba atómica. Pero aun así, es esa capacidad de creación/transformación (para bien o para mal) la que nos constituye y nos distingue como especie, y le otorga algún sentido (bueno o malo, bueno y malo) a nuestra historia. Y esa capacidad, definida muy ampliamente como “todo esfuerzo humano que añade un valor de uso a un bien o un servicio”, es lo que la sociología actual entiende precisamente por “trabajo”.

Julio Pinto, prix national d’histoire 2016 (Chili)

2 José Ponce, Camilo Santibáñez, Julio Pinto (coord.), *Trabajadores y trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en movimiento, 2017, p. 11.

La question des conflits sociaux *du* travail, *de* travail et *au* travail, et plus particulièrement de l'une de ses gammes majeures, l'action syndicale, a connu un fort développement dans les recherches de sciences sociales et historiques entre les années 1950 et 1990. C'est le cas en France comme au Chili, deux pays dont on a d'ailleurs souvent comparé les systèmes politiques et les expériences de Fronts populaires, mais aussi la structuration syndicale. On retrouve ainsi dans les deux pays, l'histoire d'une (ou de quelques-unes) grandes centrales ouvrières, une tradition d'importantes mobilisations populaires et des liens forts entre syndicalisme, salariat et partis politiques (avec le Parti communiste particulièrement). Au Chili, le mouvement ouvrier a d'ailleurs constitué l'une des colonnes vertébrales du système politique et de « l'État de compromis » qui se met en place dès les années trente, avec pour « climax » l'expérience de l'Unité Populaire (1970-1973)³.

Du point de vue de la littérature portant sur les syndicats et les « *estudios laborales* », le rôle politique de la classe ouvrière mobilisée, ses orientations idéologiques et ses confrontations avec l'État ont longtemps dominé l'historiographie. Et ce jusqu'à l'avènement de la dictature civico-militaire (1973-1990). C'est aussi souvent un marxisme universitaire assez orthodoxe qui imprègne l'arsenal théorique à disposition pour analyser ces conflits et contestations du monde du travail. L'un des archétypes de cette orientation est sans nul doute

3 Alan Angell, *Politics and the Chilean labor movement*, Oxford, Oxford University Press, 1972.

l'historien communiste Hernán Ramírez Necochea et son « histoire du mouvement ouvrier »⁴. Néanmoins, l'introduction des travaux d'Alain Touraine ou de l'argentin Torcuato Di Tella commencent -dès le début des années 70- à dessiner d'autres perspectives. Au cours de cette décennie 60-70, se développent également -grâce au soutien d'institutions universitaires- plusieurs travaux pionniers sur la structure, l'histoire et les dynamiques syndicales chiliennes, à commencer par les travaux de Jorge Barria⁵. La longue nuit noire que constitue pour les droits sociaux et démocratiques le régime civico-militaire oblige nombre de chercheurs à partir en exil ou à se replier sur les espaces des organismes internationaux (FLACSO, OIT) ou non gouvernementaux pour continuer à écrire sur les acteurs ouvriers et syndicaux. Que l'on songe au PET (*Programa de Economía del Trabajo*) créé dès 1978 ou encore à l'ONG « Eco » dirigée par l'historien des mouvements sociaux Mario Garcés, d'où surgissent les publications d'auteurs essentiels sur ce sujet, tels que Rafael Agacino, Antonio Aravena, Pedro Milos ou Patricio Frías. La classe ouvrière quant à elle revient brusquement au centre de de la scène politique dès la fin des années 70 avec la réorganisation de la résistance au Général Pinochet, puis au cours des grandes grèves et *protestas* de 1982-1984.

4 Cf. les œuvres choisies de Necochea publiées par Lom ediciones : Hernán Ramírez Necochea, *Obras escogidas*, Santiago, Lom ediciones, Vol.1 et Vol. 2, 2007.

5 Jorge Barria, *Trayectoria y estructura del movimiento sindical chileno*, Santiago, INSORA, 1963 ; Jorge Barria, *Breve historia del sindicalismo chileno*, Santiago, INSORA, 1967 ; Jorge Barria, *El movimiento obrero en Chile. Síntesis histórico-social*, Santiago, Ediciones de la Universidad Técnica del Estado, 1971.

Paradoxalement, en apparence, c'est la période de la transition démocratique et de la post-dictature qui voit un déclin des études sur le syndicalisme, la classe ouvrière et les conflits du travail. Avec la consolidation de la « Nouvelle histoire sociale », menée par Gabriel Salazar, ce ne sont plus les travailleurs qui sont désormais au centre, mais plutôt un vaste sujet « populaire », le « *bajo pueblo* », tandis que les structures syndicales, elles, continuent leur repli à tous les niveaux de la société⁶. On le sait, il ne s'agit pas là d'une évolution spécifique au Chili, mais plutôt d'une conjoncture mondiale, même si les conditions de la transition « pactée » chilienne jouent un rôle additionnel à ce retrait, somme toute relatif. Nous y reviendrons. Le brutal tournant néolibéral des années 80-90 (et même avant dans le cas chilien), le cycle de privatisation – dérégulation financière - flexibilisation du travail à l'échelle continentale, et bientôt planétaire, couplés à la nouvelle hégémonie idéologique du « Consensus de Washington », correspondent aussi à l'installation d'un discours sur la « fin de la société du travail » (Offe), parfois même à la « fin du travail » (Rifkin) dans le cadre de « sociétés liquides » (Bauman). Alors que les identités stables et déterminées du XX^{ème} siècle, dont celle de la classe ouvrière, semblent s'être évanouies sous les décombres du mur de Berlin. Il est vrai que les collectifs syndicaux sortent exsangues de la « décennie perdue » des années 80, et ce qui constituaient les bastions de la classe ouvrière dans des pays comme le Brésil, l'Argentine ou le

⁶ Camila Álvarez, « Debates y temas actuales sobre el estudio del sindicalismo chileno », *Revista Rufián*, N° 16, 2013, URL : <http://rufianrevista.org/?portfolio=debates-y-temas-actuales-sobre-el-estudio-del-sindicalismo-chileno>.

Chili ont été dépecés par la répression, les licenciements et la transformation de modèles de production qui passent de diverses tentatives nationales-populaires de « substitution d'importations » à l'ouverture grand large aux capitaux financiers et au libre-échange.

Les récits consacrant cette mutation post-industrielle, voire justifiant l'adaptation nécessaire à la « postmodernité », ont impacté assez profondément l'intérêt académique (et citoyen) pour l'objet syndical, les conflits de classes et les formes de mobilisations du salariat dans de nombreuses régions, dont l'Amérique Latine. Néanmoins, quelques auteurs et centres d'investigation ont malgré tout continué à alimenter ces réflexions et, ainsi, une continuité épistémologique désormais riche de plusieurs décennies, renaît aujourd'hui avec vigueur, d'où la pléthore de travaux en cours alimentée par nombre de jeunes chercheurs. En France, rappelons que dès 1995 le sociologue Robert Castel attirait l'attention sur les « métamorphoses » de la question sociale et salariale, contredisant toute disparation de cette dernière, et d'autres annonçant son « retour » dans les chaleurs des grèves hexagonales de 1995⁷. En Amérique Latine, c'est dès la fin des années 90 que naissent ce qui a été baptisé comme « *Nuevos Estudios Laborales* ». L'une des figures de proue est le sociologue mexicain Enrique de la Garza. Ce dernier note à quel point, de manière rétrospective, ce qui meut alors ces équipes de chercheurs est la compréhension que les annonces tonitruantes sur la « fin du travail », voire la « fin de l'histoire »

⁷ Robert Castel, *La métamorphose de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995 et Daniel Bensaïd, Christophe Aguitton, *Le retour de la question sociale*, Lausanne, Editions Page Deux, coll. Cahiers libres, 1998.

(Huntington), avaient bien peu à voir avec la réalité concrète vécue par l'immense majorité des latino-américains, et bien plus avec les convictions idéologiques de certains intellectuels du Nord, dont certains avaient transité d'un marxisme souvent déterministe et téléologique vers un (néo)libéralisme enthousiaste⁸.

De la Garza et ses collègues vont alors multiplier le travail de terrain avec des publications montrant la profonde transformation du salariat, vers de multiples formes de « travail atypique » et « non classique », beaucoup plus précaire, informel, moins syndiqué, plus dispersé territorialement et moins stable en termes d'identités collectives, au Mexique comme dans le reste du continent. Sur le plan analytique, c'est désormais le « processus du travail » et des relations sociales qu'il implique, qui animent les chercheurs. Les restructurations productives et plusieurs formes de « toyotisme précaire » riment aussi avec restructuration de l'action syndicale et des acteurs sociaux latino-américains, sans pour autant que les conflits de classe ne se soient « évaporés » dans l'air du temps de la globalisation⁹. Dans la même veine, mais avec une attention particulière portée sur le syndicalisme chilien, il est nécessaire de citer les apports scientifiques de Francisco

8 Enrique de la Garza, «Fin del trabajo o trabajo sin fin» in Enrique de la Garza (ed.), *Los estudios laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016, pp. 211-236.

9 Parmi une littérature très abondante, citons : Enrique de la Garza y Pries Ludger, *Globalización y Cambio en las Relaciones Industriales*, México, Fundación Ebert, 1999 et Enrique de la Garza, *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, México, Plaza y Valdés, UAM, 2011 (2 tomes). Pour aller plus loin, voir la cinquantaine d'ouvrages publiés sur le sujet par E. de la Garza depuis 1983 : <http://sgpwe.izt.uam.mx/pages/egt/publicaciones/libros/index.htm>.

Zapata. Après une thèse consacrée au mouvement ouvrier chilien soutenue en 1970 à l'EHESS (sous la direction d'Alain Touraine), il n'a eu de cesse de défendre la centralité du syndicalisme dans l'histoire du continent latino-américain¹⁰. Zapata préside, de 1993 à 1996, la *Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo* (AIST), pour ensuite diriger le Centre d'études sociologiques du *Colegio de México*. Là aussi, plutôt que de conclure hâtivement à la crise et dissolution du mouvement syndical durant la période néolibérale, il pose la question de sa reformulation, malgré des conditions effectivement extrêmement adverses et complexes de financiarisation de l'économie¹¹. Enfin, à l'orée des années 2000, pour ne citer qu'eux, les deux livres de Ricardo Antunes (Brésil) vont enfoncer le clou et connaître un écho considérable en remettant en cause frontalement l'idée d'un « adieu au travail » et aux résistances salariales en Amérique Latine, insistant -à l'inverse- sur les nouveaux « sens » du travail et surtout sur la création d'un « nouveau prolétariat ». Cette *classe-qui-vit-de-son-travail* est ainsi immergée dans une métamorphose conséquente du « métabolisme » sociopolitique du capitalisme dépendant, caractérisée par la rapide dérégulation du marché du travail formel, de la dégradation des conditions de vie des grandes majorités de travailleurs et par une « radicalisation des logiques entrepreneuriales », avec un fort dualisme entre une frange moderne de l'économie, très intégrée au marché mondial, et une autre marquée par le précaire et l'informalité. Dans

10 Voir sa synthèse historique : Francisco Zapata, *Historia mínima del sindicalismo latinoamericano*, México, FCE, 2013.

11 Francisco Zapata, “¿Crisis del sindicalismo en América Latina?”, *Cuadernos del Cendes*, N° 47, 2001, pp. 1-24.

un tel contexte, ce sont effectivement les sens et conditions du rapport salarial qui sont chamboulés et ainsi la morphologie des classes subalternes, tout comme leur manière de penser et de s'organiser dans et hors du lieu de travail¹².

Au Chili, les études sur les syndicats et le travail ont suivi bon gré, mal gré, ces évolutions épistémiques, mais avec néanmoins un certain « trou d'air » dans les années 90. Le syndicalisme ne semblait plus au centre des préoccupations des chercheurs, même s'il faut noter que dès cette époque plusieurs études de qualité sont réalisées sur les questions de la précarité, de l'explosion de la sous-traitance dans des secteurs clés de l'économie (la mine par exemple), le patronat ou encore sur la modernisation néolibérale des « *relaciones laborales* » (avec les travaux de Cecilia Montero, Rafael Agacino, Patricio Escobar ou encore de Magdalena Echeverría¹³). Ces années sont néanmoins celles d'un discours politique hégémonique centré sur le « consensus » et la « démocratie des accords » guidée par les gouvernements de la Concertation¹⁴ où toute référence au conflit semble proscrite, y

12 Ricardo Antunes, *Adios al trabajo. ¿ Ensayo sobre las metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*, Buenos Aires, Ed. Antídoto, 1999 et Ricardo Antunes, *Los sentidos del trabajo hoy. Ensayo sobre la afirmación y la negación del trabajo*, Buenos Aires, Herramienta, 2005. Consulter également l'intéressante réflexion du sociologue chilien Dasten Julián : « Precariedad laboral en América Latina: contribuciones para un modelo para armar », *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 40, N° 2, 2017, pp. 27-46.

13 Rafael Agacino y Magdalena Echeverría (eds.), *Flexibilidad y condiciones de trabajo precaria*, Santiago, Programa de Economía del Trabajo, 1995 ; Patricio Escobar (Ed.), *Trabajadores y empleo en el Chile de los noventa*, Santiago, Universidad ARCIS – Lom ediciones – PET, 1999.

14 La *Concertación de partidos por la democracia* est une coalition de partis politiques de centre et de centre-gauche, organisée entre 1989 et 2013 autour

compris dans les études syndicales. Comme le note Antonio Aravena, un aspect central de cette décennie 90 :

tiene que ver con el análisis de la estrategia de concertación social seguida por este actor [sindical], que implicaba abandonar posturas confrontacionales, privilegiando la colaboración y los acuerdos con otros actores. El cambio de estrategia fue visto como un aporte del sindicalismo al proceso de « transición a la democracia », que lo ubicaba como un actor relevante en las decisiones de carácter nacional. El inicio de la transición estaba cargado de esperanzas e ilusiones, pero también por la memoria de una época de represión y persecución que se procuraba evitar. De tal modo, si bien surgieron algunas críticas a esta postura, terminó por imponerse confiando en los resultados que tendría en el largo plazo. En ese marco, existen múltiples publicaciones sobre la concertación política y sus conexiones con las reformas económicas, las políticas de empleo, las relaciones laborales, el papel de los actores, el nuevo orden laboral, entre otros temas¹⁵.

Dans ce sillage “concertacionista”, on retrouve la plume de Guillermo Campero, Jaime Ruiz Tagle, Manuel Barrera, Alejandro Foxley,

de la Démocratie-chrétienne (DC), le Parti socialiste du Chili (PS) et le Parti pour la démocratie (PPD). Cette coalition issus des secteurs dits « modérés » de l’opposition à la junte gouverne le Chili de 1990 à 2010. Voir le chapitre 2 de ce travail.

15 Antonio Aravena, “La recuperación de los estudios laborales en Chile (1990-2014)” in Enrique de la Garza (ed.), *Los Estudios Laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016, p. 111. Consulter également : Antonio Aravena, “La sociología del trabajo en Chile: contribuciones y temas de estudio”, *Revista Economía y Trabajo*, N° 10, 2000, pp. 11-46.

Eugenio Tironi ou encore de Gonzalo Falabella. Pourtant, le désenchantement croissant en ce qui concerne la démocratisation néolibérale chilienne, et ses « mythes », tels que révélés par Tomás Moulian¹⁶, la prise de distance entre une partie des syndicats et le gouvernement et la remontée du nombre de grèves ont conduit à l'élargissement de la focale des universitaires. On assiste depuis à un intérêt renouvelé et enrichi pour tout ce qui a trait aux conflits du travail, grèves et formes de mobilisations syndicales protestataires. On peut désormais apprécier une activation d'une communauté importante de chercheurs chiliens (et étrangers) spécialisés sur le syndicalisme, qui s'exprime aussi par une présence notable de programmes d'études doctorales. La création d'axes au sein des plus grands laboratoires de recherche du pays (aussi bien dans des universités publiques que privées) et la participation de nombre de doctorants à des colloques nationaux et internationaux qui présentent des communications issus de terrains en sociologie, histoire ou -dans une moindre mesure- science politique. Un exemple parlant de ce processus est l'existence du COES (*Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social*) qui développe des lignes de recherches pluridisciplinaires sur le conflit social et politique, avec le soutien des deux principales universités du pays (*Universidad de Chile* et *Pontificia Universidad Católica de Chile*) et du CONICYT. Le COES qui abrite un « Observatoire de la grève au Chili » (OHL), finance plusieurs doctorants et post-doctorants sur les questions syndicales ou encore des chercheurs associés comme Francisca Gutiérrez

16 Tomás Moulian, *Chile actual. Anatomía de un mito*, Santiago, LOM-ARCIS, 1997.

(spécialiste des syndicats au Chili)¹⁷. Fait notable, sont aussi apparus plusieurs collectifs de « recherche-action » à la frontière entre militantisme et recherche, qui élaborent des rapports et études de grande qualité. Ils conseillent les organisations syndicales, organisent des campagnes d'information et font pression sur les pouvoirs publics pour tout ce qui touche aux conditions de travail, luttes syndicales et revendications salariales : citons le CISPTRA (*Centro de Investigación Políticosocial del Trabajo*) et la *Fundación Sol*. Parmi les ouvrages paradigmatiques qui ont accompagné cette mutation historiographique dans les années 2000, il faut citer l'étude quantitativiste fondamentale, menée sur le long terme, par Alberto Armstrong et Rafael Águila sur l'évolution du conflit du travail et les grèves entre 1961 et 2002, qui fournissent une base statistique inégalée à ce jour¹⁸. Fermant la première décennie de ce début de siècle, citons enfin le livre collectif (là encore multidisciplinaire) coordonné par deux sociologues, Antonio Aravena et Daniel Nuñez sur la « renaissance de la grève ouvrière au Chili », montrant comment plusieurs secteurs affectés par l'externalisation ou la sous-traitance ont pu trouver - malgré tout - les chemins du conflit syndical dans le Chili des années 2000¹⁹.

On l'aura sûrement compris, la présente étude de cas s'inscrit résolument dans cette communauté des études syndicales chiliennes

17 <https://www.coes.cl>.

18 Alberto Armstrong, Rafael Águila, *Evolución del conflicto laboral en Chile. 1961-2002*, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2002.

19 Antonio Aravena, Daniel Nuñez (eds.), *El renacer de la huelga obrera en Chile. El movimiento sindical en la primera década del siglo XXI*, Santiago, LOM-ICAL, 2009.

et latino-américaines, alors que nous avons pu partager nombre de nos recherches et travail de terrain avec plusieurs des collègues, jeunes ou moins jeunes, qui la constituent ; et ce depuis presque 20 ans. Pour nous, il s'agit de prolonger ce que nous avons commencé à analyser lors de notre thèse de doctorat, à savoir l'acteur syndical chilien, les cordons industriels et le mouvement ouvrier urbain durant les mille jours de l'Unité Populaire (1970-1973)²⁰ et, en même temps, l'étudier dans un tout autre contexte historique (le Chili actuel et néolibéral) et univers social : les dockers et les ports. Cet intérêt est à la croisée de plusieurs préoccupations qui ont guidé nos investigations au cours des dernières années. Tout d'abord, scruter en termes historiographiques et sociologiques ce que nous avons proposé de nommer la « voie chilienne au néolibéralisme » dans plusieurs travaux (individuels comme collectifs)²¹. D'autre part, continuer à penser les dynamiques sociopolitiques au Chili, mais aussi à une échelle latino-américaine, puisque nous sommes aussi engagé dans la poursuite de publications et de groupes de travail se penchant sur les réalités continentales, les relations entre mouvements populaires, champ

20 Franck Gaudichaud, *Chili 1970-1973. Mille jours qui ébranlèrent le monde*, Rennes, PUR, 2013.

21 Cf. Franck Gaudichaud, "La vía chilena al neoliberalismo: miradas cruzadas sobre un país laboratorio", *Revista Divergencia*, N° 6, Año 5, 2016, pp. 13-28, URL : www.revistadivergencia.cl/docs/ediciones/06/01.pdf et Antoine Faure, Franck Gaudichaud, María Cosette Godoy, Fabiola Miranda, René Jara (ed.), *Chili actuel : gouverner et résister dans une société néolibérale*, Paris, L'Harmattan, Coll. Recherches Amérique Latine, 2016.

politique et gouvernements, et aussi plus spécialement les syndicalismes latino-américains²².

Le « site de conflit » que nous avons choisi d’appréhender ici au travers d’une longue enquête de terrain menée entre 2014 et 2016, est donc ancré dans les ports. En effet, une simple revue de presse démontre à quel point l’Union portuaire du Chili (*Union Portuaria de Chile - UPCH*) a pu faire trembler le pays, provoquer d’importantes pertes financières (plusieurs centaines de millions de dollars) à un des secteurs clefs du néolibéralisme et de la chaîne d’exportation. Une Union qui oblige État, Chambre maritime et entrepreneurs à négocier ainsi que le gouvernement en place à légiférer, sur la base des revendications des dockers mobilisés. On peut dire sans s’avancer que ces résistances portuaires constituent le plus important conflit ouvrier de la dernière décennie si l’on se base sur leurs impacts économiques et leur capacité à obtenir des avancées nationales pour leurs conditions de travail et de revenus. Pour qui connaît, même superficiellement, l’histoire des revendications et mobilisations syndicales depuis la fin de la dictature, et alors que la négociation par branche est illégale au Chili, il s’agit là d’une expérience exceptionnelle et qui a attiré notre attention. A ce jour, pourtant, l’histoire récente comme celle plus ancienne des *portuarios* chiliens reste largement méconnue,

22 Voir notamment le dossier que nous avons coordonné avec Thomas Posado : *Cahiers des Amériques Latines*, « Syndicalismes et gouvernements progressistes », N° 86, 2017, URL : <https://journals.openedition.org/cal/8339> ou encore le colloque international, lui aussi co-organisé avec Thomas Posado : « Gouvernements progressistes et postnéolibéralisme en Amérique Latine : la fin d’un «âge d’or» ? », ILCEA4, CRESPPA, Institut des Amériques, Université Grenoble Alpes, 15 - 16 juin 2017, URL : <https://progresismos.sciencesconf.org>.

et encore peu étudiée, à la différence de l’historiographie des ports d’autres pays, anglo-saxons particulièrement. Notre point de départ a donc été d’essayer de participer à la reconstruction de cette histoire du temps présent, d’un cycle protestataire syndical ample et, à la fois, centré sur un acteur très spécifique. Le Chili est un pays portuaire et maritime par excellence. Coincé entre Cordillère des Andes et Océan Pacifique, son littoral accidenté s’étale du Nord au Sud sur plus de 6000 kilomètres, l’un des plus longs au monde et possède une quinzaine de zones portuaires, pour plus de trente terminaux²³. Et si dans l’imaginaire de millions de personnes parler des ports au Chili, c’est se référer à Valparaiso, la « perle du Pacifique », nous n’aborderons ici qu’à la marge « Valpo » comme le nomment avec affection ses habitants. Car, bien que restant un port important du système de transport commercial et exportateur chilien, Valparaiso est –comme nous le verrons– resté en marge de l’expérience de l’Union portuaire, car « tenu » par des syndicats traditionnels et conservateurs, hostiles à ces nouvelles formes d’action. Nos regards et nos pas se sont de ce fait dirigés de manière privilégiée vers le Sud du pays, et surtout dans le port de San Vicente-Talcahuano, ville avec une identité populaire forte et attachante de la région du Bío-Bío. Une zone profondément maltraitée par le tremblement de terre de février 2010 et où a éclosé l’Union

23 On se basera ici sur la définition officielle d’un port, selon l’État chilien : « *todo aquel espacio de mar (sectores ribereños, fondos de mar y porciones de agua) con infraestructura marítima, instalaciones portuarias (Instalación principal, muelle, terminal marítimo, etc.) y sus recintos asociados, que permitan la transferencia de carga y/o pasajeros en rutas internacionales, entre los modos marítimo y terrestre* » Cf. Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, Santiago, MOP, 2005.

portuaire. Notre étude est donc une étude du « Sud des Suds », de ce « monde du bout du monde » proche et lointain à la fois dont nous parle l'écrivain Luis Sepulveda.

Suivre la trajectoire de ces dockers en lutte, de cette insubordination ouvrière venue des ports, c'est aussi une manière de continuer à comprendre ces « politiques du conflit ouvrier » que nous tentons de décrypter depuis une vingtaine d'années. C'est aussi participer à une histoire des subalternes en Amérique Latine, celles et ceux « d'en bas », dans ce cas des travailleurs qui affrontent des conditions professionnelles difficiles, précaires et dangereuses, et dont les actions ou revendications sont souvent oubliées des manuels d'histoire. Point d'hagiographie ou d'admiration éblouie pourtant dans les lignes qui suivent : les sciences sociales et l'histoire se doivent d'être critiques et *objectivées* au risque, si non, de perdre leur raison d'être. Cependant, nous assumons la « sympathie critique » ou plutôt ce que la politiste Johanna Siméant nomme « discrète bienveillance »²⁴ à l'égard des enquêtés (syndicalistes, militants et dockers), avec qui nous avons longuement partagé, et échangé bien plus qu'un simple moment autour d'un enregistreur et de l'œil scrutateur de notre caméra.

Cet opus est organisé en cinq chapitres et autour de deux grands ensembles. Nous expliquerons tout d'abord par le détail l'approche théorique, nos conditions d'enquêtes, le corpus réuni, ainsi

24 Préface à l'ouvrage de Quentin Delpech, *Mobilisations syndicales et violences au Sud. Protester dans les usines de la sous-traitance internationale au Guatemala*, Paris/Aix-en-Provence, Éditions Karthala/Sciences Po Aix, coll. Questions transnationales, 2014, p. 13.

que les hypothèses de travail et notre problématique. Nous nous situerons également au sein des débats épistémologiques ayant trait à l'objet syndical et aux conflits de classes, paragraphe accompagné d'une révision de la littérature, en particulier sur les questions de revitalisation syndicale, politisation et « positions stratégiques ». Il nous a aussi semblé indispensable d'inscrire cette histoire récente dans un temps long, celui du mouvement ouvrier et portuaire depuis le début du siècle. C'est cependant la période plus récente, la brutale modification des conditions de travail durant la dictature, les conditions économiques et sociales du néolibéralisme « avancé », la trajectoire des grèves au cours des dernières années et la structuration syndicale actuelle qui nous intéressera en priorité afin de dresser le contexte dans lequel s'insère notre analyse. Le monde portuaire sera évidemment regardé avec attention : un monde déchiré entre solidarités populaires et privatisations, précarité quotidienne et réorganisation syndicale, dignité du docker et individualismes forcenés. Dans un deuxième temps, nous plongerons aux origines de l'Union portuaire du Chili, pour comprendre la lente incubation de cette Confédération « de fait », sans existence légale, pourtant capable de paralyser la majeure partie de l'économie de tout le pays. Nous reviendrons sur les premières victoires syndicales, les revendications principales de ces acteurs en résistance et leurs formes originales d'organisation, traversées de multiples contradictions et limites. Les répertoires d'action, le rôle des militants et des dirigeants, la difficile articulation du local au national, l'importance enfin de l'espace portuaire comme lieu de travail, de lutte et de vie seront ainsi abordés. La question de la politisation

de ce conflit, mais aussi ses avancées et ses défaites en 2013-2014, la réaction des pouvoirs publics comme des entrepreneurs du secteur (parmi les plus puissants de l'Amérique du Sud), la construction discursive de part et d'autre, la répression aussi charpentent la dernier chapitre. En conclusion, il s'agit d'envisager en quoi cette Union portuaire incarnerait un pouvoir syndical en mouvement, politique et antagonique même, bien que traversé de plusieurs tensions et sans pour cela être représentatif de l'univers du travail chilien. Nous espérons ainsi offrir une contribution à une histoire critique du champ syndical latino-américain.

PREMIERE PARTIE

Descendió el gancho y colgamos la primera carga, luego la segunda y la tercera. Trabajábamos sin hablar, sin perder un segundo, mudos, quejándonos a veces por el esfuerzo violento, pero quejándonos con rabia, empujando las barricadas, haciéndolas girar, rodar, pelean con ellas, insultándolas, mientras que por el rostro y el cuerpo nos corrían regatos de sudor, empapándonos la camiseta, mojándonos la boca con el líquido salobre que recogíamos con la resaca lengua, inconscientemente.

Manuel Rojas, *Lanchas en la bahía*, Santiago, Zig Zag ediciones, 1989.

I) Débats et orientation. Revitalisation syndicale

A/ Epistémologie(s) des syndicalismes

Encore aujourd'hui, les conflits du travail, la grève, le syndicalisme restent les parents pauvres des disciplines des sciences humaines s'intéressant aux mobilisations et aux conflits sociaux : ils apparaissent un peu comme la « mobilisation perdue »²⁵. Néanmoins, plusieurs recherches récentes ont permis des avancées croissantes dans ce domaine. Nous entendons ici par conflits du travail, « *l'ensemble des formes de protestations qui s'expriment dans l'activité professionnelle ou l'emploi ou en rapport avec ceux-ci* » (Maxime Quijoux), dont particulièrement les mobilisations syndicales, et ce en prenant en compte que ces conflits sont « polysémiques, polycéniques et polymorphes » suivant la proposition de Guy Groux²⁶.

L'approche privilégiée est celle d'une sociologie politique et historique du syndicalisme portuaire chilien, qui cherche à dépasser les clivages –parfois artificiels– entre disciplines. Plus exactement, nous nous orientons vers un enrichissement mutuel entre histoire sociale et politique, sociologie du travail et des relations professionnelles,

25 Cf. Richard Hyman, « À la recherche de la mobilisation perdue » in Amélie Pouchet (dir.), *Sociologie du travail : quarante ans après*, Paris, Elsevier, 2001, pp. 35-51 et Maxime Quijoux, « Les conflits du travail dans le monde aujourd'hui », *Critique internationale*, vol. 74, N° 1, 2017, pp. 155-161.

26 Maxime Quijoux, « Les conflits du travail : enjeux scientifiques d'un phénomène global », *Critique internationale*, vol. 64, N° 3, 2014, pp. 9-16 et Guy Groux, *Vers un renouveau du conflit social ?*, Paris, Bayard, 1998.

théories des mouvements sociaux et de l'action collective. Après de longues années de croisement, la construction disciplinaire de l'objet syndical est désormais au carrefour de plusieurs espaces scientifiques²⁷. Cette orientation vise à décloisonner des domaines d'études parfois très spécialisés et ne dialoguant pas toujours entre eux. Elle est employée par nombre de chercheurs comme une « hybridation des regards » nécessaire se révélant « particulièrement féconde » pour cerner l'objet syndical²⁸.

Ce n'est qu'ainsi que l'on peut prétendre au mieux approcher les dynamiques de l'engagement syndical, ses formes de politisation, et son rapport au champ partisan, les usages de l'action protestataire et de la négociation, les formes de structuration de ces organisations (face interne) ou encore leurs liens avec d'autres acteurs (face externe). Selon nous, ce renouveau des paradigmes permet aussi d'aller au-delà de visions parfois univoques des univers syndicaux, avec –pour résumer– en général trois manières d'aborder cet objet.

Tout d'abord, une entrée centrée sur le travail et ses conflits au sein du capitalisme. Le rapport salarial est ainsi abordé au prisme de l'antagonisme fondamental capital-travail, en termes de luttes des classes et, où le syndicalisme est l'une des composantes d'un mouvement plus large, le mouvement ouvrier²⁹. Il s'agit d'une visée

27 Vincent Chambarlhac, Georges Ubbiali (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, Paris, L'Harmattan, 2005.

28 Sophie Bérout, Baptiste Giraud, Karel Yon, *Sociologie politique du syndicalisme*, Paris, Armand Colin, 2018 et Michel Lallement, *Sociologie des relations professionnelles*, Paris, La Découverte, 2008.

29 Le processus de travail peut ainsi être compris, en suivant Braverman, comme une activité humaine d'échanges métaboliques constants entre société et

que l'on pourrait dire avant tout « macro ». Les historiens et sociologues chiliens possèdent une riche tradition d'écrits et de recherches en ce sens (que l'on pense par exemple aux innombrables écrits de l'historien marxiste Luis Vitale, décédé en 2010). D'autre part, une approche centrée en termes d'analyses systémiques des « relations professionnelles » ou « industrielles », attentives à la manière dont les organisations syndicales sont productrices de normes, règles et lois, en négociant avec l'État, les entrepreneurs et les pouvoirs en place, dans une perspective de la constitution de « partenariats sociaux ». Les travaux de l'économiste étatsunien (et ex-secrétaire au Travail du président Gerald Ford) John T. Dunlop sont pionniers en ce sens et ont encore une grande influence en Amérique Latine³⁰. Connexes, mais distinctes de celles-ci, les études sur le déclin du syndicalisme, statistiques à l'appui, ont aussi été centrales, notamment au Chili à partir des années 90. L'acteur syndical est alors présenté -directement ou implicitement- comme dépassé et ancré dans un XXème siècle révolu, celui des sociétés industrielles (et on retrouvera là l'influence de Touraine en Amérique Latine).

Enfin, troisièmement, citons le courant issu de la sociologie des mouvements sociaux, axée sur les pratiques organisationnelles, les formes d'action et leurs « répertoires », les ressources et subjectivités individuelles ou collectives, les « luttes de classements » et de sens, les

nature pour la génération de valeurs d'usages. Un processus qui est médié par la relation entre une société donnée et la technologie (Harry Braverman, *Trabajo y capital monopolista*, México, Editorial Nuestro Tiempo, 1982).

³⁰ John T. Dunlop, *Industrial Relations Systems*, Cambridge, Harvard Business School Press Classic, 1993 (1958).

agencements entre individus au sein d'une organisation, mais aussi entre organisations. Un apport, pour nous essentiel, issu des écoles aussi bien anglo-saxonnes (en termes de « politique du conflit » et de structure d'opportunités politiques) que françaises (davantage intéressées par les processus d'interaction et trajectoire des acteurs mobilisés). Il faut rajouter à ces approches venues du Nord, celles très vaste, citées en introduction des « *nuevos estudios laborales latinoamericanos* » : que l'on pense aux synthèses proposées par Enrique de la Garza ou aux multiples études collectives de terrain en cours au Chili sur la grève, les processus du travail, les « nouveaux » syndicalismes, etc.

Une telle typologie est bien entendu en partie artificielle : que l'on pense aux travaux du sociologue anglo-saxon Richard Hyman, l'une des figures les plus proéminentes des 20 dernières années pour ce qui est de l'étude du syndicalisme en Europe et qui n'a eu de cesse de décortiquer les « relations industrielles » à partir d'une grille de lecture critique qui puise dans le marxisme³¹. La plupart des travaux des nouvelles générations de chercheurs combinent, à divers degrés, ces échelles d'analyses pour essayer d'affiner la compréhension de dynamiques en évolution constante. Dans un essai éclairant, Ivan Sainsaulieu note que s'il y a bien un fort regain d'intérêt pour le travail en sciences sociales, ce n'est pourtant pas encore le cas, tout du moins dans une même ampleur, pour ce qui du syndicalisme et de ce qu'il nomme « des conflits *de* travail ». Le sociologue français s'interroge :

31 Richard Hyman, *Industrial Relations: a Marxist introduction*, Londres, MacMillan Press, 1975.

Si le conflit de travail est inhérent à la société industrielle, pourquoi a-t-il donc été si peu construit comme objet scientifique. On peut avancer qu'il obéit à une matrice complexe, très imprégnée d'une forte sensibilité aux enjeux sociaux, alternant de manière chronique survalorisation, dévalorisation, euphémisation et instrumentalisation. Il a été pour l'essentiel l'objet d'une double captation, objectiviste et subjectiviste³².

La première captation mettrait en exergue uniquement le conflit *du* travail et la lutte de classe courant le risque d'hypostasier le conflit : il devient alors un invariant structurel dans une perspective ontologique, « révolutionnaire » parfois même, un danger déjà critiqué à propos de la sociologie des mouvements sociaux. Michel Offerlé proposait ainsi en 2008 de certes prêter attention aux actions collectives protestataires, mais aussi, à leurs « bas-côtés » « *pour réintroduire l'idée d'une pluralité de registres d'action* » disponibles », dans le temps et dans les espaces sociaux et territoriaux »³³. Second risque selon Ivan Sainsaulieu : l'exact contraire, c'est-à-dire la dévalorisation du conflit, diluée dans la conception de la « démocratie sociale » et de relations professionnelles pacifiées, fortement institutionnalisées et conjointement régulées, ce qu'il qualifie de « tropismes de la négociation » : une tendance particulièrement prégnante en France au travers des sociologies de l'action de Michel Crozier. On n'appréhende alors le conflit de classe ou l'action syndicale « radicale » qu'en

32 Ivan Sainsaulieu, *Conflits et résistances au travail*, Paris, Presses de SciencesPo, 2017, p. 11.

33 Michel Offerlé, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, vol. 81, N° 1, 2008, pp. 181-202.

termes anomiques. A y regarder de plus près, une telle approche « régulationniste » est assez minoritaire dans la littérature scientifique actuelle au Chili, du fait notamment d'une expérience historique où les relations syndicats – patronat – État ont été régulièrement marquées du sceau de la conflictualité, de la répression et de la violence. Enfin, dernier biais possible selon Sainsaulieu, une « pente idéaliste », qui en réaction aux théories parfois très structuralistes des sociologies anglo-saxonnes, chercherait à penser les mouvements sociaux et syndicaux surtout à partir de leurs *affects*, discours et identités.

Pour notre part, nous revendiquons l'hybridation disciplinaire évoquée plus haut, avec pour constat que le syndicalisme doit être restitué historiquement dans le cadre du rapport capital-travail, mais qu'il est également indispensable d'utiliser tout l'outillage de la sociologie et de la science politique, tout particulièrement l'apport de la sociologie des mouvements sociaux, pour le comprendre dans sa complexité multi-niveaux et multi-scalaire³⁴. Nous ne prétendons, par ailleurs, aucunement réduire les conflits sociaux des sociétés contemporaines à ceux du travail, ni même que la seule forme d'action syndicale serait celle du conflit de classe ou la grève. C'est, de fait, souvent plus l'exception que la règle, alors que diverses formes de consentement, acceptation tacite ou soumission (forcée ou volontaire) existent en général dans l'espace professionnel, espace fortement hiérarchisé et

34 Voir : Olivier Fillieule, Isabelle Sommier, Eric Agrikoliansky (dir.), *Penser les mouvements sociaux, Conflits sociaux et contestations dans les sociétés contemporaines*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2010 et Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu (dir.), *Dictionnaire des mouvements sociaux*. Paris, Presses de Sciences Po, coll. Sociétés en mouvement, 2009.

contrôlé. Mais aussi car l'un des pans importants de l'activité syndicale est précisément la négociation, la concertation, et la participation dans diverses arènes institutionnalisées. Cette étude sera néanmoins focalisée sur des formes prolongées et notoires de conflictualité syndicale menées par un secteur du salariat précarisé de la classe ouvrière chilienne : celui des dockers dans les années 2010.

Plus généralement, nous continuons de revendiquer la filiation des travaux E. P. Thompson qui ont irrigué l'histoire sociale et politique des travailleurs depuis 50 ans. Pour l'historien anglo-saxon, la formation de la classe ouvrière est le produit d'une expérience et d'une relation sociale, un processus en mouvement, à la fois déterminé par la « vie matérielle », les relations de production, le contexte économique et par la vie sociale, culturelle, subjective, qui dans des moments déterminés peut favoriser la conscience de classe ou, plus exactement, « *la disposition à se comporter comme classe* ». Ainsi, la classe n'est pas, elle devient : « *La classe ouvrière n'est pas apparue comme le soleil à un moment donné. Elle a été partie prenante de sa propre formation* »³⁵. Expérience, conscience, subjectivation et « économie morale » (c'est-à-dire un ensemble de pratiques, de valeurs politiques et culturelles communautaires³⁶) sont donc également au cœur de la constitution en tant que classe des subalternes. Le

35 Cf. Edward P. Thompson, *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris, Éditions Points-Le Seuil, 2012 et le texte de présentation de ce livre par Miguel Abensour.

36 Sur cette notion et sa postérité multiple : Didier Fassin, « Les économies morales revisitées », *Annales HSS*, novembre-décembre 2009, N° 6, pp. 1237-1266, URL : <https://www.cairn.info/revue-Annales-2009-6-page-1237.htm>.

sociologue italo-mexicain Massimo Modonesi a alimenté cette réflexion théorique par la suite dans d'autres directions, en montrant comment on pourrait articuler -au lieu de les opposer- les notions de *subalternité*, *antagonisme* social et *subjectivation* ou *autonomie* politique qui se nichent au creux des relations de domination, non de manière synchronique, mais plutôt diachronique suivant les contextes et séquences historiques³⁷. A chaque fois, le passage de la subalternité à l'antagonisme et/ou de l'antagonisme à la subjectivation politique ne sont en aucun cas prédéterminés, ni garantis pour les mouvements populaires qui entrent en conflit contre des formes diverses d'hégémonie politique ou sociale. Et ce qui nous intéresse ici est de voir en quelle mesure les cycles protestataires syndicaux peuvent exprimer, dans certaines conjonctures, l'antagonisme social des travailleurs qui, par leurs mobilisations, pourront amorcer des formes de politisation et de subjectivation antagoniques et autonomes.

Mais d'ailleurs : qu'est-ce qu'un syndicat ? Une définition de dictionnaire tout d'abord : « *groupement constitué pour la défense d'intérêts communs* »³⁸. On sait que étymologiquement le mot « syndicat » est formé de deux racines : le radical grec « *syn* », marquant l'idée de réunion, d'union ; et « *diké* », la règle, le droit, la justice. Anne-Marie Hetzel a montré en faisant une recension sur un siècle à quel

37 Pour approfondir l'approche théorique autour de cette « triade conceptuelle », voir : Massimo Modonesi, *Subalternidad, antagonismo, autonomía*, Buenos Aires, CLACSO-Prometeo-UBA Sociales Publicaciones, 2010.

38 Tiré du dictionnaire Larousse, URL : <http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/syndicat/95343>.

point cette notion est dépendante de son contexte d'énonciation³⁹. Le syndicalisme désigne à la fois l'action collective dans la sphère du travail et les organisations qui se donnent pour objectif la défense des personnes ayant un intérêt professionnel commun. Il s'agit ainsi d'un terme « polysémique » qui a trait à l'activité de représentation et de mobilisation des salarié.e.s au sein du capitalisme⁴⁰. Et derrière cette visée pluraliste se cache aussi l'ambivalence même de la « forme syndicale » en Amérique Latine⁴¹, comme sous d'autres latitudes. Car le syndicat possède une double nature. Il est un objet de tension (et *en* tension), à la fois facteur d'intégration et de négociation du salariat, producteur de compromis social et d'institutionnalisation des demandes, mais aussi reflet de l'antagonisme capital-travail et à ce titre producteur de conflits de classe⁴². Sophie Bérout va dans le même sens, en soulignant que les syndicats sont conjointement en *opposition* et en *homologie* avec le système économique :

Dépendants d'une communauté de travail qu'ils ne constituent pas, les syndicats tentent de produire un intérêt commun, qui englobe et dépasse les intérêts individuels, d'établir des solidarités

39 Hetzel Anne-Marie, « Quand les dictionnaires parlent du syndicat », *Mots*, N° 36, septembre 1993, pp. 102-116.

40 Sophie Bérout, « Syndicalisme » in Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu, dir, *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2009, pp. 540-548.

41 Paula Abal Medina, Bruno Fornillo, y Gabriela Wyczykier (dir.), *La forma sindical en América Latina. Miradas contemporáneas*, Buenos Aires, Nueva Trilce ediciones, 2012.

42 Georges Ubbiali, « Epistémologie et sociologie du syndicalisme », in Vincent Chambarlhac, Georges Ubbiali (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, op. cit, pp. 135-156.

entre travailleurs. Ils puisent ainsi leur légitimité dans leur capacité à être en prise avec les expériences concrètes des travailleurs, avec ce qui se joue dans leur vécu au travail, c'est-à-dire aussi avec la forme dans laquelle s'incarne le rapport salarial en termes de conditions de réalisation et d'exploitation de la force de travail. En contrecoup, et parce que leur activité est elle-même inscrite et modelée par ce rapport salarial, les syndicats en sont profondément marqués et ont tendance à reproduire les divisions qui existent dans l'activité de travail et que celle-ci engendre ou renforce : division sociale, sexuelle, générationnelle, ethnique à l'échelle d'un établissement ou d'une entreprise, à l'échelle d'un territoire, d'une ville, d'un pays ou à l'échelle internationale⁴³.

Cette tension permanente n'est pas des moindres au moment de penser le syndicalisme contemporain, car il se traduit dans la vie quotidienne de ces organisations. Avant d'exposer notre travail de terrain et d'hypothèses de recherche, revenons brièvement sur quelques concepts que nous utiliserons comme guides tout au long de cet écrit.

43 Sophie Bérout, « Piste pour une lecture marxiste des enjeux syndicaux contemporains », *Revue Contretemps*, N° 28, 2016, pp. 81-91, URL : <https://www.contretemps.eu/marxisme-syndicalisme-beroud>.

B/ Revitalisation syndicale, force « stratégique » et politisation au/du travail

Première idée, il nous paraît essentiel de positionner ce que le politiste Sidney Tarrow nomme le *site de conflit*⁴⁴ étudié (dans notre cas le mouvement syndical portuaire chilien), dans un univers social plus large, et dans ses relations avec d'autres acteurs, institutions et pouvoirs. Pour ce faire, il existe plusieurs manières de nommer ces ensembles, parmi lesquelles la notion de « champ syndical ». On sait que celle de « champ » est issue de la sociologie de Bourdieu et qu'elle a connu de nombreuses déclinaisons depuis. Bourdieu lui-même a très peu abordé les questions syndicales dans ses travaux, et lorsqu'il l'a fait, c'est dans un rapport politique et médiatique au syndicalisme qu'il s'est plutôt affirmé dans le sillage des mouvements de 1995 en France. Cependant, certains de ses héritiers se sont interrogés sur la pertinence heuristique de parler de « champ syndical » pour en montrer, finalement, l'utilité. Ainsi le *champ syndical* indique une compréhension du phénomène syndical comme une activité spécifique, comme relevant d'un espace social ayant ses dynamiques propres et conflits internes, ses principes, ses divisions et organisations *sui generis*. Ce concept :

permet de sortir d'un mode d'appréhension trop plat de l'objet syndical. Il permet d'adopter, en effet, une approche à la fois

44 Un « site de conflit » est ici entendu comme « *un ensemble humain qui joue le rôle d'instigateur, de destinataire et/ou de théâtre de la politique du conflit* » (Sidney Tarrow, Charles Tilly, *Politique(s) du conflit. De la grève à la révolution*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2015, p. 334).

*structurale et relationnelle et surtout d'étudier dans un même mouvement les propriétés des organisations, celle des agents qui évoluent en leur sein, les représentations qui nourrissent les pratiques*⁴⁵.

Envisagé de la sorte, le syndicalisme constitue un champ de force traversé de turbulences multiples, de divisions organisationnelles et différences idéologiques, qui est aussi en lien avec le champ politique⁴⁶, l'État, le patronat, les médias, etc., et c'est là l'intérêt de l'aborder de la sorte en décryptant les relations qu'il établit avec d'autres univers socio-politiques. La notion de champ syndical permet aussi de dresser les relations entre syndicalisme et ce qu'on nommera, avec Lilian Matthieu, « espace des mouvements sociaux », soit « *un univers de pratique et de sens relativement autonome à l'intérieur du monde social, et au sein duquel les mobilisations sont unies par des relations d'interdépendance* »⁴⁷. Comment se tissent les relations entre organisations au sein de champ syndical, mais aussi entre le syndicalisme et d'autres acteurs mobilisés, une question essentielle pour comprendre la place et l'importance d'une expérience de résistance au travail.

Une autre problématique nous intéresse : celle du « pouvoir » et de la politisation syndicale. Sur ces thèmes, la littérature est assez

45 Sophie Bérout, « Sur la pertinence heuristique du concept de champ syndical » in Maxime Quijoux (dir.), *Bourdieu et le travail*, Rennes, PUR, 2015, p. 337.

46 Cf. Pierre Bourdieu, *Propos sur le champ politique*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2000.

47 Mathieu Lilian, « L'espace des mouvements sociaux », *Politix*, vol. 1, N° 77, 2007, pp. 131-151, URL : <https://www-cairn-info.sidnomade-2.grenet.fr/revue-politix-2007-1-page-131.htm>.

abondante, bien que dispersée. Un travail de référence reste celui de R. Hyman. Ce dernier assume le syndicalisme comme un instrument de pouvoir des salariés dans le cadre du processus de travail, instrument qui peut, sous certaines conditions, leur permettre d'exercer un contrôle collectif, sur leur condition de travail et d'emploi, contrôle qu'ils ne peuvent réaliser seuls, en tant qu'individus isolés. Dans ses réflexions, Hyman insiste sur la nécessité de sortir d'une lecture seulement institutionnelle des relations entre syndicats et patronat pour comprendre l'ampleur des enjeux de pouvoir dans l'entreprise, mais aussi en dehors de celle-ci. A cette aune, les relations industrielles ne sont pas un jeu de régulation entre des acteurs de poids égal, mais bien une question du pouvoir (asymétrique) qui passe par les conditions de mise au travail, de domination et par les formes que prend l'exploitation de la force de travail. Ce pouvoir dépend aussi des évolutions extérieures à la production, au sein de ce que Hyman définit comme le triangle « marché, société, classe », qui constitue « la géométrie du syndicalisme »⁴⁸. Les organisations syndicales sont, selon les contextes, plus ou moins proches de l'un des sommets du triangle symbolisant trois rôles idéal-typiques : agent économique et négociation sur le marché du travail, partenaire social recherchant une meilleure intégration sociale des travailleurs, organisation de lutte et poursuite conflictuelle d'intérêt de classe⁴⁹. Et « *ce sont donc moins les angles*

48 Richard Hyman, « La géométrie du syndicalisme : Une analyse comparative des identités et des idéologies », *Relations Industrielles / Industrial Relations*, vol. 52, N° 1, 1997, pp. 7-38, URL : <https://www.jstor.org/stable/23074221>.

49 Hyman compare aussi trois modèles - historiques : anglais (entre « marché et classe », de l'économisme militant vers le partenariat social) ; italien (entre « classe

du triangle qui doivent retenir l'attention que les directions vers lesquelles bougent les curseurs des revendications et des actions syndicales »⁵⁰.

D'autre part, plusieurs auteurs ce sont intéressés aux capacités des organisations syndicales à « renouveler » leur formes d'action, voire à les « revitaliser », perspectives qui s'inscrivent dans la *Framing Theory* et celle du processus de travail. Parmi les auteurs qui ont fortement développé cette orientation citons Carola Frege et John Kelly⁵¹. L'intérêt pour notre objet est de souligner comment peuvent se renouveler les formes syndicales non seulement en interne et sur le lieu de travail, mais aussi en lien avec d'autres syndicats et/ou acteurs de la société civile. En France, des sociologues ont insisté sur ces revitalisations en contexte néolibéral, tout en montrant que l'ancien chevauche souvent le nouveau (parfois l'inverse), et que les répertoires d'action collective actuels empruntent à l'histoire aussi bien qu'aux nouvelles technologies, et au local qu'à l'international⁵². Levesque Christian et Murray Gregor notant avec insistance, quant à eux que,

et société », de la lutte des classe vers l'échange politique et le microcorporatisme) ; allemand (entre « société et marché », du productivisme vers la négociation des concessions).

50 Introduction au dossier : Claude Poliak, Manuel Schotté, Laurent Willemez (dir.), « Syndicalismes en lutte », Revue *Savoir/Agir*, N° 27, mars 2014.

51 Carola Frege, John Kelly, *Varieties of Unionism. Strategies for Union Revitalization in a Globalizing Economy*, Oxford, Oxford University Press, 2004 et Carola Frege, John Kelly, "Union Revitalisation Strategies in Comparative Perspective", *Europe Industrial Relations Journal*, vol. 1, N° 9, pp. 7 – 24.

52 Michel Lallement, Frédéric Rey, « Conflits du travail et action syndicale : une nouvelle jeunesse ? », *Idées économiques et sociales*, vol. 4, N° 178, 2014 pp. 4-6, URL : <https://www.cairn.info/revue-idees-economiques-et-sociales-2014-4-page-4.htm>.

pour comprendre le *pouvoir syndical* et son renouvellement éventuel⁵³, il faut isoler des « ressources fondamentales de pouvoir » : la solidarité et l'unité interne, l'ancrage dans des réseaux, les ressources discursives et symboliques et, enfin, les ressources d'infrastructure (matériel, locaux, etc.)⁵⁴. Ils ajoutent que « *les ressources seules ne suffisent pas. Les syndicats doivent également être capables de les utiliser* » en démontrant des « *aptitudes stratégiques* ». Citons, la capacité de « *médiation entre des intérêts [divergents]* », l'encadrement et l'articulation d'actions collectives dans le temps et dans l'espace ou encore « *l'apprentissage* » au fil des luttes. Des propositions à mettre à l'épreuve sur la base de notre travail de terrain.

Au Chili également la discussion sur le renouveau du syndicalisme, et même parfois sur « sa renaissance », est très présente. C'est aussi le cas dans plusieurs pays latino-américains. D'ailleurs, Cecilia Senén González (en travaillant sur l'Argentine des Kirchner⁵⁵) note néanmoins que cette catégorie de « revitalisation » n'indique en rien

53 Levesque Christian, Murray Gregor, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », *La Revue de l'Ires*, 2010/2, N° 65, p. 41-65, URL : <https://www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-41.htm>.

54 Ils notent cependant : « *Les ressources organisationnelles peuvent aussi bien favoriser que freiner le renouveau de l'action syndicale. Aux Etats-Unis, le débat autour de « la résistance culturelle au changement » est un euphémisme pour caractériser les tensions entre les pratiques habituelles des dirigeants et des militants et les nouvelles méthodes de mobilisation illustre comment l'attribution des voitures aux permanents syndicaux peut être une barrière au changement dans les organisations syndicales* » (Ibid).

55 Cecilia Senén González, «La revitalización sindical Argentina durante los Kirchner», *Revista Trabajo*, Centro de Análisis del Trabajo, OIT, julio 2011, pp. 39-64. Consulter également : Cecilia Senén González, Julieta Haidar, «Revitalización sindical en perspectiva comparada. Un aporte al análisis sectorial en Argentina», en Arturo Fernández, Cecilia Senén González (comps.), *Estado*,

si ce phénomène est le produit d'actions de transformation de l'acteur syndical (donc proactif) ou plutôt d'une réaction (défensive) à des changements économiques ou politiques. Si on s'en tient au cas chilien, dès la fin de la dictature s'installe la notion de « Nouveau Syndicalisme » (NS)⁵⁶. Un NS dont les origines sont parfois situées à l'époque du nouveau code du travail (1979) qui modifie toutes les règles légales et de négociations collectives⁵⁷. Cette idée de nouveauté marque d'abord un constat objectif : la profonde transformation des structures économiques dès les années 80, l'explosion du secteur des services, la destruction du mouvement ouvrier traditionnel avec l'apparition de ce que l'on a appelé « la crise » du syndicalisme chilien (dont la chute brutale de nombre d'affiliés)⁵⁸. La théorie du NS fait aussi référence à un autre phénomène, plus « actionnel » celui-là. A la faveur de la remontée du nombre de grèves et de conflits du travail à partir 2006, l'émergence de nouvelles pratiques et subjectivités déborde largement le lieu de travail. Sans nier l'intérêt de ces analyses,

instituciones laborales y acción sindical en países del Mercosur frente al contexto de la crisis mundial, Buenos Aires, Prometeo, 2010, pp. 231-261.

56 Eugenio Díaz-Corvalán, "Nuevo sindicalismo. Viejos problemas. La Concertación en Chile", *Nueva Sociedad*, N° 124, avril 1993, pp. 114-121, URL : <http://nuso.org/articulo/nuevo-sindicalismo-viejos-problemas-la-concertacion-en-chile>.

57 Rolando Álvarez, "El plan laboral y la negociación colectiva: ¿origen de un nuevo sindicalismo en Chile? 1979-1985", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, N° 35, 2012, URL : ppct.caicyt.gov.ar/index.php/ravignani/article/view/2097.

58 Voir par exemple : Pablo Baltera, Juan Pablo Dussert, *Nuevo sindicalismo y dinámicas regionales en Chile*, Santiago, División Nacional del Trabajo, 2008 ; Roberto Figueroa, *Diagnóstico del movimiento sindical en Chile según informaciones estadísticas: 1990-2004*, Santiago, ONG Entorno, 2006 ; Víctor Ulloa, *El movimiento sindical chileno del siglo XX hasta nuestros días*, Santiago, OIT, CUT, 2013.

de ses apports, nous avons pointé avec une équipe de chercheurs de la Faculté de sciences sociales (FACSO) de l'Université du Chili, les limites de la notion de « nouveau » syndicalisme. Alors que nombre d'organisations ou dirigeants des franges dites « traditionnelles » pratiquent parfois les mêmes formes d'action : la « nouveauté » est en fait aussi souvent la réactivation plus ou moins « modernisée » de répertoires historiques préexistants (remontant parfois jusqu'au XIX^{ème} siècle). D'autre part, nous avons proposé de développer pour le champ syndical chilien, la notion (moins dichotomique) de *revitalisation sindical* (exposée plus haut), mais aussi de discuter celle de *politisation sindical*⁵⁹. Le postulat s'inscrit, lui aussi, dans le questionnement sur la précarisation du travail néolibérale et son impact sur les identités de classe ou les subjectivations salariales (plutôt comme frein d'ailleurs de l'action syndicale conflictuelle⁶⁰).

En assumant la distinction classique entre *la* politique (en tant qu'expression restreinte, institutionnelle de la représentation) et *le* politique (en tant qu'expression des débats, désaccord et conflits d'une

59 Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel and Miguel Urrutia, « Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica para el análisis de la trayectoria reciente del movimiento sindical chileno », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70626> et Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel and Miguel Urrutia, « Conflictividad laboral y politización. Una aproximación a las orientaciones políticas del sindicalismo en el “neoliberalismo maduro”, 1989-2015 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70639>.

60 Sur cette réflexion: Dasten Julián Véjar, “Precariedad laboral y estrategias sindicales en el neoliberalismo: Cambios en la politización del trabajo en Chile”, *Psicoperspectivas*, N° 17, Vol. 1, 2018, URL : <https://doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol17-issue1-fulltext-947>.

communauté humaine), l'objectif est d'interroger les modes d'insertion du processus de travail et des mouvements syndicaux dans différents niveaux de politisation. Ceci est d'autant plus intéressant que notre objet s'insère dans un contexte où le Chili se caractérise (depuis au moins 2011) par une politisation croissante de fractions significatives des classes populaires et des étudiants (ainsi qu'a pu le souligner le PNUD⁶¹). D'autre part, il s'agit de prendre en compte l'historicité de l'acteur syndical et ouvrier chilien, qui s'est forgé dans un rapport étroit (parfois hétéronome même) à la politique depuis la fin du XIX^{ème} siècle. La politisation est entendue ici dans une optique large, sans pour autant laisser de côté la question des rapports aux forces partidaires et institutionnelles, évidemment importantes dans la fabrique d'un mouvement syndical :

podemos observar orientaciones de la politización de los procesos de trabajo atendiendo si esta se enfoca hacia el interior de la unidad productiva (politización endógena) o si se refiere hacia sus conexiones con el conjunto del orden social (politización exógena) referido a los límites y formas de organización del proceso de trabajo ya sea en el ámbito interno de la unidad productiva, o externo, relacionando los procesos de trabajo con las formas institucionales que organizan la vida en común⁶²

61 PNUD, *Informe sobre Desarrollo Humano en Chile 2015. Los tiempos de la politización*, Santiago de Chile, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, 2015. Sur ces questions générales du politique comme conflit, dissensus et désaccord, nous renvoyons à l'œuvre de Jacques Rancière, dont : *La Méésentente*, Paris, Galilée, 1995 et *Aux bords du politique*, Paris, Gallimard, 2004.

62 PNUD, *Informe sobre Desarrollo Humano en Chile 2015*, op. cit.

De plus, outre cet aspect double (endogène/exogène), nous avons déterminé –en suivant Rodrigo Baño⁶³, des niveaux de politisation syndicale inégaux et combinés, allant de demandes économique-salariales « classiques » jusqu'à des expériences de contrôle de la production. Partant d'identités de caractère corporatistes jusqu'à des grammaires de subjectivation protestataire que l'on pourrait qualifier de « rupturistes », elles prétendent incarner un projet politique « alternatif », telles qu'elles ont existé transitoirement au Chili durant l'Unité Populaire⁶⁴ (voir le tableau en Annexe 1). Là encore, reste à voir l'opérativité de telles propositions en ce qui concerne le syndicalisme portuaire analysé dans cet essai.

Dernier aspect théorique que nous souhaitons amorcer ici : la question de la « position stratégique » de certains secteurs salariés au moment où ils se mobilisent. Plusieurs études internationales sur l'histoire des dockers ont montré que le contrôle d'un des éléments essentiels de la chaîne d'exportation de toute économie globalisée moderne (les ports) donnent un certain *pouvoir* à leurs syndicats et du *poids* à leurs luttes. Un constat qui fait consensus dans la littérature : que l'on pense à l'histoire monumentale en deux tomes sur 200 ports du monde (mais aucuns chiliens) dirigée par Sam Davies, Colin J. Davis et ses collègues, aux études historiques de Michel Pigenet sur

63 Rodrigo Baño, *Lo social y lo político: Un dilema clave del movimiento popular*, Santiago, FLACSO, 1985. Voir également : Hyman Richard, Gumbrell-McCormick Rebecca, « Syndicats, politique et partis : une nouvelle configuration est-elle possible ? », *La Revue de l'Ires*, vol. 2, N° 65, 2010, pp. 17-40, URL : www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-17.htm.

64 Franck Gaudichaud, *Chili 1970-1973. Mille jours qui ébranlèrent le monde*, op. cit.

les ports français (qui parle du « pouvoir exceptionnel » du syndicalisme portuaire) et de John Barzman sur le Havre ou, encore, à celles sur le « radicalisme » et les conflits de classe portuaires à Liverpool, Londres, New York ou en Californie (avec les travaux de Alice Mah, Calvin Winslow, William J. Mello, ou C.J. Davis)⁶⁵. Tous montrent que cette « position » stratégique des ports est l'objet de bien des préoccupations de la part des États, des autorités maritimes civiles et militaires ou du patronat des secteurs dont les revenus dépendent de l'exportation par voie maritime (sans même mentionner les propriétaires des ports eux-mêmes lorsqu'ils sont privés). Les dockers ont ainsi, pour reprendre les catégories de Massimo Modonesi à propos du « principe antagoniste » des mouvements populaires, la *possibilité* par leurs mobilisations et quelquefois la *capacité* de bloquer la quasi-totalité d'une économie nationale ou régionale, surtout si ces actions signifient une radicalisation telle que c'est l'espace portuaire lui-même qui se trouve occupé. Dans ce cas, les capacités des autorités ou des entrepreneurs de contourner ces blocages sont contrecarrées.

Dans le cas chilien, les études sur les ports et mobilisations syndicales des dockers sont rares. Néanmoins la question de la « position stratégique » de certaines fractions de la classe ouvrière au sein du modèle néolibéral mobilise déjà plusieurs chercheurs, essentiellement des sociologues du syndicalisme et des historiens de l'économie minière et/ou du mouvement ouvrier. Dès les années 90, certaines études de Julio Pinto, sur la fin du XIX^{ème} siècle, avançaient l'idée

65 Nous citons leurs divers ouvrages en bibliographie et reprenons plusieurs d'entre eux au fil de notre argumentation.

que les travailleurs portuaires de Tarapacá se trouvaient dans une position de « *válvula de escape* » du modèle de capitalisme minier de la fin du XIX^{ème} siècle, et donc avec un certain pouvoir de nuisance en cas de résistances collectives organisées⁶⁶. Mais une telle intuition a été peu reprise par la suite, à quelques exceptions près (voir le paragraphe sur l'historiographie portuaire au Chili). Cependant, la position stratégique est revenue en force dans le débat académique, en même temps qu'au sein des équipes militantes syndicales depuis une dizaine d'années à la faveur de l'apparition de conflits et grèves dans des unités productives au cœur du « modèle » économique chilien. Citons la « longue grève du saumon » de l'année 2007 (le Chili étant l'un des premiers producteurs et exportateurs de ce poisson au monde), les conflits dans l'industrie forestière dans le Sud du pays (très durs et ponctués d'une violente répression) ou encore les grèves dirigées par la Confédération des Travailleurs du Cuivre, donc dans le domaine stratégique par excellence de l'économie du pays, notamment durant la période où le syndicaliste communiste Cristian Cuevas mène la CTC (2007-2008)⁶⁷.

66 Julio Pinto V., «La transición laboral en el norte salitrero: la Provincia de Tarapacá y los orígenes del proletariado en Chile 1870-1890», *Revista Historia*, N° 25, Santiago, 1990, pp. 207-228 et Julio Pinto V., «¿Cuestión social o cuestión política? La lenta politización de la sociedad popular tarapaqueña hacia el fin de siglo (1889-1900)», *Revista Historia*, N° 30, Santiago, 1997, URL : <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/9654>.

67 Voir par exemple : Orlando Caputo, Graciela Galarce, « La huelga en Minera Escondida y la reactivación del movimiento social en Chile », *OSAL*, N° 20, CLACSO, 2006, URL: <http://biblio.trabajosocial.unlp.edu.ar/meran/opac-detail.pl?id1=10846> et les études de cas dans : Antonio Aravena, Daniel Nuñez (eds.), *El renacer de la huelga obrera en Chile*, op. cit.

Si les ports n'apparaissent malheureusement pas dans ces textes, ils offrent des éléments importants de réflexions. Une bonne synthèse sur ce débat est la recherche de la sociologue Loreto Quiroga⁶⁸. Sur le plan de la discussion théorique, c'est sans conteste le livre de John Womack qui apparaît comme la publication incontournable. Dans un livre publié en 2007⁶⁹, il revient sur plusieurs études de cas pour proposer une interprétation critique et enrichie des suggestions faites par Dunlop des décennies auparavant. Womack argumente que certaines franges de la classe ouvrière peuvent acquérir des positions stratégiques qui leur donnent un « pouvoir disruptif » très fort au sein des relations de travail et de production. Et si ce pouvoir peut s'exprimer sur le plan culturel, social, politique, il serait toujours en lien avec un contrôle et une maîtrise technique que ne possèdent pas d'autres catégories sociales:

a diferencia de éstas, la que se ve en el trabajo es la fuerza específica y exclusivamente obrera, a final de cuentas la única fuerza obrera. Además y a diferencia de las otras, la del trabajo es fuerza no sólo en sentido positivo, por lo que aporta, por la producción, sino también, y en esto radica lo más especial, en sentido negativo, por lo que quita o resta a la producción cuando deja de operar,

68 Loreto Quiroga Carvajal, *Conciencia y uso del poder disruptivo: Sentidos atribuidos por las dirigencias sindicales de empresas y sectores estratégicos para el movimiento sindical chileno*, Tesis de pregrado en Sociología, FACSQ, Universidad de Chile, 2015, URL: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/139828>.

69 John Womack Jr., *Posición Estratégica y Fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.

*que es muchísimo en el caso de las posiciones industrial y técnicamente estratégicas*⁷⁰.

Une position d'autant plus importante qu'elle s'insère dans le cadre d'un secteur économique fortement internationalisé, et qui peut donc bloquer la chaîne de valeur et le fonctionnement de plusieurs branches économiques, en amont de cette position, mais aussi en aval et en dehors des frontières (un exemple qui s'adapte particulièrement bien à celui des ports⁷¹). Enfin, pour Womack, seulement

*mediante el estudio de distintas industrias de un país, podemos entender cuáles son altamente estratégicas a nivel nacional (e incluso internacionalmente), cuáles son sólo provincialmente estratégicas, cuáles lo son localmente y cuáles no lo son*⁷².

D'autres auteurs ont poursuivi ces propositions épistémiques avec pour préoccupation de comprendre le « pouvoir disruptif » de tel ou tel syndicat à un moment donné. Au Chili, le sociologue Santiago Aguiar propose une réflexion sur cette base, mais avec quelques inflexions. Il axe son argumentation autour d'une interrogation sur le « poids stratégique » de certains secteurs en rappelant que ce n'est pas le nombre de travailleurs qui détermine toujours leur poids, ainsi en est-il au Chili d'un secteur très minoritaire comme les mineurs de cuivre. Aguiar invite ainsi à porter son attention sur le « poids économique » de chaque branche pour déceler là où les salariés peuvent

70 Ibid., p. 52.

71 Nippin Anand and Andrew Grainger, "The port as a critical piece of national infrastructure", *Safety and Reliability*, 1, 2018, URL: <http://dx.doi.org/10.1080/09617353.2017.1334292>.

72 John Womack Jr., *Posición Estratégica y Fuerza obrera*, op. cit., p. 69.

éventuellement affirmer un poids stratégique. Dans le cas chilien, la mine, les services financiers et l'industrie manufacturière sont au cœur du système. Cependant, il ajoute que certains cas sont spéciaux, non pas du fait de leur poids économique, mais du fait de la capacité à bloquer les autres branches (l'énergie ou le transport, dont les ports), voire d'une tradition de mobilisation historique. En conclusion, le sociologue isole comme déterminants pour le Chili : l'extraction minière (du cuivre en particulier, le Chili étant le premier producteur mondial) ; la classe ouvrière de l'exploitation forestière (importance de ses exportations), les salariés de l'industrie du saumon et, enfin, les dockers (en tant que nœud central de plus de 85% des exportations du néolibéralisme chilien). Il y ajoute des secteurs concentrant une très grande quantité de main d'œuvre telle que l'agriculture ou le secteur de l'alimentation. Une affirmation largement mise en doute par Loreto Quiroga :

Así, tanto los elementos de tradición de lucha como el gran número de trabajadores involucrados pueden ser factores que atenten contra el carácter estratégico de un sector, al considerarse la presencia de burocratización sindical, tendencias corporativistas y la dificultad organizacional que representa para el movimiento sindical el organizar a grandes grupos de trabajadoras, en contextos de alta fragmentación sindical y baja existencia de organizaciones supra-sindicales que permitan organizar el uso coordinado del poder disruptivo de manera efectiva⁷³.

73 Loreto Quiroga, *Conciencia y uso del poder disruptivo*, op. cit., p. 144.

Quiroga insiste plutôt quant à elle sur les éléments idéologiques, de subjectivation et de politisation de la question syndicale, les facteurs de construction d'unité interne et d'ouverture externe vers d'autres acteurs, les stratégies organisationnelles et d'usage d'un ensemble de ressources, apprentissages et savoir-faire militants, les capacités à se projeter et à évaluer les rapports de force conjoncturels et historiques, sans lesquels telles ou telles positions dans les relations de production ne peuvent expliquer un pouvoir syndical « disruptif ». C'est donc cet ensemble de données que nous nous proposons d'essayer d'assembler sur plusieurs niveaux dans les pages suivantes, non sans auparavant avoir présenté nos hypothèses principales, problématiques et sources.

C/ Problématique, sources et condition d'enquête dans ce « monde du bout du monde »

On sera d'accord avec Nathalie Heinich qu'il :

n'existe pas de méthode qui soit en elle-même meilleure qu'une autre : la qualité d'une méthode se mesure à son adaptation à ce qui est visé. Et ce qui est - ou devrait être - visé par toute enquête empirique, c'est une problématique. Aussi toute recherche empirique qui ne se contente pas d'avoir un objet et un terrain, comme c'est malheureusement souvent le cas, se doit-elle de fournir une réponse claire à une double question : quelle problématique ? Et quelle méthode ?⁷⁴.

74 Heinich Nathalie, « Objets, problématiques, terrains, méthodes : pour un pluralisme méthodique », *Sociologie de l'Art*, vol. 2, 2006, pp. 9-27, URL : <https://www.cairn.info/revue-sociologie-de-l-art-2006-2-page-9.htm>.

Comment avons-nous réuni notre corpus de sources et d'entretiens ? Selon quels cheminements les avons-nous croisés avec notre réflexion théorique ? Au final pour répondre à quelles hypothèses et problématique générale ?

Ce travail de recherche a été permis par une présence au long cours au Chili durant deux ans, en 2014 et 2015, grâce tout d'abord à un congé-recherches (CRCT) attribué par le Conseil national des universités (section 14), puis dans le cadre d'une délégation CNRS (section 40) à Pacte – UMR 5194 (Université de Grenoble), mais en détachement comme chercheur invité de la Faculté de sociologie de l'Université du Chili (FACSO) à Santiago, avec un travail mené notamment avec l'équipe de recherche du sociologue Miguel Urrutia F. qui enquête depuis plusieurs années sur le mouvement syndical, avec une visée pluridisciplinaire. L'objet de l'enquête a été déterminé avant le départ, sur la base d'une lecture attentive de la littérature portant sur les mobilisations syndicales récentes en contexte néolibéral, d'une révision de la presse quotidienne et hebdomadaire aussi et, enfin, de plusieurs conversations avec des collègues sur place. Ce panorama préliminaire montrait, d'une part, l'absence d'études sur l'Union portuaire du Chili (UPCH), organisation récente et encore en construction (on pourrait même dire qu'elle l'est encore à ce jour...). Une UPCH qui semble faire preuve d'un réel dynamisme, de radicalité et d'inventivité, malgré d'évidentes faiblesses et contradictions. Et de l'autre, le constat de la présence de ces mobilisations dans la presse généraliste comme spécialisée (à plusieurs reprises en première page), mais aussi de son impact socio-politique. Au plus

fort des mobilisations de cette période, les revendications des dockers étaient au centre des discussions au plus haut sommet de l'État et des représentations patronales du pays.

C'est ainsi que nous avons décidé d'analyser la construction et le développement de cette Union syndicale originale. Dans ce cas, nous n'avons pas « observé le travail » des dockers dans le port, mais plutôt « observé le travail syndical » en train de se faire, *in vivo* pourrait-on dire⁷⁵.

Comme le note la sociologue anglaise Alice Mah, étudier les ports c'est s'immerger dans un monde à la fois fascinant, qui emballe immédiatement l'imaginaire et nos soifs de voyages, d'ailleurs, d'embruns, de haute mer, d'histoires portuaires mystérieuses et une réalité souvent crue, difficile, violente même, celle de l'exploitation, celle du travail des ports et sa dangerosité permanente à travers les siècles, celle de la mondialisation capitaliste, du commerce maritime et ses échanges inégaux⁷⁶. Qui a pu parcourir un grand port marchand moderne en pleine activité sait à quel point le travail de centaines, parfois de milliers d'hommes, dans un espace somme toute assez limité et organisé autour de milliers de containers colorés donne l'impression d'être au milieu d'une immense fourmilière parfaitement organisée et à la planification millimétrée. Voir avec quel art les « débardeurs » (*dockers*) chargent et déchargent d'immenses navires porte-conteneur

75 Cf. Anne-Marie Arborio, Yves Cohen, Pierre Fournier, Nicolas Hatzfeld, Cédric Lomba, Séverin Muller (dir.), *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2008.

76 Alice Mah, *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, London, Palgrave Macmillan, 2014.

ou vraquiers, manœuvrent une grue, une trémie ou un chariot élévateur, saisissent un conteneur ou conduisent un chouleur⁷⁷ dans la cale du bateau, avec précision et rapidité, impressionnent le néophyte, mais tout aussi le chercheur s'intéressant au travail, tant celui-ci est au cœur de l'espace portuaire.

Nous y reviendrons, mais il est important de souligner que ces travailleurs interviennent dans un espace sous contrôle militaire, ou plus exactement sous juridiction de la Marine chilienne (*Armada de Chile*) au travers de *DIRECTMAR*, l'autorité maritime chargée du contrôle et de la sécurité des installations portuaires considérées comme stratégiques pour la nation. Il faut donc pour entrer dans de tels espaces de nombreuses autorisations administratives, et surtout si c'est en tant que sociologue du travail ou du syndicalisme. Une position vue avec suspicion par les entreprises et autorités concernées ! Cela explique que nous n'ayons pu passer que deux journées dans un port en pleine activité, l'une à San Vicente-Talcahuano en 2014, l'autre à San Antonio en 2015 ; à chaque fois grâce aux demandes répétées des syndicats auprès de la direction de l'entreprise (et après accord de *DIRECTMAR*). Notre préoccupation était de toute manière autre : aller à la rencontre des syndicats et des syndicalistes de l'Union portuaire. Ceux qui ont été moteur dans cette histoire. La première revue de presse, comme les contacts pris à Santiago avec certains des principaux assessesurs et conseillers de l'UPCH (Lucas Cifuentes, Camilo Santibañez, Gonzalo Díaz), mais aussi les conversations avec

⁷⁷ Le chouleur-pelleteur est un engin destiné à la manutention de vrac dans les cales des vraquiers. C'est un chargeur sur pneus ou sur chenilles.

des collègues⁷⁸, nous ont permis de localiser précisément les organisations les plus actives dans la fondation de celle-ci. C'est ainsi que nous avons conclu à la nécessité de nous focaliser en partie sur l'Union portuaire de la région du BioBío (UPBB) et, particulièrement, au niveau du *Sindicato de Estibadores de San Vicente* (SESV), dont on verra qu'il a joué un rôle clé dans l'articulation de l'Union et ceci sans perdre une vision nationale de l'UPCH, bien au-delà de la région de Concepción. Dresser un panorama des dizaines d'entreprises et centaine de syndicats intervenant dans ce vaste système de plus de 30 ports (certains publics, d'autres privés, d'autres privés d'usage public) n'a pas été tâche aisée. Le néolibéralisme chilien a aussi profondément fragmenté l'espace portuaire, et ses logiques... Surtout dans des conditions où il n'existe pas, à ce jour, de document de synthèse, y compris de la part de DIRECTMAR ou du ministère des Transports, qui intégrerait une vision d'ensemble des différents ports, les multiples entreprises qui y interviennent, mais aussi les syndicats qui y sont présents, avec pour toile de fond un secteur qui emploie plus de 10.000 travailleurs portuaires par an⁷⁹. Nous avons pu néanmoins dresser un premier cadastre, avec l'aide de Camilo Santibañez qui au moment de notre enquête réalisait un master en Histoire et désormais un doctorat sur l'histoire des ports de ce pays. Camilo nous a aussi épaulé dans le traitement d'une partie des très nombreuses données que nous avons réunies durant ces deux ans. Etant lui-même engagé

78 Certains étant conseillers de l'Union et, en même temps, chercheurs universitaires, dans une démarche de « multipositionnement » assez classique de l'espace du mouvement social chilien.

79 Nous y revenons dans le chapitre 2.

sur le plan militant auprès de l'UPCH, il a été un premier contact précieux, tout comme Lucas Cifuentes, sociologue du travail et aussi assesseur de l'Union ou encore Miguel Urrutia F., sociologue de la FACSO (Université du Chili).

Un autre problème lorsque l'on s'attaque à cet objet d'étude : les archives et les sources de première main. Ayant une formation initiale d'historien, c'était pour nous indispensable de pouvoir marier les sources : documents internes syndicaux, archives institutionnelles, apports de l'histoire orale, presse et, enfin, analyses universitaires existantes sur le sujet. Cependant, réunir des archives internes des syndicats de dockers chiliens s'est avéré une chose ardue. Première raison, fondamentale : la plupart des syndicats n'ont pas de culture de l'archive, du classement, ni même parfois de la (re)construction de la mémoire de leur organisation, comme nous l'a fait remarquer à plusieurs reprises Marcos Cárdenas, une des figures du syndicat de ESV. M. Cárdenas étant lui-même un « docker historien », très intéressé par l'histoire du métier et de ses luttes. Ainsi, ce sont souvent les archives personnelles de quelques militants du syndicat qui nous ont aidés à compléter les documents présents au local du syndicat de ESV (nous avons regroupé ces documents sous l'appellation « Archives SESV »). D'autre part, quelles sources utiliser pour historiciser une Union syndicale *en train de se faire*, fondée en 2010, mais dont il faut chercher les racines à l'orée des années 2000 (si ce n'est dans un siècle de luttes portuaires) ? Là, nous avons pu bénéficier des apports et des limites de l'informatisation des échanges et du travail syndical, et donc, nous plonger dans la correspondance électronique entre les syndicats, les

communiqués de presse, les déclarations, mais aussi de très nombreux documents internes, enregistrements vidéos et audios ayant trait à l'organisation, aux débats et conflits, aux premières réunions, etc.. Ceci, grâce à la confiance gagnée auprès des dirigeants de l'UPBB et, dans ce cas, grâce au souci de Gonzalo Díaz (principal assesseur de l'UPCH et de l'UPBB) et de Sergio Parra (SESV) d'archiver (bien que de manière assez aléatoire) cette documentation. Pour le traitement de ces innombrables données, nous avons aussi bénéficié de l'aide de Jessica Leguá qui dans le cadre d'un séminaire en Administration publique a effectué un gros travail de classement de la documentation de l'UPBB⁸⁰. Pour notre part, nous lui avons facilité les entretiens (et transcriptions intégrales) de notre travail d'histoire orale.

Par ailleurs, les archives du Congrès national permettent un accès aux textes légaux et à leur évolution concernant le travail des dockers, mais surtout, les fonctionnaires de la bibliothèque du Congrès effectuent au jour le jour un gros travail de veille sur la presse destinée aux parlementaires et hauts fonctionnaires et y compris au travers d'une Unité de recherche (*Unidad de Gestión de Conocimiento*) qui réalise des dossiers de littérature grise souvent intéressants. Autant dans le suivi presse que dans les notes de synthèses rédigées pour les parlementaires, les archives du Congrès montrent l'importance stratégique des ports pour la République chilienne, et donnent par conséquent aux chercheurs de nombreuses informations. Nous avons également

80 Jessica Leguá V., *Unión portuaria del BíoBío. Origen y desarrollo en el marco de la disputa política*, Seminario para la carrera de administración pública, Universidad de Concepción, 2016.

pu réunir plusieurs rapports d'institutions comme la FLACSO, le ministère des Transports (MOPT), l'OIT, la CEPAL, la Chambre maritime ou d'ONG comme la *Fundación Chile 21* sur le système portuaire actuel, notamment autour des questions logistiques, de compétitivité économique ou sur les conditions d'hygiène et de sécurité du travail des dockers. Enfin, après avoir épluché les catalogues des bibliothèques de toutes les grandes universités de Santiago, de Valparaiso et de Concepción, ont été réunis quelques rares mémoires de *pregrado* en sociologie (en particulier le travail de Pablo Seguel sur la région du BioBío et celui de Camila Álvarez sur le syndicalisme portuaire à Arica⁸¹), des études juridiques (souvent centrées sur le droit du « travail portuaire »), en administration publique (mémoire déjà cité du séminaire de Jessica Leguá) et seulement deux mémoires en histoire (des années 30 à la dictature) sur les ports chiliens et les mobilisations syndicales. Il existe donc un déficit réel, et même considérable, dans ce domaine. Notre travail ne prétend pas remplir seul ce vide, et nous espérons que la thèse de doctorat en histoire en cours de Camilo Santibañez (Université de Santiago - USACH), ainsi que le projet de recherche FONDECYT du sociologue Miguel Urrutia intitulé « *Los repertorios de acción sindical frente a las transformaciones del mundo*

81 Pablo Seguel, *La reorganización sindical de los trabajadores del proceso de trabajo marítimo portuario en el contexto de la modernización portuaria de la Región del BioBío (1998-2015)*, Seminario de licenciatura, FACSIO, Universidad de Chile, 2016 et Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno: repertorios, alianzas y organizaciones a partir de un estudio de caso en contexto de post terremoto del 2014*, Tesis de maestría en Sociología, Flacso Ecuador, Quito, 2015. Nous avons utilisé le premier essentiellement pour l'apport statistiques qu'il fournit et le second pour son éclairage spécifique des répertoires d'action d'une grande fédération portuaire du Nord du pays.

del trabajo en Chile (1990-2014). Estudio en las 15 regiones del país » (commencé en 2013 et qui comprend un volet sur les ports, mais à ce jour inachevé) pourront venir consolider, compléter, discuter la présente étude.

Enfin, notre recherche est passée par plusieurs autres voies complémentaires. Premièrement, un classement thématique d'une partie de la presse pour la période 2012-2014 (mais souvent en amont également) : presse nationale (comme *El Mercurio*), presse régionale (notamment *Resumen.cl* ou *El Diario de Concepción*) et des sites web de la presse spécialisée, dont celle liée à la Chambre maritime (tels que *Mundo Marítimo*, *Marítimo Portuario* ou *Campor.cl*), qui représente toutes les grandes entreprises privées portuaires du pays. De plus, depuis juin 2013, existe le journal *El Chanco E' Goma* qui compte à ce jour une quinzaine de numéros, journal initialement issu du syndicat ESV sous l'impulsion et la direction de l'un de ses membres, Sergio Parra, puis devenu l'un des organes de presse et d'agitation de l'ensemble de l'UPBB⁸². On possède là une « fenêtre » directe de l'Union sur les événements en cours, accès à des communiqués mais aussi une vision souvent (auto)critique et politique sur les difficultés de l'Union -Parra étant syndicaliste mais aussi militant d'une petite organisation de la gauche radicale de Concepción (*Comunidad militante*)-.

C'est plus largement à un développement systématique des études portuaires qu'il faudrait œuvrer dans les prochaines années pour combler ce déficit criant, et commencer à historiciser cet acteur

82 Voir un extrait de ce journal en Annexe 22.

populaire, comme il a pu l'être sous d'autres latitudes où les études maritimes et portuaires sont très développées (avec des revues et centres de recherches spécialisés). Bien sûr, notre écrit a aussi cherché à s'appuyer sur les publications en histoire, science politique et en sociologie du Chili actuel, ce qui nous a permis de réinsérer les syndicats des dockers et leurs luttes au sein d'un contexte plus global.

Pour terminer, après avoir soigneusement tenté de délimiter notre champ d'intervention et établi un premier questionnaire semi-directif, nous nous sommes engagés dans un travail de terrain plus ethnographique, avec la réalisation d'une vingtaine d'entretiens longs, avec des dirigeants et militants syndicaux de l'UPBB et de l'UPCH, composant un échantillon qualitatif opératoire pour notre étude. Ces entretiens, dont nous donnons la liste et les détails en Annexe 2, ont réellement représenté une avancée indéniable pour notre recherche, et nous l'espérons pour de futures investigations. Ils ont été intégralement transcrits⁸³, mais aussi filmés. Un matériel à ce jour unique qui fait d'ailleurs désormais partie du « patrimoine » des musées et bibliothèques du Chili, mais aussi de divers syndicats de l'UPCH : un travail d'édition, de publication et de dévolution à cette communauté syndicale a été effectué en 2017, grâce au Programme « *Siglo XX* » de la *Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos* (DIBAM). Une expérience enrichissante, désormais accessible –en partie- en ligne, comme fonds d'archives du « Service national du patrimoine culturel » du Chili⁸⁴.

83 Nous avons ainsi un ensemble de plus de 150.000 mots d'entretiens et de plus de 18 heures de vidéos.

84 Franck Gaudichaud, *Memorias del sindicalismo portuario*, Programa "Memoria del siglo XX", DIBAM, URL : <http://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/>

La force et les apports de l'histoire orale ne sont désormais plus à démontrer, avec toutes les nécessaires précautions méthodologiques que doit signifier cet usage du témoignage qui est toujours soumis à de multiples déformations subjectives et reconstructions mémorielles (conscientes ou inconscientes)⁸⁵.

Cette enquête *in situ* a significé concrètement de nombreux aller-retours entre Santiago et Talcahuano-San Vicente, mais aussi à San Antonio et dans le port de Ventanas pour participer à des rencontres nationales de l'UPCH, aller voir individuellement les enquêtes parfois chez eux, souvent dans leur local syndical (les entretiens ont toujours eu lieu en tête à tête et isolés). Nous avons aussi pu suivre certaines réunions des dockers à Santiago avec d'autres confédérations (notamment avec la Confédération des travailleurs du cuivre en mars 2015), au moment de la préparation des négociations de 2014-2015 avec le gouvernement et nous avons été invité à leur rencontre nationale à Ventanas sur deux jours (en novembre 2015). Nous étions aussi avec les membres du syndicat ESV pour l'importante rencontre bilatérale organisée sur une journée par SAAM (entreprise du Terminal International de San Vicente-Talcahuano - SVTI) à Concepción, le 2 décembre 2015. Cette observation participante nous a aussi permis de partager certaines manifestations de rue, les activités publiques du

w3-propertyvalue-112516.html.

85 Nous avons longuement travaillé cette question dans notre livre d'histoire orale sur les années 70 : Franck Gaudichaud, *Poder Popular y Cordones industriales. Testimonios sobre la dinámica del movimiento popular urbano durante el gobierno de Salvador Allende*, Santiago, Lom ediciones-DIBAM, 2004, particulièrement dans le chapitre "La historia, la memoria y el olvido: la importancia de la historia oral" (pp. 57-71).

premier mai à Talcahuano en 2015 ou d'avoir accès à tous les enregistrements filmés du congrès national de l'UPCH de 2014 (Puerto Montt, 28 et 29 mars 2014).

Evidemment, ce terrain représente plus qu'une simple « observation » : nous avons partagé avec ces militants plusieurs activités festives organisées au syndicat, des marmites de moules et de poissons grillés bien « arrosés »⁸⁶, des conversations (souvent sur la politique et le syndicalisme) jusque tard dans la nuit, et aussi une amitié franche avec certains d'entre eux. « L'expérience de terrain » est de fait toujours une relation sociale *en tension*, entre neutralité relative et partage, observation et co-construction⁸⁷. Et d'ailleurs, comme nous l'avons indiqué en introduction, nous assumons la part de « sympathie critique » qui nous a animé au cours de cette enquête, elle est même la condition *sine qua non* de l'enquête dans des milieux « hostiles », ou en conflit, comme le syndicalisme docker chilien. Ainsi que le notent deux ethnologues, l'approche de terrain du syndicalisme est souvent difficile car il doit affronter « *le silence* » ou « *la défiance* » des concernés et, même, la « *quasi impossibilité d'observer in situ les différentes expressions du syndicalisme* », telles que réunions et communications internes, formes de mobilisations et documents

86 L'alcool est au cœur de la sociabilité des dockers et présent lors des activités festives dans les syndicats, tout en étant fermement condamné sur le lieu de travail, tout comme l'alcoolisme (notamment car étant à l'origine de graves problèmes de sécurité dans l'enceinte portuaire).

87 Bruno Raoul, « Un travail d'enquête à l'épreuve du terrain ou « l'expérience de terrain » comme relation en tension », *Études de communication*, N° 25, 2002, 9 février 2009, URL : <http://journals.openedition.org/edc/653>. Voir aussi Pierre Bourdieu (dir.), *La misère du monde*, Paris, Seuil, 1993.

non destinés au public⁸⁸. Ce sont ces obstacles que nous avons pu franchir grâce à nos contacts initiaux qui nous ont « introduit » dans ce milieu, mais aussi à la faveur de l'accueil chaleureux, parfois même la curiosité, de nos enquêtés. Ils se sont montrés très ouverts et patients envers nos questions et face à notre présence réitérée, jusqu'à nous intégrer dans leur grande familiale syndicale et nous affubler du doux surnom de « *franchute* » (quasiment chaque membre du syndicat ayant un surnom plus ou moins satirique par ailleurs, telle que le veut l'idiosyncrasie et l'art de l'ironie populaire chilienne). Toute enquête de terrain court certes le risque d'être « absorbée » par ce dernier, surtout s'il s'étale sur plusieurs mois et que cela signifie un partage du quotidien des acteurs concernés, il y a donc un « réglage » à opérer entre distance et empathie, objectivation et attitude compréhensive, entre analyse et participation. Nous partageons pourtant avec l'anthropologue Didier Fassin l'idée qu'il est nécessaire de dépasser le dilemme *sociologie critique* (de la domination) vs *sociologie de la critique* (pragmatique) qui s'est installé en France, pour trouver une position d'aller-retour compréhensif :

En reprenant la métaphore de la caverne, il s'agit ici de montrer que le chercheur en sciences sociales n'est ni au-dehors dans une hautaine radicalité, ni au-dedans au risque d'une compréhension

88 Noelle Gerome, « Une approche ethnologique du syndicalisme à l'usine » in Georges Ubbiali, Vincent Chambarlhac (dir.), *Epistémologie du syndicalisme*, op. cit., p. 66.

*complaisante, mais sur le seuil, là où il est tenu de faire des allers et retours entre le dehors et le dedans*⁸⁹.

C'est sur ce "seuil" que nous avons navigué avec ces militants et de là qu'ont jailli nos principaux questionnements et notre problématique.

Première interrogation : quelle est la trajectoire historique à court et moyen terme dans laquelle s'inscrit cette Union portuaire qui apparaît avec fracas en premières pages de la presse nationale dans les années 2013-2015 ? Est-elle un produit paradoxal de ce néolibéralisme avancé chilien, hérité de la dictature et légitimé en démocratie ou plutôt fille d'une résistance souterraine de l'identité de classe des dockers forgée depuis un siècle et qui ressurgit aujourd'hui par des chemins de traverse ? Comment les processus de modernisation néolibérale et les mises en concession des ports ont-ils impacté le travail des dockers et les formes syndicales ? Pourquoi l'idée même de cette UPCH paraît avoir germé de manière privilégiée dans le Sud du pays, avant de s'étendre de Puerto Montt jusqu'à Arica et serait-elle aussi en retour produit d'expériences, d'apprentissages collectifs et de tâtonnements antérieurs ? Comment est-elle structurée sur le plan interne et quelle est sa place dans le champ syndical général du pays, qui reste fortement atomisé ? De quelle manière tisse-t-elle des liens de type fédératif de port à port, de syndicat à syndicat ; et avec les autres organisations de dockers concurrentes ? Avec quelles limites, discours, pratiques et difficultés, circulations entre corporatismes et

89 Didier Fassin, « Une science sociale critique peut-elle être utile ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, N° 09, 2009, 25 novembre 2011, URL : <http://journals.openedition.org/traces/4465>.

affirmations de classe ? Suivant quelles grammaires s'affirment les répertoires d'action déployés dans et hors des enceintes portuaires, les modes de communication vis-vis d'autres acteurs des mouvements sociaux, les demandes et revendications ? Et comment ces dernières sont-elles appréhendées, canalisées voire violemment réprimées par les autorités maritimes et institutionnelles, les entrepreneurs, l'opinion publique ? A l'heure des bilans, et alors que l'UPCH prétend dépasser le cadre légal extrêmement contraignant d'un code du travail hérité de la dictature, quelles ont été les victoires, mais aussi les défaites de ce cycle de mobilisations portuaires ?

Notre objectif est bien de proposer une analyse critique et « processuelle »⁹⁰ de la fabrique d'une conflictualité de travail exceptionnelle qui semble s'inscrire dans la vague des expériences de revitalisation syndicale qu'a connu le pays dernièrement. Nous souhaitons pour ce faire interroger également comment ces dockers mobilisés cherchent à utiliser leur position stratégique dans l'économie néolibérale. La forte densité de cette main d'œuvre dans des territoires bien délimités et qui affichent un lien étroit, culturel et identitaire, avec le reste de la communauté des habitants de ces zones urbaines. Nous chercherons à montrer aussi selon quelles modalités ils *pensent* et *construisent* un *pouvoir syndical*. Nous faisons l'hypothèse que ce syndicalisme en mouvement pourrait être la marque d'une politisation en cours de cette frange des subalternes et des travailleurs chiliens qui

90 Olivier Fillieule, « Propositions pour une analyse processuelle de l'engagement individuel. Post scriptum », *Revue française de science politique*, vol. 51, N° 1, 2001, pp. 199-215.

affirme, d'une part, des demandes immédiates, corporatives et matérielles, tout en soulevant des questions socio-politiques plus larges, touchant aux héritages autoritaires, au cœur du vivre ensemble, des relations de production et des gouvernementalités néolibérales du "modèle" chilien. Ceci dans un secteur économique dominé par un capital très concentré, où fusionne une poignée de grandes familles de la bourgeoisie locale avec quelques transnationales et dont l'importance interpelle directement l'État chilien, son organisation et ses représentants. Finalement, c'est l'histoire d'une insubordination ouvrière en ce début de XXIème siècle que nous nous voulons décrypter ici.

II) Le monde portuaire chilien et son évolution historique : entre globalisation économique, précarités et solidarités populaires

A/ Sur les traces du mouvement ouvrier. Aux origines du mouvement syndical portuaire (1825-1931)

Historiquement, le système du travail dans les ports chiliens (et la plupart des ports du monde) est structuré autour de deux ensembles de travailleurs distincts. Au Chili, ce sont, d'un côté, les *trabajadores marítimos* et, de l'autre, les *trabajadores portuarios*. Les premiers désignent –jusque dans les années 80- les travailleurs liés au secteur privé, chargés directement du chargement/déchargement des navires, entre le pont et le quai (ou la plage). On y trouve notamment les *estibadores* (débardeurs), ceux qui correspondent à l'image d'Épinal du *docker* dans les imaginaires collectifs. Ils représentent le secteur le plus nombreux et combatif aussi. Ces hommes sont employés de manière intermittente par les compagnies d'armateurs (*compañías navieras*) ou des entreprises *contratistas* de chargement-arrimage-déchargement (*agencia de estiba*). Le travail était réglé par des normes spéciales et par des décrets de la direction du Travail et de la Chambre maritime. Les seconds (*trabajadores portuarios*) sont des employés des ports, espaces progressivement gérés par le pouvoir central étatique

en même temps que se consolide la République oligarchique, tout au long du XIX^{ème} siècle. Ils bénéficient de la stabilité de l'emploi et des rémunérations (fixées par décrets) et leur statut était dépendant de celui des employés publics. Comme on le verra, ces distinctions historiques, et les statuts qui les accompagnent, ont été bouleversés par la globalisation néolibérale et la « modernisation » des années 80-90. On parle aujourd'hui au Chili de « travailleurs maritimes portuaires » (*trabajadores marítimos portuarios*), notion qui incorpore des métiers aux statuts divers, issus de ces deux « branches ». Une notion à distinguer bien entendu des marins ou *gente de mar* (et plus encore des pêcheurs professionnels, une erreur parfois commise par la presse...). Pour la loi chilienne, est travailleur maritimo-portuaire :

*Todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos como en los recintos portuarios. Esas funciones y faenas sólo podrán ser realizadas por trabajadores portuarios permanentes, por trabajadores que estén en un convenio de provisión de puestos de trabajo y por trabajadores eventuales*⁹¹.

91 L'incise 3 de l'article 133 du code du travail dispose également que : «*El trabajador portuario, para desempeñar las funciones a que se refiere el inciso primero, deberá efectuar un curso básico de seguridad en faenas portuarias en un Organismo Técnico de Ejecución autorizado por el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo, el que deberá tener los requisitos y la duración que fije el reglamento*» (Bibliothèque du Congrès, URL : <https://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/trabajadores-portuarios>). Voir également : Néstor Valdés Sepúlveda, *Los trabajadores portuarios*, Valparaíso, Memoria de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Católica de Valparaíso, 2000.

Nous reviendrons en détail dans le dernier paragraphe de ce chapitre sur les différents métiers qui composent le travail portuaire, son évolution récente et l'identité collective des dockers. Pour des raisons de fluidité du récit, nous utiliserons de manière non différenciée (sauf indication explicite) tout au long de ce travail, la notion de « travailleur portuaire » ou de « travailleur maritime » ou, sous une forme générique, le mot de « dockers » pour désigner l'ensemble de ces travailleurs (même si le cœur du syndicalisme étudié ici est effectivement formé par les débardeurs).

Mais faisons, tout d'abord, un pas en arrière afin d'inscrire cette profession dans sa trajectoire historique, et particulièrement celle de sa construction syndicale. Un premier constat qui frappe à ce sujet : le grand vide historiographique. Pour une contrée qui est régulièrement désignée par ses autorités comme un « pays port » ou une « nation maritime »⁹², très peu d'études monographiques et aucun ouvrage de référence n'existe à ce jour sur l'histoire des travailleurs portuaires ! Plusieurs historiens importants du mouvement ouvrier comme Julio Pinto, Sergio Grez, Gabriel Salazar, Luis Vitale mentionnent néanmoins ces acteurs comme essentiels dans les origines de l'organisation syndicale et populaire du Chili, mais sans vraiment s'y attarder. Ils sont même parfois complètement éludés. Ainsi dans le volume deux de leur histoire contemporaine du Chili (une œuvre

92 Cf., par exemple : Ministerio de Planificación y Cooperación, *Chile: país puerto del Cono Sur*, Santiago, Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, 1996 et Jorge Martínez Busch, «Chile, Nación Marítima, Potencia Marítima», *Revista de Marina*, avril 1997, URL : <https://revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>.

fondamentale) consacré aux « acteurs, identité et mouvement », Salazar et Pinto ne font pratiquement aucune référence aux organisations des dockers du XIX^{ème} siècle à nos jours...⁹³. Il faut se rendre à l'évidence : les ouvriers et travailleurs des ports sont des « oubliés » de l'histoire, dans un pays qui, pourtant, s'est forgé en partie par les ports et reste dépendant de l'activité portuaire. Nous nous retrouvons donc un peu face au même problème que pour l'analyse du syndicalisme portuaire actuel (mentionné plus haut), les bibliothèques et centres d'archives semblent désespérément vides sur ce sujet.

A force d'insistance, nous avons pu dénicher deux mémoires d'histoire, réalisés respectivement en 1985 et 1993 à l'Université Catholique de Valparaíso⁹⁴. Auxquels on peut rajouter certains travaux d'histoire orale plus récents et des histoires plus générales du mouvement syndical qui donnent des éclairages pour telle ou telle période, ou tel ou tel port. Au regard de l'abondante historiographie portuaire anglo-saxonne, c'est somme toute tout à fait insatisfaisant. Il semble que la centralité des luttes des mineurs du salpêtre, du charbon puis du cuivre ont eu tendance à occulter celles de d'autres acteurs, dont les portuaires. C'est là un enjeu pour la nouvelle génération des

93 Gabriel Salazar, Julio Pinto, *Historia contemporánea de Chile: Actores, identidad y movimiento*, Santiago, LOM Ediciones, 1999.

94 Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1985 et Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1993.

historiens à combler au plus vite. Pourtant, les *trabajadores marítimos portuarios* ont bien été présents dès les origines du capitalisme de cette partie du monde, et au cœur du mouvement ouvrier dès le début du XIX^{ème} siècle.

Il est hors de portée de cette recherche d'envisager une histoire détaillée de ces résistances au cours des deux derniers siècles. Nous évoquerons ici quelques dates et étapes marquantes néanmoins, qui tendent à montrer que l'histoire de l'Union portuaire porte sur ses épaules une expérience passée qui vient de loin. Sans pour autant remonter aux premières activités portuaires chiliennes, attestées dans la baie de Valparaíso, autour des années 1530, lorsque débarque Diego de Almagro depuis le Pérou à bord d'une caravelle nommée *Santiaguillos*. C'est avec le début du XIX^{ème} qu'on voit apparaître une véritable activité portuaire, avec la *Ley de Libertad de Comercio* (1811) qui permet l'ouverture progressive des ports de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt et Punta Arenas. Jusque-là l'activité portuaire du commerce extérieur colonial était concentrée à Valparaíso. Avec la constitution de la première junta de gouvernement en 1810 et l'urgence de consolider le processus d'indépendance, Bernardo O'Higgins promeut l'ouverture de ports (notamment pour pouvoir débarquer des armes). Durant la deuxième moitié du siècle, les compagnies comme la *Pacific Steam Navigation Company* (avec 12 navires vapeur), la *Compañía Sud Americana de Vapores* (con 20 navires vapeur), la *Alemana Kosmos*, la *Gulft Line* et la *W.R. Grace* sont les principales entreprises, la plupart du temps contrôlées par le capitalisme anglais,

qui opèrent sur les côtes chiliennes⁹⁵. Les conditions de travail sont exténuantes, basées sur la force physique « brute » et, le tout, dans un contexte de précarité et d'insécurité totale. Ces hommes sont alors *jornaleros* et *lancheros*. Les *jornaleros* ou *cargadores*, ancêtres des débardeurs actuels, doivent charger et décharger toutes les marchandises à dos d'homme et à coup de pelle. La plupart du temps en l'absence de quais, ils doivent réaliser ces tâches exténuantes depuis la plage et de grandes barques (*lanchas*) :

*cargar y transportar a pulso los bultos desde las lanchas hasta la playa o la aduana y, luego, reembarcarla. Su figura sumergida hasta la cintura en la cimbreada marea costera, portando diversos tipos de carga era todo un símbolo de la actividad en la bahía*⁹⁶.

Quant aux *lancheros*⁹⁷ (métier aujourd'hui disparu), ils courent le risque permanent de souffrir un accident et de terminer par le fond avec leur chargement. Les travailleurs maritimes sont payés à la tâche ou à la journée (*jornaleros*), véritables corvéables à merci et quasi-esclaves des armateurs, payés une misère, vivants dans des logements insalubres. Une situation qui se poursuit jusque dans les années trente du vingtième siècle. Ainsi, dans un port comme celui de San Antonio

95 Dolores Mujica, ¡Cargar! ¡Descargar! ¡Estibar! Breve historia de los trabajadores marítimo-portuarios durante el primer cuarto del siglo XX, Santiago, Museo Obrero Luis Emilio Recabarren, 2005, p. 4.

96 Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, Valparaíso, Talleres Libra, 2012, p. 13 (disponible sur : www.academia.edu/11671974/Estiba_y_Desestiba_Trabajo_y_Relatos_del_Valpara%C3%ADso_que_fue_1938-1981).

97 Voir le lexique, pages 9 et 10.

qui prend vie au début du vingtième siècle, les conditions de travail au tournant des années 20 restent effroyables :

Estos primeros trabajadores marítimos portuarios contaban con escasa instrucción y eran muy adictos al consumo de alcohol. El tipo de trabajo que realizaban era “embrutecedor”, debido a la falta de adelanto tecnológico. Por lo anterior, los trabajadores debían realizar grandes esfuerzos físicos diariamente y por muchas horas, debido a la exigencia, muchas veces abusivas por parte del capataz. Considerando que la mayor parte del trabajo se realizaba en base al esfuerzo físico, había mucha demanda por mano de obra. Fueron miles los trabajadores que laboraron en el puerto durante aquella época y en las siguiente cinco décadas. La mayoría era originario de zonas rurales del interior y que jamás en su vida había tenido contacto con el mar⁹⁸.

Pourtant, assez rapidement, ces travailleurs trouvent les chemins de la résistance et de l'action collective. En 1825, une première grève éclate à Valparaiso. Les travailleurs maritimes-portuaires s'organisent, tout d'abord selon les métiers, sur une base corporatiste et artisanale, en *gremios* contrôlés par l'État : le *Gremio de Jornaleros y Lancheros* naît dès 1837 à Valparaiso (il se divise ensuite en deux, en 1851). Il est intéressant de noter que ce type d'organisation est précisément destiné à réguler au mieux l'accès au métier et à exercer un monopole sur la répartition du travail afin de le distribuer au mieux. Peu à peu, la physionomie des ports et du travail portuaire changent. En

98 Agrupación social Raíces del Puerto, *Raíces del puerto de San Antonio*, San Antonio, 2012, p. 48.

parallèle, l'État -aux mains des élites libérales et conservatrices- investit davantage cet espace, avec (entre autres) l'installation du système de douanes. Les normes s'installent, les corporations s'enracinent⁹⁹.

Photo 1. Travail des dockers sur le quai du port Valparaíso - 1900



Source : photo de Harry Grant Olds, collection Museo Histórico Nacional.

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, les grèves d'*estibadores* et de *lancheros* se multiplient : ainsi, à Iquique, Pisagua, Arica, Antofagasta (Playa Ancha) dans les années 1888-1890. En mai 1888, les *lancheros*

99 Pour une analyse centrée sur Valparaíso, consulter : S. K. Schmutzer (y otros), *Valparaíso. Sociedad y Económica en el siglo XIX*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2000. Voir aussi : Sergio Grez, *De la regeneración del pueblo a la Huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago, RIL, 2007.

de Valparaíso exigent des augmentations de tarif et occupent le port. Les résultats sont maigres, mais le niveau de conscience et d'organisation croît. A chaque fois, la répression est terrible et les meneurs emprisonnés ou bastonnés. Ces premières formes « protosyndicales » débouchent sur la grande grève du port d'Iquique en juillet 1890, où les *lancheros* protestent contre la « vie chère », exigent une meilleure rémunération et que celle-ci soit désormais en monnaie (et non plus avec des « *fichas* »). Peu à peu, c'est tout le port qui se met en grève, puis de nombreux autres métiers et ouvriers de la ville (*panaderos, salitreros, mecánicos*, etc.). Ceci, malgré la répression dirigée par l'intendant. Des « agitateurs » anarchistes et socialistes occupent les places, parcourent les ports, haranguent la foule et, progressivement, tous les ports du grand Nord sont en proie à la fièvre de la mobilisation. Puis, d'autres villes également : la première grande grève nationale du Chili est née. Selon l'historien Hernán Ramírez Necochea, il s'agit d'un processus extrêmement puissant qui irradie tout au long des côtes chiliennes :

Se iniciaron en la ciudad de Iquique y como un reguero se extendieron a toda la provincia de Tarapacá y Antofagasta; tumultuosas repercusiones alcanzaron en la ciudad de Valparaíso, y también algunas -más débiles- en Viña del Mar, Santiago, Quillota, Los Andes, Talca, Concepción, Lota y Coronel¹⁰⁰.

100 Hernán Ramírez Necochea, *Historia del movimiento obrero. Siglo XIX*, Santiago, Editorial Austral, 1955, chapitre 8 (disponible en ligne : <http://www.blest.eu/biblio/necochea/cap8.html>).

Avec le vingtième siècle, commence une époque d'intense lutte de classes. C'est aussi pour les portuaires la fin de l'ère artisanale et des *gremios*, régulés par l'État. La « société salariale » et sa question sociale émergent¹⁰¹. Le développement du capitalisme portuaire fait que ce sont désormais des *empresas contratistas* qui sont chargées de recruter des hommes pour répondre à la demande. Les conflits se multiplient aussi.

L'épisode le plus connu est sans nul doute la grande grève de Valparaíso en 1903 : un évènement qui a fait l'objet de nombreuses publications¹⁰². Elle dure 27 jours, entre avril et mai, et mobilise plus de 4000 travailleurs. Le soulèvement part des demandes de débardeurs de la *Pacific Steam Navigation Company*, qui réclament une baisse des heures de travail de 12 à 10 heures /jour et des augmentations de tarifs. Mais cette mobilisation s'élargit et se politise rapidement, particulièrement sous l'influence de leaders anarchistes ou communistes libertaires, comme l'ouvrier mécanicien Magno Espinoza¹⁰³. A la mi-mai, la répression fait plusieurs dizaines de morts. Les dockers en lutte et des « *rompe-huelgas* » s'affrontent plusieurs jours dans le port. Le siège de la *Compañía Sudamericana de Vapores* est incendié et depuis local du *Mercurio de Valparaíso*, on tire à balles réelles sur la foule en colère.

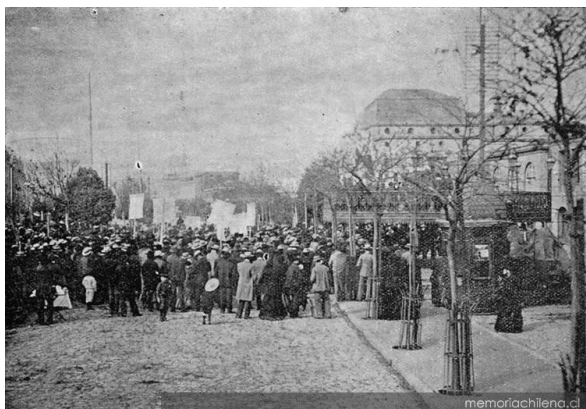
101 Juan Carlos Yáñez, *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial (1907-1932)*, Santiago, RIL Editores, 2008.

102 Voir notamment : Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2007 et Jorge Iturriaga, *La huelga de los trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903 y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile*, Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica, Santiago, 1997.

103 Sergio Grez Toso, *Magno Espinoza. La pasión por el Comunismo Libertario*, Santiago, Editorial USACH, 2012.

El día 11 ante las amenazas de represión, con militares y marines apostados en el puerto, todo el pueblo pobre de Valparaíso bajó de los cerros hacia el puerto en señal de solidaridad con los huelguistas. Trabajadores de las fábricas, talleres y otras faenas. Pobladores. Mujeres. Niños. 12. 13 de Mayo. Una enorme poblada invade la ciudad. El clima se tensiona. Militares, autoridades y marines de una parte. Obreros, portuarios, gente del mar, pobladores, mujeres y niños de otra. Arremete la caballería. Caos. Pánico. Los comercios cierran sus puertas. Barricadas. Policías heridos. Turbas. Balas. Huelguistas heridos. La cuestión obrera envuelta en llamas¹⁰⁴.

Photo N 2. Meeting ouvrier avenue Brésil lors de la grève de Valparaiso en 1903



Source : Memoria Chilena, Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

Face aux niveaux de violence et d'action directe, la bourgeoisie du port est horrifiée. Le gouvernement envoie six régiments qui poursuivent la répression durant plusieurs jours.

Cet épisode majeur des luttes portuaires des débuts du siècle confirme une forte influence du mouvement anarcho-syndicaliste. On sait que les anarchistes ont été très actifs dans la constitution du mouvement mutualiste (*sociedades de socorro mutuo*), puis des « sociétés de résistance » (*sociedades de resistencia*) et des « *mancomunales* »¹⁰⁵. Aux origines des sociétés de résistances, dès 1897-1900, se nichent la déception envers les limites du mouvement mutualiste, la défiance envers l'ordre établi, l'appel à lutter frontalement contre l'État et le patronat pour arracher des conquêtes économiques. Ce mouvement est notamment animé par des travailleurs portuaires.

La Unión de Tripulantes de Vapores fundada en Valparaíso en 1901, con Ignacio Mora y Luis Pardo a la cabeza, fue la primera sociedad de resistencia del sector. En mayo de 1907 se fundó también en el puerto la Sociedad de Estibadores y Gente de Mar que será protagonista del movimiento social porteño en la siguiente década. De ahí en más, este tipo de organismos se popularizó y otros sectores políticos lo adoptaron también. [...] La capacidad de irradiación del modelo orgánico de las sociedades de resistencia y la propia impronta libertaria en su interior tuvo varios periodos

105 Cf. Humberto Valenzuela, *Historia del movimiento obrero*, Santiago, POR, 1972 (disponible en ligne : <http://mundoobrero.cl/historiadelmovimientooobrerochileno.pdf>) et Jorge Rojas F., *Los trabajadores chilenos. Desde la Colonia hasta 1973*, Santiago, Documento ICAL, 1995 (disponible en ligne : www.archivochile.com/Mov_sociales/Doc_gen/MSdocgen0012.pdf).

*de auge. De hecho la mayoría de los sindicatos de resistencia de estibadores, jornaleros y lancheros de Valparaíso e Iquique, entre 1915 y 1927, fueron obra de los anarcosindicalistas*¹⁰⁶.

C'est aussi en 1900, que l'anarchiste Abdón Díaz et ses camarades du *Gremio de Lancheros* et de la *Sociedad mutualista Gran Unión Marítima* du port d'Iquique, forment la *Gran Combinación Mancomunal Obrera*. Il s'agit de la première *mancomunal* de l'histoire du Chili, une forme d'organisation originale. Les *mancomunales* se développent, par la suite, dans tout le pays, défendant l'organisation territoriale et indépendante de la classe ouvrière, sur une base fédérative et d'indépendance de classe. Bien qu'elles déclinent par la suite, notamment dans le sillage du grand massacre ouvrier d'Iquique en 1907, on sait qu'elles ont allumé la mèche de la révolte populaire, avec une conception sociopolitique radicale du syndicalisme. Elles réunissent plusieurs milliers de travailleurs dans tout le pays et sont objet d'une lutte d'influence âpre entre les courants libertaires et ceux organisés autour d'une des figures historiques du mouvement ouvrier, Luis Emilio Recabarren, fondateur du *Partido obrero socialista* (POS) en 1912 (puis du Parti communiste). Cette impulsion initiale donne ensuite naissance à la *Federación Obrera de Chile* (la FOCH / 1909-1936), première grande centrale syndicale du pays, présidée par Recabarren à ses débuts.

106 *Victor Muñoz C., Sin Dios, ni patrones. Historia, diversidad y conflictos del anarquismo en la región chilena (1890-1990)*, Valparaíso, Ediciones Mar y Tierra, 2013, pp. 142-143.

On retrouve une influence libertaire dans d'autres luttes portuaires de la période¹⁰⁷. Citons par exemple, ce qui est resté dans l'histoire sous le nom de la « *huelga del mono* ». Soit, un intense mouvement de résistance au « portrait forcé » : une photographie (« *mono* » en chilien populaire) et un carnet d'identification exigés par le ministère de l'Industrie et des Ouvrages Publics, initialement pour les opérateurs du rail du port de Valparaiso. Il s'agit de contrôler au plus près la main d'œuvre. Les ouvriers perçoivent cela comme une atteinte à leur dignité. A cela, s'ajoute la crainte –fondée– d'un fichage et de la consolidation des « listes noires » empêchant l'entrée des « agitateurs » dans les ports. Ce sont plus de 15.000 travailleurs qui entrent finalement en grève, tout le port de « Valpo » est bloqué. Si, en 1913, cette lutte arrive à repousser temporairement ce portrait obligatoire, il réapparaît en 1917 avec de nouveau une immense mobilisation, finalement mise en échec. Néanmoins, cette protestation d'ampleur participe de l'organisation croissante de l'univers portuaire :

El rechazó a la fotografía dio lugar al estallido de una huelga que paralizó la totalidad de los puertos del litoral, aunque el hecho puntual que motivó su declaración estuvo representado por dicha medida, el conflicto derivó rápidamente hacia demandas globales que impulsaron un creciente d unificación nacional de

107 Cf. Sergio Grez, *Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de la "idea" en Chile 1893-1915*, Santiago, Ediciones Lom, 2007 et Luis Vitale, *Genesis y orígenes del movimiento obrero*, Caracas, UCV Ed., 1979.

*organizaciones marítimas, el que cristalizó en la convocatoria al Primer Congreso Marítimo, celebrado los días 20 a 23 de Julio 1917*¹⁰⁸.

Lors de ce congrès historique convergent une grande variété de collectifs de travailleurs : *gremios, uniones*, syndicats et *sociedades de resistencia*, dans un champ syndical non encore réglementé et légalisé. Parmi les revendications, apparaît déjà un appel à “*fundar una organización de los obreros marítimos de todo Chile con el nombre de Federación Marítima del Litoral Chileno*”. Une volonté unitaire et fédérative qui continue d’animer les dockers, un siècle plus tard, comme on le verra dans les chapitres suivants. Le congrès de 1917 explique la naissance, en 1921, de la *Federación Marítima*, première grande organisation nationale légale du syndicalisme chilien. A ses débuts, l’influence anarcho-syndicaliste y est hégémonique.

Parmi les leaders de ce courant se trouve particulièrement l’anarchiste Juan Onofre Chamorro, dont le rôle et la légitimité dans le plus grand port du pays sont incontestés. Il est la bête noire du patronat et de l’État. Jusque dans les années 30, il est capable de mobiliser de grandes masses de dockers de Valparaíso derrière lui¹⁰⁹. Onofre Chamorro (militant issu des rangs du Parti démocrate) participe ainsi à la fondation de la *Federación Obrera Regional Chilena*, puis est

108 Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, “La “huelga de la foto” y la Convocatoria al Primer Congreso Marítimo” in *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, *op. cit.*

109 Eduardo Andrés Godoy S., *La huelga del mono: los anarquistas y las movilizaciones contra el retrato obligatorio (Valparaíso, 1913)*, Santiago, Quimantu, 2014.

un des dirigeants de la section chilienne des *Industrial Workers of the World* (IWW), fondée à Santiago en 1919. La section se déclare « révolutionnaire » et prête à s'opposer à l'État comme aux capitalistes. Elle refuse toute négociation avec les institutions de la République (à la différence de la FOCH) et affirme avoir comme moyens d'action « *la huelga, la huelga parcial, el boicot y el sabotaje* » pour faire avancer ses revendications. Un des bastions des *Wobblies* chiliens sont précisément les ports, avec une influence à Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio, Concepción et Corral. Ce secteur libertaire portuaire a été l'objet d'une grande préoccupation de la part des forces de police et l'objet d'une répression systématique, dont plusieurs montages policiers. Ainsi, en 1921, Onofre Chamorro est emprisonné suite à la découverte dans le local syndical de Valparaíso de dynamite. Il est libéré par la suite sous pression de mobilisations ouvrières, et l'opération policière est révélée devant les tribunaux. Ces syndicalistes sont de plus très actifs dans l'animation de revues et journaux, dont *Mar y Tierra* (Valparaíso, 1911, 1917-1921, 1933), *La Voz del Mar* (Valparaíso, 1920, 1924-1927), *La Voz del Tripulante* (Valparaíso, 1934)¹¹⁰.

Les libertaires participent aussi de la construction -sans qu'ils en soient pour autant à l'origine- d'un élément clef du pouvoir syndical portuaire, et ce jusqu'à nos jours (bien qu'avec des logiques souvent contradictoires) : la constitution de bourses de travail, sous

110 Victor Muñoz C., *Sin Dios, ni patrones. Historia, diversidad y conflictos del anarquismo en la región chilena (1890-1990)*, op. cit., pp. 143-144 et Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, "Los Gremios Marítimos y la I.W.W" in *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, op. cit.

contrôle syndical, destinées à éliminer les intermédiaires. En effet, avec le passage d'une activité portuaire de type artisanal, issue des temps de la colonie à un système portuaire sous la coupe du capitalisme minier du Nord et de la bourgeoisie marchande de Valparaíso, les travailleurs portuaires entrent dans l'ère de l'intermittence (*eventualidad*). L'une des luttes des syndicats naissants est de réussir à réguler cette intermittence *eux-mêmes*, sans devoir dépendre d'entreprises *contratistas* qui prélèvent grassement leur dîme. L'idée est également de pouvoir effectuer une distribution plus égalitaire et rotative entre les travailleurs concernés, en fonction des arrivées et départs des navires et du nombre de bras disponibles. La littérature internationale montre qu'il s'agit d'un conflit latent qui traverse l'histoire portuaire mondiale (nous y revenons dans ce chapitre). Au Chili, cette question fondamentale passe par deux éléments complémentaires. D'une part, avec l'instauration d'un système de *redondilla*, c'est-à-dire un système rotatif de tours de travail grâce auquel les inscrits -organisés en *cua-drilla* (groupe d'hommes de plusieurs métiers)- sont appelés à travailler successivement. Ce système assure la répartition du travail entre tous et contourne le pouvoir discrétionnaire des contremaitres (*capataces*) des *contratistas*. Et, d'autre part, avec la nomination (*nombrada*) qui désigne *qui* a le contrôle sur la *redondilla* et, de ce fait, sur la force de travail. Les travaux récents de Camilo Santibañez montrent que la plupart des historiens qui ont abordé ces questions pour expliquer l'intensité du cycle protestataire des années 20, ont parfois confondu

plusieurs plans, tout en ne donnant pas sa juste mesure à cette lutte pour le contrôle de la *contratación*¹¹¹.

Ainsi, dès le début du siècle, nombre de revendications incorporent une demande pressante des *estibadores*, *lancheros* ou *tripulantes* pour la mise en place « d'offices » du travail sur lesquels les syndicats et les *mancomunales* auraient un droit de regard ou même un monopole. Une revendication dénoncée comme inacceptable par les compagnies, et même comme « système despotique et anarchique » (*El Nacional*, 1923). Il s'agit pourtant d'un point de friction essentiel des mobilisations. On le retrouve lors du premier congrès maritime ou même lors de la grève de Valparaíso de 1903. Il est aussi dans les discours de la I.W.W qui appelle, en 1921, à « abolir el sistema de contrato y especialmente los contratistas en las faenas marítimas ». Néanmoins, cette arme peut être à usages multiples. En novembre 1916, à Iquique, après une grande grève, la *redondilla* est finalement mise en place, mais sous le contrôle strict de la *Gobernación Marítima*. Ce procédé est donc utilisé, dans ce cas, pour contenir et canaliser le mécontentement ouvrier croissant, tout en négociant avec organisations ouvrières et commerçantes du port. Dans les années suivantes, alors que la crise du salpêtre explose et que les grèves s'enflamment de plus belle, des *redondillas* (par ordre alphabétique) sont obtenues

111 Camilo Santibáñez Rebolledo, «Los trabajadores portuarios chilenos y la experiencia de la eventualidad: Los conflictos por la redondilla en los muelles salitreros (1916-1923)», *Historia*, vol. 2, N° 50, julio-diciembre 2017, pp. 699-728 et *Huelgas y lockouts portuarios por la redondilla: Los conflictos por el control de la contratación en los muelles chilenos (1916-1923)*, Tesis para optar al grado de Magíster en Historia por la Universidad de Santiago de Chile, 2017.

—grâce à la mobilisation - à Antofagasta (1919) et Iquique (1920), remettant en cause le pouvoir des intermédiaires *contratistas*. Là aussi, la *nombrada* reste sous contrôle de la *Gobernación*. Les autorités du grand Nord et les compagnies de salpêtre se montrent de plus en plus préoccupées par la politisation croissante de la classe ouvrière, et par la pénétration du POS de Recabarren jusque dans le port d'Iquique. En 1918-1919 ont lieu plusieurs marches de la faim et la *Asamblea Obrera de la Alimentación Nacional* (AOAN), convoquée par le POS et la FOCH, est considérée par nombre d'historiens comme un antécédent important de « pouvoir populaire ». En 1922, est fondé le Parti communiste. Les projets de réformes sociales et les discours populistes du lion de Tarapaca » (le président Alessandri) ne paraissent pas être capables d'endiguer cette « vague rouge »¹¹².

Peter DeShazo a montré que l'hiver 1921 correspond à une offensive coordonnée des capitalistes pour revenir sur les nombreux acquis ouvriers de la période de grèves multisectorielles 1917-1920. L'objectif est aussi de fragiliser le pouvoir des anarcho-syndicalistes, contrecarrer l'influence du POS et rétablir le taux de profit en utilisant à bon escient la pression du chômage galopant et de la famine¹¹³. Les commerçants portuaires organisent une attaque en règle contre la *redondilla*, qui menace leur liberté de choisir la main d'œuvre et risque de renforcer encore un peu plus les secteurs combatifs du

112 Cf. Julio Pinto, Verónica Valdivia, *¿Revolución proletaria o Querida Chusma? Socialismo y Alesandrisimo en la Pugna por la Politización Pampina (1911-1932)*, Santiago, LOM ediciones, 2001.

113 Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, op. cit.

mouvement syndical. Cela passe par de violents et répétés *lockouts* patronaux et des blocages. La bourgeoisie commerçante *naviera* affame les dockers et leurs familles, détruit les solidarités ouvrières, ce qui débouche finalement sur la dérogation de la *redondilla*, malgré les engagements contraires du président Alessandri. A Iquique, les ouvriers avaient tant bien que mal réussi à maintenir ce système. En 1923, éclate une des plus longues grèves portuaires de la période (80 jours), avec élection de délégués et comités de grève, pour essayer de défendre la *redondilla*. Après une répression sanglante, elle est abolie par décret présidentiel, au grand dam des syndicats. L'I.W.W sort de ces années de luttes et de répression très affaiblie. En parallèle, les positions de la Fédération Maritime et de la FOCH, plus ouvertes à la négociation avec l'État et les institutions, se renforcent, au détriment des options libertaires. Commence alors le temps des conquêtes syndicales légales, mais partielles, et d'un syndicalisme de plus en plus intégré et corporatiste pour les organisations portuaires.

B/ Du syndicalisme portuaire intégré au néolibéralisme avancé : autoritarisme, « modernisation » portuaire et corporatismes syndicaux (1931-2000)

Ce tournant est renforcé par la transformation de l'État chilien, avec les lois sociales d'Alessandri en 1924 et, surtout, l'avènement, à fin des années 30, de « l'État de Compromis », pacte entre les classes dominantes et une partie du mouvement ouvrier organi-

sé (mais excluant paysans et *pobladores*). Cette période de transition scelle le sort de l'époque « héroïque » du « syndicalisme libre », si l'on suit la lecture qu'en fait le militant et ouvrier-historien Humberto Valenzuela. Le moment clef de cette césure est, selon lui, celui de la dictature d'Ibáñez (1927-1931) :

El sindicalismo legal no logra implementarse hasta 1929. Para ello fué necesario que la tiranía Ibañista desencadenara una abierta represión en contra de los sindicatos libres a partir de 1927. Dos años de represión del movimiento sindical libre terminó por aplastar a dichas organizaciones y los obreros, muchos de ellos atemorizados, se incorporaron a las filas de los sindicatos legales. Después de la caída de Ibañez, los sindicatos legales tomaron gran auge. [...] El movimiento reivindicacionista es encauzado por los canales del legalismo, y los obreros son enredados en la maraña legal. La tónica de la lucha ya no está dada por los grandes movimientos masivos¹¹⁴.

Cette légalisation syndicale déplace progressivement ce qu'il restait de l'époque des sociétés mutuelles ou de résistance. En 1928, est fondé à Valparaíso le *Sindicato de Jornaleros Marítimos y Ramos Similares de Valparaíso*, une organisation qui est à l'origine du mouvement syndical « moderne » dans ce port.

Un nouveau « compromis » de classe s'installe. Il est organisé autour d'accords entre le mouvement syndical et le patronat, stimulés par les bons auspices de l'État et par la crainte d'une radicalisation des

114 Humberto Valenzuela, *Historia del movimiento obrero*, op. cit.

revendications ouvrières. Cela se traduit par la promulgation du code du travail de 1931, et par la création en 1936 de la *Confederación de Trabajadores de Chile* (CTCh), qui remplace la FOCH de Recabarren. Le processus se confirme lors des Fronts populaires (1936-1941), qui voient l'ascension politique du Parti communiste et du Parti socialiste (fondé en 1933), sous la direction du président radical Pedro Aguirre Cerda. Les organisations ouvrières gagnent une influence sans précédent au niveau de l'État et du parlement¹¹⁵. Dans un contexte de crise mondiale (suite au « Jeudi noir » de 1929) débute l'ère dite d'industrialisation par substitution d'importations et de « *desarrollo hacia dentro* » qui transforme de manière substantielle la place de l'État au sein de l'économie capitaliste. Une dynamique qui touche toute l'Amérique du Sud. La puissance publique est désormais chargée de favoriser le développement. Cela passe par la création de la CORFO (*Corporación de Fomento de la Producción*) en 1939 et par un ensemble de mesures de planification et modernisation de l'appareil de production. Les activités des entreprises étrangères sont contrôlées strictement et les impôts renforcés. Des réformes sont prises également dans le domaine de l'éducation, la santé, le logement, alors que la situation de la majorité de la population reste catastrophique en termes de pauvreté, alphabétisation, accès à la santé, etc. Désormais, l'État est aussi un intermédiaire dans la régulation du conflit capital-travail. Les espaces de discussions et revendications syndicales sont fortement institutionnalisés, en même temps que le pays connaît une première

115 Mario Garcés, *El movimiento obrero y el Frente popular*, Santiago, Lom Ediciones, 2018.

phase de démocratisation sociale et politique relative (1938-1947), suivie d'une décennie de régression démocratique (1947-1958).

Cet « État de compromis » et ces essais d'intégration institutionnelle relative du syndicalisme, comme des partis de gauche, perdurent néanmoins jusqu'au coup d'État de 1973. Mais, d'une manière non linéaire, car pleine des soubresauts que signifient une politisation croissante des secteurs subalternes, une réorganisation des classes dominantes (entre secteurs *latifundistas* et ceux de la bourgeoisie industrielle et commerciale) et l'apparition des couches moyennes à partir des années 40-50. La période 1964-1973 et, particulièrement, celle de la « voie chilienne au socialisme » durant le gouvernement Allende représente le moment de rupture de ces équilibres sociopolitiques instables¹¹⁶.

Pour ce qui est du syndicalisme maritime-portuaire, il accompagne ce processus, mais d'une manière exacerbée sous plusieurs aspects, et suivant une chronologie qui lui est propre. En 1940, la DIRECTMAR rend obligatoire l'affiliation des dockers à des syndicats *légaux*. Les différentes entités collectives existantes doivent se légaliser ou sinon leurs membres sont mis en demeure de créer des organisations *ex-nihilo*, en suivant le cadre du code du travail. Une nouvelle législation qui possède une orientation à la fois contraignante et paternaliste. En fait, depuis le milieu des années 30, l'accès et le travail dans les ports est de plus en plus régulé par l'État, via un système de certification. Cette autorisation officielle - la *matrícula* - va devenir un

116 Tomás Moulian, *Contradicciones del desarrollo político chileno (1920-1980)*, Santiago, Lom ediciones, 2009.

des éléments les plus caractéristiques du labeur des dockers, jusqu'au début des années 80. Le système est généralisé et rendu obligatoire par un décret du ministère du Travail de mars 1966. Il est typique du monde portuaire et constitutif des relations de travail de cet univers dans de nombreux pays durant ces mêmes décennies, en France par exemple¹¹⁷.

Les *matriculas* sont des certificats d'inscription attribués par DIRECTMAR qui autorisent, de manière *exclusive*, son détenteur à travailler dans les ports chiliens. Elle est également indispensable pour intégrer un syndicat portuaire. Elle permet d'établir une régulation stricte de la main d'œuvre, sur la base d'une négociation annuelle entre représentants des syndicats de chaque port, les entreprises d'armateurs et l'autorité maritime. Cette dernière au travers de bureaux de l'emploi portuaire (*Oficina de contratación*) délivre les certificats et fixe, après négociation tripartite, la *nomina*, c'est-à-dire la liste des ouvriers autorisés à réaliser des tâches dans l'enceinte portuaire, sur la base d'une projection des besoins (modifiable en cours d'année). Le critère pour sélectionner un nouveau certifié est l'ancienneté sur la liste d'attente des suppléants et la situation économique du postulant. En cas de décès d'un titulaire, la place est proposée en priorité à son fils ou à un membre de sa famille. De véritables dynasties ouvrières maritimo-portuaires se perpétuent ainsi. Si la demande de travail

117 Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIX-XXe siècles », *Genèses*, N° 42, 2001, pp. 5-25, URL : <https://www.cairn.info/revue-geneses-2001-1-page-5.htm>.

excède la *nomina* des titulaires et des suppléants, on fait alors appel à une seconde liste d'attente, celle des « *pincheros* »¹¹⁸.

*Los obreros matriculados recibían una libreta foliada, de color café, en la cual consta su filiación y tenía adherida una fotografía que acreditaba la identidad del portador. La parte patronal estaba constituida por un empresario naviero o armador, según fuese el caso. Estos particulares debían concertar los contratos de faenas de manera directa con el sindicato, para lo cual, los directores de estos últimos les hacían entrega de la Tarifa, la que había sido previamente discutida y aprobada por todos los socios activos. La Matrícula, de este modo, se convertía en uno de los elementos más característicos de la actividad marítimo-portuaria. Por su carácter, investía a su poseedor de un privilegio indiscutido para ser incluido en las nóminas o cuadrillas de trabajadores*¹¹⁹.

Par ce procédé, les syndicats commencent à posséder un monopole sur le droit de travailler dans les ports, et ressurgit aussi le système de *redondilla*, officialisé par décret en 1967. Les armateurs et *agentes de naves* ont désormais l'obligation légale de recourir aux syndicats pour obtenir du personnel dument certifié (*matriculado*). De manière quotidienne, ces derniers doivent *nommer* lequel de leurs membres part travailler en fonction de la demande. Selon la loi, la sollicitude

118 Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar*, op. cit., pp. 5-10 (voir aussi le décret-loi du 22 février 1966, reproduit en intégralement dans le travail de Herrera, Iglesias et Lira, pp. 176-185).

119 Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, "Los Sindicatos Marítimos y sus prerrogativas" in *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, op. cit.

émane d'un fonctionnaire du port, le *jefe de Bahía*, qui est en contact avec les entreprises. Et, c'est un inspecteur du Travail qui doit effectuer la nomination (*nombrada*) des dockers certifiés. Pourtant, dans les faits, ces fonctionnaires ne font que signer l'acte de nomination, tâche qui est laissée dans les mains des syndicats, plus au fait du terrain et des hommes disponibles. Étant donné que depuis la grande crise de 1930, le nombre de dockers à la recherche d'emploi (et ensuite de dockers certifiés) excède très largement la demande de main d'œuvre, le système de rotation de la *redondilla* apparaît comme le plus adapté pour réguler une attribution jusque-là chaotique des tours de travail.

Les organisations commencent aussi à s'organiser en fédérations, particulièrement à Valparaiso autour du *Sindicato Profesional de Obreros Marítimos de Valparaíso* (ensuite devenu *Sindicato Profesional de Estibadores y Desestibadores Marítimos*), mais aussi dans le Nord autour de l'enclave minière de cuivre. En 1943, naît la *Confederación Marítima de Chile* (COMACH). Cette confédération regroupe, peu à peu, la plupart des ouvriers maritimes et leurs fédérations syndicales, soit jusqu'à environ 30.000 membres le long du littoral chilien. La COMACH –sous hégémonie du syndicat des dockers de Valparaiso– devient un acteur incontournable, capable de négocier des tarifs au plan national avec la Chambre maritime et l'État, tout affirmant une orientation toujours plus économiciste, corporatiste et de « partenariat social ». Une série de lois vient confirmer ce pouvoir de négociation tripartite pour l'ensemble du secteur (en 1953, 1962, 1968)¹²⁰.

120 Cf. Jan Svejnar et Katherine Terrell, "Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile", *Estudios de Economía*, vol. 20, 1993, pp. 121-122.

Cette mue intégratrice du syndicalisme portuaire est couronnée par une réforme d'ampleur qui prend son envol durant le second gouvernement Ibáñez (1952-1958). Ce dernier ardent défenseur d'une vision corporatiste des relations sociales adhère aussi au projet de création d'une grande entreprise nationale des ports. Cette décision stratégique correspond, initialement, aux recommandations de la mission économique étasunienne « Klein-Sacks », chargée de conseiller la présidence, alors que le Chili a confirmé son alliance sous l'aile de la grande puissance du Nord depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. La réorganisation et amélioration des services portuaires est destinée à dynamiser l'ouverture commerciale du pays et contribuer à faire baisser l'inflation, en hausse depuis 1954. Mais à la différence de la proposition Klein-Sacks, c'est pour une entreprise nationale publique, et sous tutelle étatique, que se prononce le gouvernement, suite à un intense débat parlementaire et médiatique en faveur de la défense de la souveraineté nationale¹²¹. Centrés sur leurs demandes immédiates, les syndicats ne semblent pas s'être prononcés sur le caractère public ou privé de la nouvelle entité. S'ils organisent plusieurs mobilisations en en 1958, c'est surtout pour avoir l'assurance qu'ils seront entendus par Ibáñez sur leurs revendications spécifiques. EMPORCHI (*Empresa Portuaria de Chile*) est créée en 1960, par le décret-loi N° 290, qui lui assure l'exclusivité de l'administration, ma-

Les métiers représentés par la COMACH sont : *empleados de bahía, estibadores, marineros auxiliares, embaladores y cuidadores.*

121 Cf. un exposé détaillé de ces débats dans : Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., pp. 26-29.

nipulation, transfert et stockage des charges entre les navires et les quais des dix principaux ports nationaux : Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano/San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco et Punta Arenas. Ces ports concentrent 80% de l'activité du secteur. L'État planificateur devient État portuaire dans une conception unitaire du littoral national. Toutes les activités d'administration et de maintenance des ports sont assurées par des travailleurs du service public. Cependant, les tâches de charge/décharge depuis les navires vers le quai, ou vice-versa, et d'arrimage, sont toujours réalisées par des dockers, qui restent employés de manière intermittente par les armateurs ou leurs représentants.

De fait, le monopole syndical sur la main d'œuvre et la *nombra* se consolident avec ce nouveau système public. Cela est accompagné d'une série de pratiques ouvrières dénoncées comme abusives par la Chambre maritime, et une partie des dockers. Les travailleurs certifiés bénéficiaient de revenus importants, mais d'horaires ou conditions de travail difficiles. Certains d'être eux « louent » alors, ponctuellement, leur tour de travail pour la moitié de leur salaire aux *pincheros*. Et parfois, ces « *medio pollo* » sous-louaient parfois à leur tour à une tierce personne (« *cuarto de pollo* ») pour un quart du salaire du titulaire...¹²² Certains analystes y voient un effet néfaste d'une situation de contrôle restreint de la main d'œuvre dans un contexte où

122 Entre 1967 et 1988, le nombre de titulaires est stable autour de 3000 dockers, celui de suppléants passe de 220 à 1000 et celui de *pincheros* explose passant de 2000 à 19.000 (étude de la CEPAL de 1989, citée par Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar*, op. cit., note 19, p. 11).

celle-ci est abondante et sous-employée. Ces pratiques sont, par la suite, largement montrées en exemple pour justifier l'impérieuse nécessité d'une libéralisation du secteur, dans les années 1980-2000¹²³. Et si l'ampleur du phénomène est-elle exagérée, elle alimente la « légende noire » du syndicalisme maritimo-portuaire jusqu'à nos jours¹²⁴.

A partir de la fin des années 50, la COMACH (et de nombreux syndicats de dockers) passent sous la coupe de dirigeants forgés au sein de cette culture syndicale presque exclusivement corporatiste, et souvent clientéliste¹²⁵, voire ouvertement conservatrice. Le personnage qui incarne par excellence cette posture, à mille lieux des tendances libertaires des origines du mouvement ouvrier, est Wenceslao Moreno. Ce jeune docker connaît une ascension fulgurante au sein du syndicat, puis de la fédération, des dockers de Valparaíso, dont il prend la tête en 1946. A la faveur du gouvernement autoritaire de Gonzalez Videla, et de la loi « maudite » de 1948 (qui oblige nombre de militants communistes à prendre le chemin de l'exil), il devient le président incontesté de la confédération pour de longues décennies. « Don Wenche » s'impose alors comme le *caudillo* syndical le plus puissant du Chili. Il renforce considérablement le pouvoir de sa fé-

123 Jan Svejnar et Katherine Terrell, « Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile », *Estudios de Economía*, op. cit.

124 L'article d'opinion **sur ce thème** de l'universitaire conservateur **Javier Fuenzalida A.** est caractéristique à ce propos : « medio pollo », *Temas*, 6 février 2014, URL : <http://www.temas.cl/2014/02/06/medios-pollos>.

125 Pour une approche générale du phénomène clientéliste : Hélène Combes, Gabriel Vommaro, *Sociologie du clientélisme*, Paris, La Découverte, coll. Repères, 2015.

dération, mais aussi de la COMACH. Syndicaliste à temps plein, il commence à établir des liens politiques avec tous les gouvernements, quelle que soit leur couleur politique. Il met aussi à profit le contrôle unilatéral et unipersonnel qu'il possède de la *nombrada*. Le journaliste communiste Eduardo Labarca en fait, en 1968, le symbole du syndicaliste mafieux, proimpérialiste, hostile à la gauche et, notamment, à la CUT (fondée en 1953 et progressivement dominée par le PC et le PS) :

Los viejos estibadores recuerdan la época en que Moreno se convirtió ya en un hombre con poder. Habiendo hasta diez barcos anclados en Valparaíso, no faltaba a bordo de cada uno de ellos algún obrero que dijera que él estaba trabajando por “Don Wenche”. En el momento del pago cada cual debía entregar la mitad de su salario, según el tradicional sistema de los “pollos” y “medios pollos” que constituye uno de los principales vicios en el trabajo de los puertos chilenos. Con su aspecto exterior insignificante, bajo, menudo, de tez oscura y rostro muy chileno, el dirigente marítimo siempre entendió las actividades sindicales como una buena fuente de beneficios. Moreno y los llamados dirigentes morenistas – Juan Cataldo, Oscar Frías y otros– han aprovechado el papel intermedio que juega el Sindicato de Valparaíso en la contratación de estibadores por las empresas navieras.¹²⁶

Il est certain que Moreno a été un syndicaliste clairement positionné du côté anti-communiste dans le contexte de la guerre froide. Lui et

126 Eduardo Labarca G., *Chile invadido: reportaje a la intromisión extranjera*, Santiago, Editora Austral, 1968, pp. 134-135.

ses amis (dont Eduardo Ríos, président de la COMACH¹²⁷) en sont remerciés par de multiples organismes internationaux liés aux États-Unis, qui alimentent les caisses de la confédération. Il reçoit le soutien de l'*Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre* (IADSL), de l'AFL-CIO (*American Federation of Labor - Congress of Industrial Organizations*) et, dans les années 60, de « l'Alliance pour le progrès » de Kennedy. Moreno devient aussi vice-président de la *Federación Internacional de Trabajadores del Transporte* (ITF), dont le siège est à Londres et membre du comité exécutif de la *Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres* (CIOSL), bastion de l'anticommunisme syndical. Durant ces années, le local de la fédération de Valparaíso devient l'un des plus fastueux du pays. Les dockers se rappellent, avec un certain orgueil, qu'ils possèdent une flotte de voitures, dont certaines avec chauffeurs et même un petit avion pour que le caudillo puisse se déplacer rapidement, de port en port ! La mémoire ouvrière autour de ce dirigeant est encore aujourd'hui partagée. Mais, nombreux sont qui n'ont pas oublié ses pratiques autoritaires et, qu'après avoir été membre de la Démocratie-chrétienne, opposant de l'Unité Populaire, il finit par communier avec la dictature¹²⁸.

La COMACH est ainsi une pièce maîtresse de la Chambre maritime et de l'État, facilitant l'installation d'un contrôle social serré des ports et de toute dissidence syndicale. Ceci en échange d'augmen-

127 Ríos est aussi le principal dirigeant de la *Federación de empleados de bahía de Valparaíso* et militant démocrate-chrétien.

128 Cf. "Wenceslao Moreno: el héroe y el villano" in Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., pp. 60-63.

tations de tarifs régulières et de nombre d'avantages sociaux pour ses membres, tout au long de la période 1950-1981. Un ouvrier maritime gagne entre 1200 et 2000 dollars mensuels au début des années 80, une somme fastueuse comparée à l'ensemble des salariés. Les dockers constituent ainsi une sorte de « caste » au sein de leur classe.

Diríamos que el movimiento sindical marítimo, comenzó a inclinarse progresivamente ante la lógica del sistema, que venía perdiendo su antiguo carácter oligárquico por efecto de la incidencia que venían teniendo nuevos sectores sociales y políticos en la gestión del poder. El sindicalismo marítimo se deja integrar y disciplinar por él, y de este modo, lo que pierde en potencial revolucionario y de conflicto, lo gana indudablemente en capacidad de negociar las mejoras que el sistema comenzó a allanarse a proporcionarle¹²⁹.

Cela ne veut pas dire pour autant que el « señor Moreno » n'ait jamais dû taper du poing sur la table ou qu'il ait pu empêcher toutes les grèves combatives. D'autant qu'au sein de son organisation, on trouve aussi des militants de gauche qui contestent son leadership, et ce jusqu'au sein de la direction. La preuve en est avec la longue grève de mars 1961 durant le gouvernement libéral-conservateur de Jorge Alessandri. Ce conflit voit se mobiliser non seulement le port de Valparaiso, mais aussi ceux de San Antonio et Talcahuano : en tout, plus de 1000 travailleurs. Et c'est par la répression et l'emploi

129 Tiré de la conclusion de : Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, op. cit.

des forces navales pour décharger les bateaux, mais aussi sous la pression des menaces d'Allessandri d'en finir avec la *matricula*, que les grévistes sont matés¹³⁰.

Globalement, les dockers sont passés « à côté » des années 60-70 qui furent celles du « climax » de la politisation et de la mobilisation de la classe ouvrière et les secteurs subalternes au Chili. Néanmoins, certains secteurs portuaires (essentiellement liés à l'administration publique des ports et au personnel des douanes) s'organisent d'une manière indépendante, c'est le cas de la *Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile* (FETRAPORCHI), fondée en juin 1963. Pourtant, si les revendications des dockers se sont maintenues, c'est pour défendre leurs acquis et empêcher, notamment, l'instauration d'un troisième tour de travail (nocturne celui-là)¹³¹. De fait, les grèves portuaires qui sont menées durant le gouvernement Allende le sont *contre* l'exécutif (un peu à l'image de ce que fut la grève des mineurs de *El Teniente*, bien que sans avoir le même poids¹³²). En avril 1973, les employés des ports (*funcionarios de bahía*) exigent des augmentations de salaires et participent de la fragilisation du gouvernement socialiste. Plusieurs dirigeants des syndicats sont alors liés à la Démocratie-chrétienne et, même, au Parti national (droite).

130 Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., pp. 32-34.

131 Jusqu'aux réformes de la dictature, les dockers ne travaillaient que 2 tours de huit heures par jour et jamais de nuit.

132 Sergio Bitar, Crisóstomo Pizarro, *La caída de Allende y la huelga de El Teniente: lecciones de la historia*, Santiago, Ediciones del Ornitorrinco, 1986.

Malgré tout, nombre de travailleurs maritimes-portuaires se sont reconnus dans ces milles jours de luttes prérévolutionnaires et dans la figure du « camarade-président »¹³³. Le coup d'État, on le sait, a eu pour conséquence une contre-révolution de grande envergure, qui va transformer durablement -à partir de 1975- le modèle économique et de société du Chili. Le pays devient ainsi le laboratoire des « *chicago boys* » et du néolibéralisme. Ce que certains ont défini comme une « révolution capitaliste » (tel l'historien Manuel Gárate dans le sillage de Tomás Moulian), passe par l'installation d'un régime civico-militaire et plusieurs modalités de répression d'État. Parmi les cibles privilégiées des officiers et de la DINA¹³⁴, la classe ouvrière organisée, les syndicalistes et les militants de gauche (tous partis confondus). Nous ne revendrons pas ici sur l'histoire de la dictature, bien étudiée par ailleurs¹³⁵. Soulignons seulement un événement qui va marquer la mémoire portuaire : le 22 septembre 1973, à 10 heures du matin, des militaires sous les ordres du Général Manuel Contreras débarquent violemment au local du syndicat des dockers de San Antonio. Ils y détiennent un dirigeant syndical, puis trois autres à leur domicile. Héctor Rojo (secrétaire de la COMACH et militant communiste), Samuel Núñez (dirigeant du syndicat et

133 Franck Gaudichaud, *Chili 1970-1973. Mille jours qui firent trembler le monde*, op. cit.

134 *Dirección Nacional de Inteligencia*, dirigée par Manuel Contreras ; devient -en 1977- *Central Nacional de Inteligencia* (CNI).

135 Cf. Franck Gaudichaud, « La voie chilienne au néolibéralisme. Regards croisés sur un pays laboratoire », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Questions du temps présent, juin 2014, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/67029> et Manuel Gárate, *La Revolución capitalista de Chile (1973-2003)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012.

militant socialiste), Armando Jiménez (directeur du syndicat et militant PS) et Guillermo Álvarez (président du syndicat et militant DC) sont ensuite assassinés par la patrouille pour « délit de fuite ». Un mensonge dénoncé par la Commission de Vérité et Réconciliation (dite « Commission Rettig »), en 1991). Ils étaient accusés d'être des « extrémistes » ayant cherché à paralyser le port, désobéissant ainsi aux militaires putschistes¹³⁶.

Outre la répression, la torture, la prison politique et la détention-disparition de dizaines de milliers de personnes, la dictature prend immédiatement un ensemble de décrets destinés à réduire au maximum les capacités de riposte et de réorganisation de l'acteur syndical. La CUT est interdite, la législation sur les licenciements totalement revue, de nombreuses entreprises stratégiques passent sous contrôle des militaires, ainsi que l'ensemble des directions syndicales, la personnalité juridique de plusieurs syndicats est dissoute et les élections syndicales suspendues. Le *plan laboral* de 1979 (et le code du travail qui en résulte, en 1987) est impulsé par le ministre José Piñera, frère de l'actuel président de la République et grand adepte d'une « révolution du travail »¹³⁷. Ce *plan* vient consolider le contenu des décrets-lois des premiers mois de la dictature, tout en instaurant un

136 “Reseña de los hechos ocurridos el 22 de septiembre de 1973”, *El Ciudadano*, 22 septembre 2012.

137 José Piñera, *La Revolución Laboral en Chile*, Santiago, éditions Zig Zag, 1990.

nouveau cadre légal. Ce dernier, fondamentalement, proclame que désormais¹³⁸ :

1. la négociation collective est restreinte au seul niveau de l'entreprise et selon des règles parmi les plus restrictives de la planète. Les fédérations et confédérations ne peuvent plus négocier légalement.
2. l'arme de la grève est détruite en légalisant le remplacement des grévistes par d'autres travailleurs et la légalité de la grève n'est reconnue que durant une négociation collective (toutes les autres sont déclarées illégales).
3. le syndicat n'est plus dépositaire de la représentativité des salariés : l'entrepreneur peut négocier avec des « groupes » de travailleurs ad-hoc et pratiquer légalement le lock-out.
4. le mouvement syndical se doit d'être « apolitique » et ne peut intervenir que sur ces thématiques limitées aux conditions de travail et/ou de rémunération.

L'ensemble représente un tout cohérent, qui permet que s'installe la « doctrine du choc » du capitalisme néolibéral à une vitesse vertigineuse, tout en organisant l'affaiblissement structurel du mouvement ouvrier, l'un des plus puissants de l'Amérique Latine de cette époque¹³⁹. Entre septembre 1975 et mai 1975, c'est le capitaine de la

138 Peter Winn (ed.), *Victims of the Chilean Miracle: Workers and Neoliberalism in the Pinochet Era, 1973-2002*, Durham, Duke University Press, 2004 et Rolando Álvarez, “¿Represión o integración? La política sindical del Régimen Militar. 1973 – 1980”, *Revista Historia*, op. cit.

139 Doctrine théorisée par l'école monétariste et les adeptes chiliens de l'économiste Milton Friedman, tel que *Sergio de Castro*, l'un des co-auteurs du “*ladrillo*” (l'épais manuel de réformes économiques qui a inspiré la junte) et ministre d'économie de Pinochet entre 1976 et 1982 (Cf. Manuel Gárate, *La Revolución capitalista de Chile (1973-2003)*, op. cit).

Marine, Hugo Alsina Calderón, qui dirige EMPORCHI. Nombre de travailleurs portuaires du système public et de FETRAPORCHI font partie des « exonérés » (licenciés pour raisons politiques). Néanmoins, les organisations portuaires sont épargnées par cet ouragan et le *plan laboral* ne s'applique pas, dans un premier temps, aux ports. La recherche d'historiens de l'Université Catholique de Valparaiso montre que le calcul de la junte est précisément de traiter de manière privilégiée ces syndicats, considérés comme des alliés du régime¹⁴⁰. En 1974, le dirigeant démocrate-chrétien Eduardo Ríos (COMACH) justifie devant l'assemblée annuelle de l'OIT, avec entrain, le coup d'État: une impérieuse nécessité, selon lui, face au danger « totalitaire » des partis marxistes-léninistes et à « l'incompétence » d'Allende. En décembre 1978, lors de la commémoration des 50 ans du syndicat de dockers de Valparaiso (en pleine période répressive), le président de la Chambre maritime se félicite des relations « cordiales » existantes entre les syndicats, État et patronat. Un document interne de la COMACH constate que le nombre de grèves a été réduit à « presque à zéro », fruit de cette bonne entente. Wenceslao Moreno est même remercié par le général Pinochet pour ses bons et loyaux services et nommé attaché chargé des questions de travail à l'ambassade du Chili à Washington.

Pourtant, l'idylle est de courte durée. D'une part, car à partir de 1975-1976, plusieurs dirigeants syndicalistes de la DC (suivant

140 Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit.

ainsi l'orientation de leur parti) commencent à passer à l'opposition, et leur syndicat avec. Ainsi, sous l'impulsion de Ríos, la COMACH intègre le « groupe des 10 » organisations qui forme l'un des premiers noyaux d'opposition syndicale « modérée » au régime¹⁴¹. Le dirigeant DC est « limogé », en 1977, de la tête de la COMACH par le ministre du Travail pour n'avoir pas su maintenir son alignement avec le régime. La transformation radicale menée, tambours battants, par les *Chicago Boys* et leur ouverture tous azimuts au commerce international ne peuvent tolérer les oppositions, ni même maintenir en l'état le système portuaire hérité de l'ère de l'État de compromis. En 1981, une grande réforme met fin autoritairement à ce monde et à un système de relations sociales qui avaient germées dans les ports au début des années 30.

Une série de décrets-lois (18.011, 18.032 et 18.042) revient sur le rôle de l'État dans la direction et l'administration de ports publics, ainsi que concernant les attributions des syndicats. Le décret du 25 septembre 1981 élimine le système des *matriculas*. Avec elles, s'envolent la stabilité de l'emploi pour les dockers, le modèle de la *redondilla* et, donc, le monopole syndical sur la force de travail. Dès la fin septembre, peut entrer dans les ports du Chili (pour des tâches

141 Le « groupe des 10 » connaît rapidement des dissensions, fruit notamment de l'obsession anti-communiste de Ríos. Finalement, tout un secteur -autour du dirigeant du secteur textile Manuel Bustos (lui aussi militant DC)- abandonne le groupe pour créer la CNS (*Coordinadora Nacional Sindical*), qui est à l'origine de la nouvelle CUT (*Central Unitaria de Trabajadores*). Cf. Ana López Dietz, *Desarticulación y resistencia: movimiento obrero y sindicalismo en dictadura: Chile y Argentina, 1973-1983*, Santiago, Tesis para optar al grado de Magister en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Chile - Facultad de Filosofía y Humanidades, 2013.

aussi bien à bord que depuis les quais), tout homme qui possède « les conditions physiques idoines » pour réaliser les travaux demandés. Les spécialités par métiers ne sont plus reconnues. Quant au décret du 15 octobre de la même année, il élimine les droits exclusifs de EMPORCHI¹⁴² sur les grands ports du pays et crée 10 sociétés anonymes, qui entérinent la privatisation des fonctions des transferts de charges, en fondant un système dit « multi-opérateur ». Ainsi, les services d'arrimage, de transfert et de stockage peuvent être traités par des opérateurs privés multiples, chacun doté de leur propre main d'œuvre. L'infrastructure reste publique et l'État continue à assumer l'administration des terminaux.

Cette première réforme vise, avant tout, deux objectifs. Premièrement, il s'agit d'en finir avec le pouvoir syndical et de flexibiliser brutalement le travail afin d'en baisser les coûts, avec des effets drastiques immédiats. Ceci, tout en « libérant » les armateurs du paiement d'une série de conquêtes sociales de la période antérieure (mutuelles, caisses de compensation, rémunération des syndicalistes). Deuxièmement, il faut rendre plus « efficaces » et compétitifs les ports sur le marché mondial, tout en rationalisant au maximum leur fonctionnement, volonté qui s'insère logiquement dans les réformes nationales¹⁴³. A partir de 1980, les travailleurs portuaires se retrouvent

142 L'entité est alors dirigée par un vice-amiral : Eberhard Escobar.

143 Sur ce processus de « modernisation néolibérale », voir notamment les témoignages recueillis dans : Pablo Aravena N. (ed.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Universidad Arcis - Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio, 2006 et Henry Herrera V., Ricardo

-comme l'ensemble des salariés du pays- à devoir cotiser obligatoirement à des fonds de pensions pour leur retraite (*Administradoras de Fondos de Pensiones – AFP*), alors que José Piñera met fin brutalement au système de retraites par répartition et aux caisses de prévision sociale, en les privatisant intégralement. Même chose pour les caisses mutuelles de santé. En alignant les travailleurs maritimo-portuaires sur le régime général, la junta montre qu'elle ne cherche plus à conserver certains soutiens au sein du mouvement syndical. La priorité absolue est d'approfondir la contre-révolution néolibérale, quelque soient ses coûts sociaux.

Plusieurs syndicalistes ont bien tenté de s'y opposer et Wenceslao Moreno, qui appuie cette contre-réforme depuis Washington, et auprès de l'AFL-CIO, est qualifié par certains « d'ennemi des travailleurs ». Mais la répression menace les fortes têtes. Ainsi, à la fin octobre 1981, quatre dockers du port de Talcahuano sont détenus et, ensuite, envoyés en relégation administrative dans les déserts du Nord pour avoir osé manifester leur opposition aux réformes, avoir « obstrué » les entrées du port et participé à la distribution de tracts¹⁴⁴. Pourtant, durant tout le mois d'octobre, il y a des mobilisations et, même, le 26 octobre des grèves dans les ports du pays (les premières depuis 15 ans). Des mouvements immédiatement dénoncés par la

Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit., pp. 19-31.

144 *Informe mensual sobre situación de DD.HH.*, Vicaría de la Solidaridad, octobre 1981 (cité par Eduardo Díaz, *Relegación Administrativa en Chile en el periodo 1980-1985*, Santiago, Licenciatura en Historia, Seminario de Grado, Universidad Academia de Humanismo Cristiano, sin fecha, URL : <http://bibliotecadigital.academia.cl>).

presse du régime. Globalement, nombre de syndicalistes doivent courber l'échine, et certains accompagnent ouvertement le régime. C'est le cas du dirigeant de la « nouvelle » COMACH, Martín Bustos¹⁴⁵. S'il a milité dans sa jeunesse au Parti communiste, il s'en est très fortement éloigné, jusqu'à devenir une figure syndicale de la dictature. Bustos s'oppose avec véhémence à tout boycott de la dictature évoqué par l'AFL-CIO et il milite pour le « oui », lors du référendum de 1980, sur la nouvelle constitution autoritaire. Pour tenter d'acheter la paix sociale dans les ports, la dictature met sur la table des syndicats 70 millions de dollars, destinés à « compenser » les effets des réformes : chaque travailleur reçoit une indemnisation en fonction de son salaire au cours des 6 derniers mois¹⁴⁶. Autre concession : les tours de travail passent de 8 heures à 7 heures 30 (auxquelles s'ajoutent 30 minutes de pause-repas prises en fin de tour). Cette manœuvre termine de fracturer le mouvement et sonne la fin des mobilisations. Désormais, il existe trois catégories de travailleurs dans les ports :

1. Les employés sous contrat indéfini au service des plus grandes entreprises, souvent payés au salaire minimum, auquel s'ajoute un bonus par tour de travail. Dans un port comme Valparaiso, ils représentent à la fin de la dictature environ 60% de la main d'œuvre et leurs syndicats sont donc les seuls à avoir accès à la négociation collective.

145 Voir un bref portrait de Bustos dans : Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., p. 63.

146 Les indemnités vont de 43.200 pesos jusqu'à 1.184.000 pesos (cité par Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítima portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit., p. 63).

Ils se regroupent au sein d'une nouvelle confédération, la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI), qui est créée le 28 de septembre de 1987 et présidée par Jorge Fernández González. Cette dernière va incarner, dans les années suivantes, l'organisation « sœur » -et à la fois concurrente- de la COMACH. Elle devient un acteur de poids dans le champ syndical, en organisant les salariés sous contrat (alors que la COMACH le fait essentiellement pour une partie des dockers intermittents). Les deux confédérations restent des organisations de « partenariat » de classe, fortement corporatistes et revendiquent le dialogue avec les entreprises et l'État (durant la dictature, puis avec les gouvernements post-autoritaires jusqu'à nos jours).

2. Les travailleurs intermittents avec « contrat spécial », négocié par entreprise, qui leur garantit au moins 4 tours par semaine (soit 14 à 18.000 pesos de l'époque) et avec des bonus suivant le chargement traité.

3. Les travailleurs intermittents occasionnels (eventuales ocasionales) : sans aucune garantie de revenus ou de quantité de tours de travail, ils forment un groupe de travailleurs flottant, en concurrence entre eux, et une armée de réserve pour les entreprises.

Les effets sociaux des réformes portuaires sont immédiats. Déjà en 1975, la main d'œuvre portuaire avait été réduite d'environ 15%, fruit de licenciements politiques (« exonérations ») et de contraction du marché. Après 1981, les salaires s'effondrent et l'emploi de la main d'œuvre stable également, au profit d'intermittents sous-employés qui ne bénéficient plus de la protection syndicale. C'est le port de Valpa-

raiso qui est le plus touché, où les emplois stables passent de 1400 à 700, et ceux qui restent voient leur « bénéfices sociaux » presque totalement supprimés.

Néanmoins, en 1985, face au désarroi croissant de la corporation naissent de nouvelles mobilisations nationales (dont une grève qui débute à Iquique et s'étend à plusieurs terminaux). Elles obligent l'État civico-militaire à dialoguer, tout en maintenant la répression. Durant l'année 1986, le régime et les principales entreprises portuaires acceptent de créer des « bourses du travail » (*bolsa de trabajo*) qui consistent en la création d'un volet stable de travailleurs salariés. Ce système absorbe environ 40% de la main d'œuvre et il se perfectionne en 1988 pour les plus grandes entreprises qui commencent à sélectionner des travailleurs, à les former et à signer avec eux des contrats indéfinis, en même temps qu'elles modernisent leur matériel de transfert ou d'arrimage.

El sistema funcionó, dándoles a los trabajadores cierta estabilidad laboral, lo que les facilitó la formación de sindicatos por empresa y les permitió acceder a negociaciones colectivas. Sin embargo, esta situación no se repitió en las empresas medianas y pequeñas, que sometidas a una fuerte competencia por ganar nuevas licitaciones, continuaron con el sistema de contratación de trabajadores eventuales por turno, trayendo nuevos trabajadores al sector. Esto provocó un exceso de mano de obra, de la cual se

*pudo disponer pagando bajos sueldos, sin contrato y sin derecho a negociación colectiva*¹⁴⁷.

Sur le plan économique, la restructuration est tout bénéfique pour les grands groupes proches du pouvoir civico-militaire, qui sont les premiers à être servis au moment des licitations. Dans un premier temps, la profonde désorganisation que vivent les ports représente une nette chute de productivité. D'autant que cela correspond aussi à la grande crise économique de 1982. De nombreux dockers spécialisés et en fin de carrière utilisent des programmes de retraite anticipée et les indemnités pour s'en aller, alors que leur monde s'est écroulé sous les coups de la dictature. Les ports chiliens qui transféraient plus de 2 millions 100.000 tonnes en 1981 ne chargent et déchargent plus qu'environ 1 million 450.000 tonnes en 1983. Néanmoins, la récupération est claire en 1985, et le tonnage dépasse les 3 millions en 1988¹⁴⁸. Cette réactivation des ports est d'autant plus intéressante pour les acteurs privés qu'elle se fait avec une main d'œuvre bon marché, affaiblie syndicalement et sans capacité de résistance réelle.

Les portuaires vivent donc la fin de la dictature et les premières années de la transition démocratique dans une situation de grande précarité et désarroi.

147 Pablo Aravena N. (ed.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, op. cit., p. 63.

148 Chiffres de la CEPAL (cités par par Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit., p. 55).

C/ Les ports chiliens au cœur du néolibéralisme « avancé » (1990-2000) : démocratisation « pactée », concentration du capital et nouvelles réformes

La transition « pactée » chilienne entre un secteur de l'opposition de centre-gauche, les militaires et les classes dominantes a significé, dans plusieurs domaines et champs sociaux, davantage continuité que rupture par rapport à la période autoritaire. Cette dynamique est traitée par une littérature abondante et plurielle. Rappelons seulement, en guise d'exemple, que la Constitution de 1980 est maintenue jusqu'à nos jours, au-delà des amendements –certes importants- de 1990 et 2004. On pourrait aussi souligner le fait que le général Pinochet est resté chef des forces armées, puis sénateur à vie jusqu'en 1998 ou encore que le système électoral législatif binominal –qui surreprésente la droite et exclut du jeu les communistes- est en vigueur jusqu'en 2015. Mais c'est sûrement dans le champ des relations du travail et du syndicalisme et dans le domaine économique, qu'on voit à quel point la période des gouvernements civils, si elle met effectivement fin à la terreur d'État généralisée, incarne une *consolidation* et *légitimation* en contexte démocratique, des modèles hérités du néolibéralisme autoritaire¹⁴⁹. C'est pour cette raison qu'on peut critiquer les affirmations du sociologue Manuel Garretón (lui-même acteur des premiers gouvernements de centre-gauche) lorsqu'il affirme que le bilan des 20

149 Antoine Faure, Franck Gaudichaud, María Cosette Godoy Hidalgo, René Jara Reyes et Fabiola Miranda Pérez (dir.), *Chili actuel. Gouverner et résister dans une société néolibérale*, Paris, L'Harmattan, Coll. Recherches et documents Amériques Latines, 2016.

années des gouvernements démocratiques de la Concertation (1990-2010) aurait représenté un progressisme « limité » mais ayant réussi à maintenir, « corriger », nombre « d'enclaves autoritaires » et leurs effets sociaux¹⁵⁰.

Bien plus qu'une « correction » démocratique du modèle des *Chicago Boys*, le Chili construit, à partir de 1990, une « société néolibérale avancée » (selon la catégorie utilisée par le sociologue Carlos Ruiz) ou un capitalisme néolibéral « mature » (selon Rafael Agacino). Un phénomène qui consacre l'avènement de *l'homo aeconomicus*, de la privatisation et de la marchandisation de l'ensemble des sphères sociales, avec des conséquences aussi bien individuelles que collectives¹⁵¹. Et ce constat est d'autant plus prégnant, si l'on s'attarde sur les conditions de travail de la grande majorité des chiliens, le niveau d'endettement des ménages, les inégalités de revenus et de patrimoine (parmi les plus marquées au monde) ou sur l'évolution des salaires réels de 70% de la population active¹⁵². Comme l'ont souligné nombre d'études (y compris de la direction du Travail), l'explosion de

150 Manuel Antonio Garretón, *Neoliberalismo corregido y progresismo limitado. Los gobiernos de la Concertación en Chile 1990-2010*, Buenos Aires, CLACSO, 2012.

151 Cf. Katia Araujo et Danilo Martuccelli, « Individu et néolibéralisme : réflexions à partir de l'expérience chilienne », *Problèmes d'Amérique Latine*, N° 88, 2013, pp. 125-143.

152 Nous renvoyons à notre essai : *Las fisuras del neoliberalismo maduro chileno. Trabajo, democracia protegida y conflictos sociales*, Buenos Aires, CLACSO, 2015 ; mais aussi à : Carlos Ruiz, Giorgio Boccardo, *Los chilenos bajo el neoliberalismo. Clases y conflicto social*, Santiago de Chile, El Desconcierto, 2014 et Rafael Agacino, *Hegemonía y contra hegemonía en una contrarrevolución neoliberal madura. La izquierda desconfiada en el Chile post-Pinochet*, Buenos Aires, Documento de trabajo, CLACSO, 2006.

la « flexiprécarisation » de l'emploi et de la sous-traitance en cascade date de la fin des années 90, en même que les gouvernements lancent des programmes de privatisation d'entreprises qui avaient été préservées par la junte¹⁵³.

Envisager la démocratisation à la chilienne¹⁵⁴ à partir du champ syndical et des conditions de travail permet de décentrer le regard ; et de « dévoiler » certains aspects essentiels de cette transition et des relations de classes qui lui sont associées. En ce qui concerne le syndicalisme, l'avènement du premier gouvernement élu du démocrate-chrétien Patricio Aylwin signifie la mise en place de tables de négociations et la signature d'accords tripartites entre État, la CUT et le patronat. Les orientations politiques de la CUT (dominée par la DC et le centre-gauche) expliquent que, malgré certaines hésitations et tensions internes, la centrale choisisse durablement la voie de la « concertation sociale » avec la *Confederación de la Producción y el Comercio* (CPC). Cette option, alors que globalement le patronat reste peu disposé à lâcher du lest, explique la distanciation croissante de la direction de la CUT du reste du syndicalisme de base, l'échec de

153 Magdalena Echeverría, *La historia inconclusa de la subcontratación y el relato de los trabajadores*, Santiago, División de Estudios de la Dirección del Trabajo, 2010, URL : www.dt.gob.cl/documentacion/1612/articles-97627_recurso_1.pdf ; Santiago Aguiar, *La flexiprecaización. Innovación, clase obrera y nueva precariedad*, Santiago, Estudios del Trabajo, 2009, URL : www.estudiosdeltrabajo.cl.

154 Cf. Paul Drake, Iván Jaksic (comps.), *El modelo chileno. Democracia y desarrollo en los noventa*, Santiago, LOM ediciones, 1999.

la stratégie syndicale des partis de la « Concertation », mais aussi de celle des mobilisations des salariés dans les années suivantes¹⁵⁵.

Un échec qui se traduit sur le plan du taux de syndicalisation. Si au sortir de la dictature, ce dernier était bien loin du taux des années 70 (avec plus de 30% de la population active syndiquée), il connaît néanmoins deux années de croissance notable (jusqu'à atteindre 15%), à la faveur du rétablissement de la démocratie. Pourtant, très rapidement, le désenchantement des travailleurs paraît s'installer et la syndicalisation connaît, à partir de 1992, une baisse lente et continue pour arriver à 11% (voir graphique en Annexe 3). Même chose en ce qui concerne la quantité de grèves. Elle augmente, tout d'abord, pour approcher les 400 grèves annuelles en 1994. De plus –fait notable - ce sont les grèves extra-légales qui, à partir de 1992, connaissent une expansion exponentielle, là aussi jusqu'au « pic » de 1994. Les conflits du travail commencent ainsi à déborder le cadre institutionnel extrêmement restrictif issu du *plan laboral*, alors que moins de 8% des travailleurs est couvert par la négociation collective, un taux exceptionnellement bas dans le monde « occidental »¹⁵⁶

155 Cf. Franck Gaudichaud, **Sebastián** Osorio, « ¿La democratización en contra de los trabajadores? La CUT, el movimiento sindical y el dilema de la transición pactada en Chile », *Les Cahiers de Framespa*, N° 27, 2018, URL : <http://journals.openedition.org/framespa/4763> et Rodrigo Araya, *Organizaciones sindicales en Chile. De la resistencia a la política de los consensos: 1983-1994*, Santiago de Chile, Ediciones Universidad Finis Terrae, 2015.

156 Pour rappel, et en guise de comparaison, si le taux de syndicalisation est bas en France, par contre, la protection des travailleurs est adossée sur un solide taux d'accès à la négociation collective (qui dépasse les 90% du salariat). Une différence fondamentale avec la situation chilienne et un indicateur essentiel sur l'état des relations capital-travail dans chaque pays.

(voir graphiques en Annexe 4). Pourtant, là encore, une baisse du nombre de conflits se fait sentir, dès le milieu des années 90, faute de perspectives et de résultats tangibles pour les salariés (et alors que les conditions de travail ne connaissent pourtant pas d'embellie)¹⁵⁷. Il faudra attendre les années 2005-2007, pour noter une tendance à la hausse cette fois très marquée (nous y reviendrons), tant au niveau de la quantité de grèves (et de journées de travail perdues) que du taux de syndicalisation¹⁵⁸. Il est intéressant de noter également que dans la branche des transports (dont les ports), il existe une tradition de –relativement- forte syndicalisation qui dépasse les 20% tout au long de la période 1990-2014, avec une chute sensible (de plus 6 points) dans la décennie 90, avec d'opérer un retournement à la hausse au milieu des années 2000 (voir graphique en Annexe 3).

Globalement, on peut affirmer que l'héritage de la dictature sur le syndicalisme et les travailleurs a été un « poids mort » de la démocratisation¹⁵⁹. Ceci à tel point que la cadre juridique issu du code

157 Cf. Alberto Armstrong, Rafael Águila, “Las huelgas en empresas del sector privado en Chile: 1979-1999”, *Revista Abante*, 2000, vol. 3, N° 2, pp. 165-201.

158 Ces évolutions ont été analysées en détail par plusieurs chercheurs de l'*Observatorio de las Huelgas Laborales* (OHL) et par l'étude pionnière d'Armstrong et Águila (déjà cité). Cf. une bonne synthèse dans : Domingo Pérez, Rodrigo Medel, Diego Velásquez, “Radiografía de las huelgas laborales en el Chile del neoliberalismo democrático (1990-2015): masividad del conflicto por fuera de la ley en un sindicalismo desbalanceado” in Julio Pinto, José Ponce, Camilo Santibañez (dir.), *Trabajadores y trabajadoras*, op. cit., pp. 155-176.

159 Pour une analyse globale : Franck Gaudichaud et Sebastián Osorio, “Los caminos del movimiento sindical ante la democracia neoliberal y el legado de la Dictadura, 1990-2015” in Andrea Pinol (dir.), *Democracia versus neoliberalismo. 25 años de neoliberalismo en Chile*, Santiago de Chile, CLACSO-ICAL, 2016, pp. 236-258.

du travail de 1979-1987 n'a pas été modifié de manière substantielle tout au long de ses années de démocratie.

Tras la inscripción del Plan Laboral y sus decretos complementarios en la legalidad del país, se desata una gran flexibilización laboral, que se sostiene en los gobiernos de la post-dictadura. El balance de la estructura legal-laboral de los años post-dictatoriales, indica que ésta ha sido escasamente modificada. Los temas más medulares de las relaciones laborales, como la negociación colectiva y la huelga, se mantienen en similar situación a la de 1979¹⁶⁰.

Pour l'univers portuaire, cette continuité néolibérale est patente, et même « dramatique », si l'on suit le récit qu'en font les acteurs syndicaux eux-mêmes. En effet, les attentes ouvrières étaient très fortes. En 1991, une commission bilatérale entreprises-syndicats est chargée de trouver les voies d'une nouvelle législation du travail portuaire. L'un des engagements du patronat est de réduire l'intermittence et l'instabilité chronique de l'emploi. Ce processus doit passer, d'une part, par l'élargissement du nombre de salariés avec contrats indéfinis, et, d'autre part, par l'élaboration d'un procédé inédit au Chili de *Convenio de puesto de trabajo-CPPT* pour les intermittents. C'est-à-dire des accords annuels sur un minimum garanti de tour de travail pour chaque spécialité et métiers. Pourtant, en 1993, la loi qui est approuvée est bien en deçà des promesses émises. Et si un salaire minimum -très bas- est bien fixé par la loi, l'extension du nombre

160 Karina Narbona, *Antecedentes del modelo de relaciones laborales chileno*, Santiago, Fundación SOL, 2014, p. 22.

de CDI n'a pas lieu, alors que le projet des CPPT est très peu mis en application. En parallèle, les gouvernements préparent ce qui devient la plus grande réforme néolibérale des ports chiliens, en écho au processus latino-américain de « modernisation portuaire ». Depuis le début des années 90, la division « transports et communication » de la CEPAL (*Comisión Económica para América Latina y el Caribe* des Nations Unies), dans une « novlangue » typique de ces années-là, exhorte tous les exécutifs à « s'adapter » aux nouvelles « exigences » de la globalisation, à mettre fin « aux protections indues » et à soumettre les ports à un processus accéléré de « réformes structurelles », dans le but de répondre aux « attentes » du marché mondial, et particulièrement des pays du Nord. Ceci, tout en renforçant la compétitivité de la région par rapport à d'autres pôles de développement¹⁶¹.

Les dirigeants de la Concertation répondent avec enthousiasme à cet appel, qui consiste à consolider la participation, et bientôt l'hégémonie, de grands groupes privés dans le fonctionnement portuaire. Cela se traduit par un approfondissement de la (plutôt que : Cela passe donc par approfondir) la réforme civico-militaire de 1981 par une mise en concession –cette fois totale- des terminaux d'EMPORCHI, tout en multipliant les facilités pour l'ouverture de nouveaux ports 100% privés. C'est cette évolution que sanctionne

161 Voir par exemple : CEPAL, *Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, No. 65, 1991, URL : <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27957> et CEPAL, *La reestructuración de empresas públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, N° 68, 1992, URL : <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27959>.

la loi N° 19.542 de décembre 1997, durant le gouvernement Frei. La loi consacre la décentralisation des 10 terminaux d'EMPORCHI (organisme officiellement dissoute un an après), dont les compétences intègrent un *Sistema de Empresas Públicas* (SEP). Chaque entreprise publique portuaire est autonome et se doit d'être rentable. Elles ne bénéficient plus d'aucun avantage fiscal ou financier. Celles-ci font appel au privé pour mettre en concession cette fois non seulement des fonctions de transfert, stockage ou d'arrimage, mais désormais tel ou tel terminal dans son ensemble (tout en conservant l'administration d'autres terminaux moins rentables ou plus coûteux).

Les appels débutent à partir de 1999 et proposent aux opérateurs des concessions de 20 à 30 ans, renouvelables. Si le système multi-opérateur est maintenu, la possibilité de ports « mono-opérateurs » est aussi autorisée et même recherchée (du moment que dans la même région existe la concurrence d'un autre port pouvant recevoir le même type de chargement et de navires). Le modèle suivi est le système dit « Landford » : il y a séparation stricte entre la propriété des 10 ports (qui reste d'État) et l'administration et gestion des terminaux qui sont privatisés. Leur utilisation intensive et rationalisée est censée attirer l'investissement, en même temps qu'elle rend ces infrastructures beaucoup plus rentables¹⁶². L'État perd le contrôle de la majorité des activités portuaires, et offre un libre accès aux quais pour les grands groupes du pays, ainsi que pour les investisseurs étrangers. Ce sont les entreprises qui fixent leurs tarifs. Le processus de

162 Iris Carrillo et Astrid Santander, "Modernización portuaria en Chile", *Síntesis Tecnológica*, vol. 2, N° 2, 2005, pp. 63-68.

licitation commence en 1999 –selon des temporalités différenciées- et dure jusqu'à aujourd'hui, avec une première « vague » qui prend fin en 2004 et comprend les principaux ports du pays.

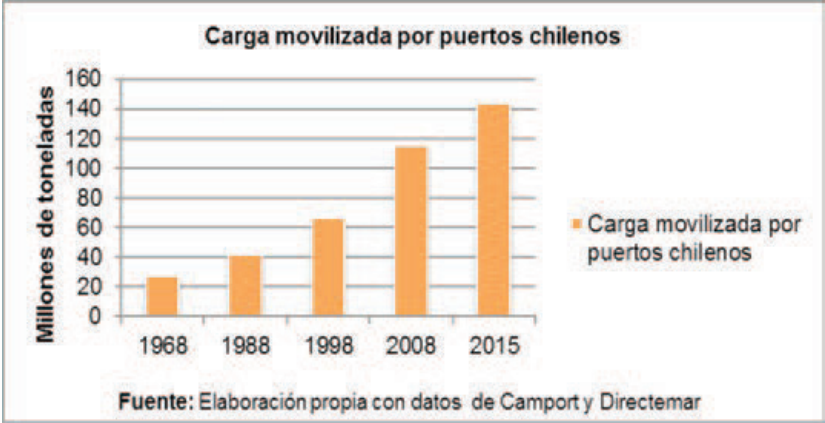
El 1 de enero del 2000, los consorcios “Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A”, “Puerto Panul S.A.”, “San Antonio Terminal Internacional S.A.” y “San Vicente Terminal Internacional S.A.” asumieron la gestión de sus respectivas concesiones, en julio del mismo año “Iquique Terminal Internacional S.A” asumió la de Iquique, el año 2003 “Antofagasta Terminal Internacional S.A.” asumió la de Antofagasta y a fines del 2004 “Consortio Portuario Arica” asumió la de Arica. [...] El proceso de concesiones de terminales portuarios chilenos se inició a mediados del año 1999 con la licitación de los principales terminales de la zona central de Chile: puertos de San Vicente, San Antonio y Valparaíso. Posteriormente, a mediados del año 2000, se concesionó un terminal en el puerto de Iquique y el mismo año se concesionó el Puerto de Antofagasta. Finalmente, a mediados del 2004 se adjudicó la concesión del Puerto de Arica. En el proceso de licitación el Estado buscó generar una competencia ex ante por los terminales portuarios ofrecidos, en base a una tarifa ofertada sobre un mínimo predefinido y un pago al Estado. Finalmente, se dirimió en función de éste último¹⁶³.

En 4 ans, plus de 270 millions de dollars sont investis dans les terminaux par les acteurs privés. Le prix moyen de la tonne transférée baisse

163 Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 11-12.

de 30% et l'efficacité portuaire est décuplée. Une dynamique exponentielle qui se confirme dans les années suivantes, en même temps que le Chili devient un des pays les plus ouverts au commerce mondial (avec un record de plus de 20 traités de libre-commerce, presque tous signés durant les gouvernements de la Concertation). Ainsi que le montre le graphique ci-dessous, le commerce portuaire augmente, en moyenne, de 5 % par an et on passe de 40 millions de tonnes mobilisées en 1988 à plus de 140 millions de tonnes en 2015.

Graphique N° 1. Evolution des charges transférées dans les ports chiliens (1968-2015)



Source : <http://revistamarina.cl>, 2017.

Un rapport réalisé par le département d'investigation de la Bibliothèque du Congrès National (BCN) souligne, qu'en suivant le rythme de croissance des années 2010, il est prévu qu'en 2021 la charge trans-

férée par les ports chiliens soit 80% supérieure à celle de 2011¹⁶⁴.

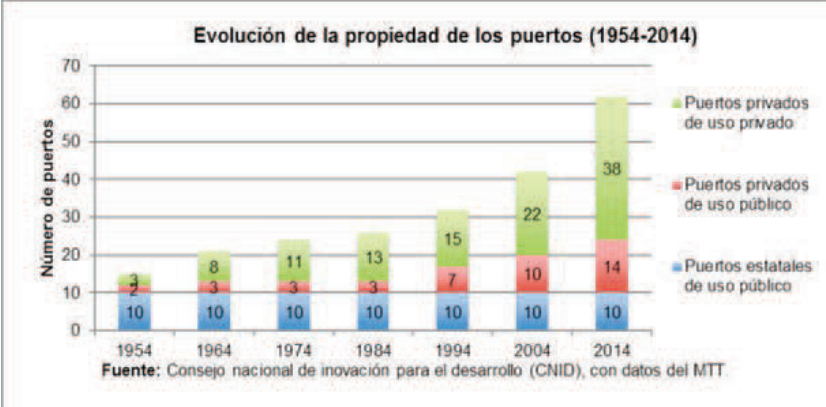
Autre caractéristique majeure de cette libéralisation au pas de course : la multiplication du nombre de ports. Ainsi, en suivant la distinction entre les ports selon leur *usage* public ou privé¹⁶⁵ et en sachant que de nombreux ports « d'usage public » sont aux mains d'entreprises privées (*ports privados d'usage public*), on dénombre presque 56 ports en 2005 et ils sont 63 en 2015 (et ils n'étaient que 26 en 1984). Parmi les ports d'usage public, on retrouve les 10 entreprises portuaires publiques historiques, où interviennent des prestataires privés souvent multiples (*multioperadores*), tel, dans le Nord, le *Terminal Portuario Arica* (TPA) ou encore ceux administrés par *Empresa Portuaria Iquique* (EPI), *Empresa Portuaria San Antonio* (EPSA), *Empresa Portuaria de Valparaíso* (EPV) ou *Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente* (TSV). Il faut y ajouter 14 ports privés d'usage public avec des terminaux internationaux que l'on retrouve à Iquique, Antofagasta, San Antonio ou San Vicente, dont -par exemple- le *Frente de atraque San Vicente Terminal Internacional* (SVTI). Et, à leurs côtés, pas moins de 32 ports d'usage privé (essentiellement des ports miniers ou pétroliers) qui dépendent de

164 Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe: Movimiento Portuario en Chile*, Santiago, 2014 (Archives BCN).

165 “*Entendiendo como puerto de uso público aquel que presta servicios indistintamente a cualquier usuario que lo requiera y que constituye una actividad independiente no accesoria a la industria principal de su propietario. Por otra parte, se entiende como puerto de uso privado a aquel que ofrece un servicio exclusivo destinado a responder a las necesidades de la actividad principal de su propietario*” (Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., p. 17). Consulter également : Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe: Movimiento Portuario en Chile*, op. cit.

grandes entreprises souhaitant contrôler leur propre terminal pour l'exportation de leur production et/ou leur alimentation en énergie (voir cartes et listes des ports en Annexe 5 et 6). Les capitaux privés deviennent hégémoniques sur l'ensemble de la chaîne logistique.

Graphique N° 2. Évolution de la propriété des ports chiliens (1954-2014)



Source : <https://revistamarina.cl>, 2017.

Bien entendu, au sein de ce système portuaire pluriel et complexe, il existe de très fortes disparités. En termes de capacité tout d'abord : un port comme celui de San Antonio (tous terminaux confondus) mobilise (en 2016) plus de 25% des 2.457.000 containers annuels et plus de 13% des transferts nationaux (144.972.000 tonnes par an pour tout le Chili). Celui de Valparaíso respectivement plus de 18% et 7,5%, très loin d'un port comme Huasco dans le Nord (respectivement 0.3% et 5.2%) - Voir le comparatif en Annexe 7 et 8. Mêmes différences en ce qui concerne les marchandises reçues

ou exportées, selon qu'elles soient transportées dans des containers ou sous la forme de chargements en vrac solides, liquides ou « consolidés »¹⁶⁶. Pour résumer, on trouve - en priorité - des transferts liés à l'activité minière dans les ports du Nord (zone du grand Atacama, Iquique, Arica) et particulièrement autour de l'exportation du cuivre (le Chili possédant la première réserve au monde), mais aussi du fer et autres minerais. Ceci est accompagné de l'importation de matériel minier et de grandes quantités de charbon pour faire fonctionner les centrales thermoélectriques minières. Il faut ajouter à cela l'importation de marchandises issues de Bolivie, mais aussi du Pérou à Iquique et Arica (zone franche). En ce qui concerne, les ports du centre du pays (et principalement San Antonio et Valparaiso), ils sont des plaques tournantes du commerce international, et surtout des importations venues des États-Unis, de Chine et du reste de l'Amérique Latine. Par ces portes commerciales océaniques est importée une immense variété de produits, alors que le Chili n'a pratiquement plus d'industrie nationale : automobiles, vêtements, machines, haute technologie, biens de grande consommation, etc. C'est par là qu'est aussi exportée vers les pays du Nord l'importante production agricole de la vallée centrale, dont le vin et les fruits de contre-saison (pommes, avocats, raisin, cet), dont le Chili est devenu un « champion » mondial. Enfin, plus au Sud, dans la région de Concepción, les terminaux sont presque exclusivement liés à l'exportation des grandes compagnies de

166 Consulter le lexique en introduction.

l'industrie extractive forestière (nous expliquons plus en détail l'activité de ces ports au chapitre 3)¹⁶⁷.

Pour entrer dans le « jeu » portuaire et accéder aux concessions, le ticket d'entrée est globalement élevé pour les investisseurs. Il faut avoir à disposition plusieurs dizaines de millions de dollars et une structure financière très solide. Par exemple, en 1999, pour se voir adjudger les sites 1 à 5 et le quai numéro 1 du port de Valparaiso afin de former le *Terminal Pacífico Sur* (TPS), le groupe chilien Von Appen et son associé allemand du port d'Hambourg, la HHLA (*Hamburger Hafen und Logistik AG* aussi présente dans le port de Buenos Aires), doivent payer à l'État 90,6 millions de dollars, auxquels s'ajoutent les 5,7 millions de concession annuelle. En ce qui concerne la concession du quai Sud du port de San Antonio (*San Antonio Terminal Internacional* – STI), deux grandes multinationales, l'une d'origine chilienne, SAAM (*Sudamericana Agencia Aéreas y Marítimas*) et l'autre SSA *Holdings International*, le principal opérateur portuaire des États-Unis, investissent plusieurs millions de dollars dans ce projet : plus de 121 millions de dollars comme droit d'entrée et 7.6 millions annuels pour la concession. Et c'est ce même consortium qui se voit octroyer SVTI (*San Vicente Terminal Internacional*) en offrant à l'État la coquette

167 Pour plus de statistiques et approfondir l'étude du système portuaire chilien, consulter « l'Observatoire logistique » (*Observatorio Logístico*), très fourni, du ministère des Transports : <https://www.observatoriologistico.cl>. A noter également, le site web de la Chambre Maritime, consacré au développement portuaire chilien : <http://www.camport.cl/sitio/desarrollo-portuario-en-chile>. Voir aussi : Ministerio de Obras Públicas, *Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria: Impacto en la Competitividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana*, Santiago, Dirección de Planeamiento, 2010, URL : http://www.dirplan.cl/estudios/Paginas/Detalle_estudios.aspx?item=59.

somme additionnelle le de 45 millions de dollars, avec de plus 5.5 millions annuels à déboursier. On pourrait continuer ainsi la liste¹⁶⁸. Il est aisé de comprendre que seuls de grands groupes sont à même de mettre à profit cette ouverture du marché portuaire. L'ensemble des petits et moyens armateurs historiques sont mécaniquement expulsés du marché. Le niveau de concentration du capital dans les ports chiliens est ainsi très élevé. Il est à l'image de l'*oligopolisation* du reste la structure économique du pays, basée sur le pouvoir économique exceptionnel d'une poignée de quelques grandes familles de la bourgeoisie nationale ayant fait fortune (ou s'étant renforcées) durant la dictature. Ces groupes ont su tisser des alliances avec des capitaux étrangers et leur empire s'est consolidé très largement ensuite, à partir de 1990, durant les gouvernements de la Concertation¹⁶⁹.

Avec les lois de « modernisation » de 1981 puis de 1997, plus de 85 % de l'activité nationale passe dans le giron du privé, les 15% restant fonctionnent avec un système « multi-opérateur », sous gestion publique. Ce cycle néolibéral permet que s'installent aux manettes de l'ensemble du domaine portuaire national, quatre des familles les plus puissantes du capitalisme chilien (et sud-américain). Les Von Appen, Luksic, Matte et Angelini, qualifiés par le journaliste d'investigation Ernesto Carmona -dans un livre resté fameux- de

168 Pour consulter le détail des concessions de la « première vague » : Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 12-15.

169 Cette oligopolisation et la carte de « l'extrême richesse » ont été bien étudiées depuis plusieurs années. Cf. par exemple les travaux de l'économiste Hugo Fazio : *Mapa de la extrema riqueza en Chile*, Santiago, Lom Ediciones, 2005 et *Veinte años de política económica de la Concertación*, Santiago, Lom Ediciones, 2010.

“maîtres du Chili”. Ils sont tous présents dans le classement annuel de la revue Forbes¹⁷⁰. C’est effectivement la famille Luksic qui domine le marché avec SAAM, propriétaire non seulement de la concession de SVTI, mais aussi présent dans les opérations du terminal portuaire d’Arica (TPA), dans le contrôle direct du Terminal International de Iquique (41 millions de chiffre d’affaires en 2015) et d’Antofagasta (45 millions de chiffre d’affaires en 2015), du port privé minier de *Los Vilos* et dans le plus grand port commercial du Chili : *San Antonio International* (STI), avec plus de 107 millions de chiffre d’affaires et presque 15 millions de dollars de bénéfices en 2015¹⁷¹. Le Holding Luksic (famille d’origine Croate) est le plus important du Chili, avec des participations souvent majoritaires dans le secteur bancaire (*Banco de Chile*), la mine (dont *Los Pelambres*), la télévision (*Canal 13*), l’énergie (ENEX) et le tourisme de luxe à l’international. Le conglomérat pesait en 2017 plus de 13 milliards de dollars selon Forbes¹⁷². En ce qui concerne les ports, son pouvoir se tisse au travers de la *Compañía Sudamericana de Vapores* (CSAV), dont SAAM est la partie logistique portuaire. La CSAV n’est pas moins que la plus ancienne compagnie de navigation d’Amérique Latine et l’une des plus importantes au monde encore aujourd’hui. Fondée en 1872 à Valparaíso, elle étend ses activités à toute la planète (Amérique Latine, États-Unis, Europe)

170 Ernesto Carmona, *Los dueños de Chile*, Santiago, Ediciones La Huella, 2002. Voir aussi : Francisco Parra et Nicolás Sepúlveda, «Estos son los grupos de poder a los que se enfrentan los trabajadores portuarios en paro», *El Dinamo*, 7 janvier 2004.

171 Ces chiffres sont indicatifs. Ils nous ont été transmis par des syndicats de l’Union Portuaire.

172 <https://www.forbes.com>.

et a fusionné, en 2014, avec l'entreprise globale d'origine allemande Hapag-Lloyd, devant ainsi le quatrième opérateur de transport maritime mondial. En 2012, les Luksic prennent définitivement contrôle de la CSAV¹⁷³. Une compagnie qui avait été, pendant des décennies, le navire amiral du groupe dirigé par un autre magnat, et homme clef des ports chiliens : Ricardo Claro Valdés. Ancien ministre de Pinochet, il s'agit de l'entrepreneur lié à la dictature par excellence, enrichi à son ombre dans de multiples domaines : médias, vigne, entreprises métallurgiques et portuaires, tourisme. Il incarnait aussi (il est décédé en 2008) une figure de la répression ouvrière¹⁷⁴, adversaire farouche des grèves des dockers, il était craint aussi bien dans les ports que par les syndicats de ses autres entreprises¹⁷⁵.

Le second acteur de poids est le groupe ULTRAPORT : présent à Coronel, mais aussi au niveau des ports de Huasco, au sein des opérations de TPA, dans le contrôle de la concession de *Terminal Puerto Coquimbo* (TPC), du terminal d'Angamos (Mejillones) ou encore au sein des ports de Caldera. Au total, ULTRAPORT investit dans une vingtaine de ports, emploie 2900 travailleurs et elle est la

173 «Luksic se convierte en el nuevo controlador de CSAV, con el 37,44%», *La Tercera*, 16 de febrero de 2012.

174 Il serait notamment impliqué dans la répression et la disparition de dirigeants syndicalistes de l'entreprise Elecmetal, du Cordon industriel Vicuña Mackenna, dans les jours suivants le coup d'État (Cf. le dossier de presse sur Ricardo Claro et la répression paru dans : http://www.memoriaviva.com/Complices/claro_ricardo.htm).

175 Cristóbal Peña, «Los archivos secretos de Ricardo Claro y sus actuaciones en las sombras», *Centro de Investigación e Información Periodística*, 31 décembre 2018, URL : <https://ciperchile.cl/2008/12/31/los-archivos-secretos-de-ricardo-claro-y-sus-actuaciones-en-las-sombras>.

filiale d'un groupe de transport maritime, ULTRAMAR. Celui-ci est fondé dans les années 50 par un patriarche au passé nazi et capitaine de la marine marchand allemande¹⁷⁶. Il est aujourd'hui encore dirigé par un clan familial, dont Sven Von Appen, patron à la main de fer, enrichi durant la dictature civico-militaire, et qui ne cache pas ses sympathies pour Pinochet, tout en finançant la fondation du même nom. Adeptes de la manière forte (voir le chapitre 5 sur le conflit à Angamos), ULTRAMAR est devenu l'un des groupes portuaires les plus puissants du pays, avec un patrimoine dépassant le milliard de dollars¹⁷⁷.

Pour ce qui est du groupe Matte, cette famille constitue la troisième fortune du pays. Les racines de cette accumulation familiale prennent leur source au XIX^e siècle. Sa spécialité est l'extractivisme et l'industrie forestière, avec le holding CMPC - *Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones*, présent dans le Sud du pays, mais aussi dans de nombreux pays d'Amérique Latine, formant ainsi l'une des plus grandes compagnies de ce secteur du continent. Les Matte sont, en outre, présents dans la banque, les télécommunications, l'énergie, les services ou encore la mine. Au travers de l'entreprise *PULOGSA - Puertos y Logística*, ils détiennent le port de Lirquén (dans le Sud), contrôlant ainsi directement une voie d'exportation pour les produits

176 Ce passé occulte a été raconté par le menu dans : Soledad de la Cerda, *Los Chilenos del Tercer Reich*, Santiago, Sudamericana, 2000, pp. 221-235.

177 Cf. «El oculto pasado nazi del patriarca del clan Von Appen», *El Mostrador*, 17 mai 2013 et «El Grupo Von Appen y su tradición naviera», *Mundo Marítimo*, 7 août 2006.

(pâte à papier, pulpe, cellulose) issu de l'entreprise *Celulosa Aurauco*. Ils sont aussi des opérateurs dans le port de San Antonio (*Empresa Portuaria San Antonio*), et contrôlent le port privé du Panul (transfert de fertilisants, sel et céréales). Et si les Luksic sont connus pour leur proximité avec les gouvernements de la Concertation, les Matte le sont davantage pour leurs affinités revendiquées avec la droite chilienne. Il faut rajouter à ce portrait de familles, le clan italo-chilien Angelini, là aussi avec un patrimoine dépassant le milliard de dollars. Ces derniers ont concentré leurs activités dans le domaine de l'industrie forestière, pétrolière et la pêche industrielle. Ils investissent aussi dans les ports, par exemple dans celui de Coronel (dans le Sud), mais aussi aux côtés de la famille Matte à Lirquén. Cette association leur permet aussi, en 2010, avec l'entreprise *Puerto Central S.A.* (PCE) de prendre le contrôle du terminal *Costanera Espigón* à San Antonio, soit au cœur du principal port du Chili.

Face à une telle concentration, les acteurs économiques dépendant de l'exportation crient régulièrement au monopole, dénoncent des ententes sur les prix et une position dominante¹⁷⁸. Du point de vue des travailleurs portuaires et des syndicats, cette intense transformation néolibérale signifie devoir affronter des entreprises dont les donneurs d'ordre sont des holdings au pouvoir colossal, présents

178 C'est le cas, en 2005, de la *Asociación de Exportadores de Chile (Asoex)* qui dépose un recours devant le *Tribunal de Defensa de la Libre Competencia* contre ULTRAMAR et SAAM, recours aboutissant à une condamnation en première instance, avant d'être débouté par la Cour Suprême. La sentence du Tribunal condamnant en 2006 les deux groupes à des amendes est disponible en ligne : http://www.tdlc.cl/DocumentosMultiples/Sentencia_38_2006.pdf.

dans de multiples champs économiques, contrôlant de grands médias et très influents auprès des hommes politiques (dont ils payent une partie des campagnes électorales), du Parlement et de l'ensemble de l'appareil d'État. Le défi est donc de taille. En outre, les syndicats doivent aussi composer avec la *Cámara Marítima y Portuaria de Chile* (*Camport*) qui représente toutes les grandes entreprises privées portuaires du pays et coordonne leur communication et lobbying¹⁷⁹.

On comprend, dans ses conditions, que l'un des dirigeants historiques des dockers de Talcahuano, Moisés Cid, déclare dans un mélange d'orgueil, de fatalisme et de crainte :

*Siempre han estado presentes en los procesos importantes del país los trabajadores portuarios. Una, por la relevancia de su trabajo. Nosotros somos los que movemos la economía de este país. Por nuestras manos pasan todas las 'lucas' que se llevan los grandes empresarios de este país, como son los grupos económicos. Nosotros, cuando peleamos, peleamos con Luksic, con Angelini, peleamos con el grupo Matte. El grupo Von Appen también. O, sea estamos hablando de la crema y nata de este país*¹⁸⁰.

179 La Chambre maritime déclare avoir pour vision : “*Ser una asociación gremial referente en su capacidad para generar un ambiente de diálogo productivo entre todos los actores relevantes del sector, públicos y privados, de modo de aportar en la construcción de un entorno favorable para el desarrollo de la actividad marítima y portuaria y el desarrollo económico y social del país*” (Source : <http://www.camport.cl/sitio/vision-y-mision>, 2018).

180 Entretien avec Moisés Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

La plupart des témoignages reviennent sur ce pouvoir immense des capitalistes portuaires chiliens depuis les mises en concession, débutées en 1999. Des réformes qui ont affecté profondément le travail dans le port et généré de nombreuses résistances. Parmi celles-ci, il faut mentionner de ce qui a été nommé par la presse comme le « puertazo ».

Face aux conséquences drastiques des réformes en cours, plusieurs militants syndicaux commencent à réclamer de véritables négociations avec le gouvernement, dans le but –essentiellement- d’obtenir des compensations économiques pour les dockers laissés sans travail, du fait des privations. En avril 1999, commencent les premières mobilisations à Valparaíso, puis de nouveau en juin de la même année. Walter Astorga (dirigeant du *Sindicato de Marineros de Bahía de San Antonio*) prend alors la tête d’une coordination de plusieurs syndicats de Valparaíso, San Antonio et Talcahuano : les premiers ports touchés par la réforme. C’est ainsi que naît une *Coordinadora de Trabajadores Marítimo Portuarios*. Celle-ci avec le soutien de la COTRAPORCHI, de la COMACH, mais aussi de la CUT et de syndicats étudiants, appellent à la grève le 14 juillet 1999¹⁸¹. Cette journée de grève et de manifestation massive devant les portes du Congrès National est connue depuis comme « puertazo ». Elle est accompagnée de mobilisations qui durent plus de 10 jours, et sont progressivement accompagnées, outre les trois ports directement

181 Un récit détaillé du *puertazo* et de ses conséquences est disponible dans le rapport de la BNC : Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Dossier “Paros Portuarios: Evaluación de los daños económicos”, Santiago, janvier 2014 (Archives BCN).

concernés, par des grèves dans à Arica, Iquique, Antofagasta et Puerto Montt (avec des demandes d'augmentation de salaires).

La force du mouvement inquiète en haut lieu et oblige le gouvernement d'Eduardo Frei R. à négocier, car elle pourrait compromettre la libéralisation. Les syndicats portuaires critiquent, en particulier, la mise en place d'un système *mono-operador* sous hégémonie de grands groupes, qui conduit à expulser des ports de nombreuses entreprises et à réduire ainsi la main d'œuvre. En août, les dockers de Valparaíso annoncent une grève indéfinie, en rejet des propositions du ministre des Transports. Finalement, c'est le ministre *Secretario General de la Presidencia*, José Miguel Insulza, qui doit prendre en main le dossier. Il installe immédiatement des tables de négociation et pousse à la reprise du travail¹⁸². L'accord du 18 août 1999, dit "*Programa de Protección Social*", déploie alors un vaste plan destiné à « acheter » la paix sociale dans les ports. L'État débourse plusieurs centaines de millions de pesos d'argent public pour garantir le processus de privatisation et réduire les conflits sociaux potentiels qui pourraient le freiner. Cela passe par trois actions concertées¹⁸³ :

- Programme de formation et d'aide à la microentreprise pour les dockers restés sans emploi (avec des aides de 7 à 8 million de pesos par personne)

182 "Los recursos del multiministro", *El Mercurio*, 13 août 1999.

183 Pour plus de détails, consulter : Cámara de Diputados, "Informe de la Comisión Investigadora encargada de estudiar y reunir antecedentes sobre la situación que afecta a los trabajadores portuarios del país, a raíz del proceso de transformación y modernización de los terminales portuarios", Valparaíso, 9 août 2005 (Archives BCN).

- Programme d'indemnisation multiple et, même, d'emplois « garantis » dans d'autres secteurs économiques pour les dockers au chômage ayant plus de 40 ans (et avec 15 ans d'ancienneté)
- Programme de départ en retraite anticipée pour les travailleurs de 55 ans et plus

Les dockers se mobilisent, néanmoins, à nouveau, en mars et novembre 2000 pour obliger le gouvernement à mettre réellement en place de ces accords. D'ailleurs, une partie des indemnisations n'ont toujours pas été payées des années plus tard. Globalement, la coordination syndicale qui surgit dans ces années est un antécédent important de l'histoire récente des travailleurs maritimo-portuaires. Pourtant, ainsi que le souligne Moises Cid, dirigeant de Talcahuano actif au moment de cette lutte, cette coordination n'a eu que pour seul objectif d'obtenir des indemnisations de l'État, dans une perspective fortement corporatiste, et souvent bien peu unitaire (chaque syndicat ou fédération essayant d'arracher une « part du gâteau » à son profit)¹⁸⁴. La *coordinadora* disparaît par la suite. Et Walter Astorga est même accusé de détournement de fonds et de malversation dans la gestion des indemnisations. Ce qui explique le rejet unanime que provoque sa prétention à s'investir à nouveau dans le syndicalisme portuaire, à la fin 2005¹⁸⁵.

184 Entretien avec Moises Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

185 Raúl Santíz, "Organizaciones marítimas le dan «portazo» a ex-dirigente Astorga", *La estrella de Valpo*, 5 décembre 2005 et "Comisión detectó graves irregularidades en proceso de privatización de puertos", *El Mercurio*, 21 décembre 2005.

Un effet notable de ce programme de départ anticipé est que des centaines de dockers, ayant entre 45 et 65 ans, abandonnent les ports (souvent pour monter un petit commerce). Ils laissent ainsi la place à une nouvelle génération qui va participer de la rénovation du syndicalisme portuaire dans les années postérieures, sans que pour autant disparaissent un ensemble de traditions et identités collectives fortement ancrées.

D/ Les dockers aujourd'hui. Travail portuaire, identités collectives et traditions populaires

L'automatisation des ports à partir des années 60-70 (souvent plus tardivement dans les pays du Sud) et l'introduction de la conteneurisation et palettisation sont parmi les révolutions technologiques *majeures* du XX^{ème} siècle¹⁸⁶. Elles ont créé une chaîne logistique mondialisée, informatisée, à flux tendu et multimodale, dans laquelle les ports ne sont plus qu'un passage obligé. Désormais, un porte-conteneur peut dépasser allègrement une capacité de plus de 15 000 TEU¹⁸⁷ et un vraquier les 300.000 tonnes... La « révolution du conteneur », avec son caisson standardisé de 20 et 40 pieds de long (environ 6 et 12 mètres), a été un puissant facteur de globalisation économique et commerciale. Aujourd'hui, environ 80 % des

186 Marc Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton, Princeton University Press, 2006.

187 Voir le lexique dans les premières pages de ce travail.

échanges transcontinentaux se font par voie maritime et la conteneurisation concentre la majorité de ce trafic planétaire.

Le travail sur les quais a, ainsi, été littéralement transformé par la construction d'un « océan globalisé »¹⁸⁸ :

L'apparition du conteneur a obligé tous les acteurs de la chaîne du transport – chargeurs, armateurs, ports – à modifier complètement leurs méthodes de travail et leurs modes de gestion. Au premier rang de cette révolution, les armateurs. Auparavant, le transport maritime était un concept de port à port. La marchandise était chargée dans le navire au port de chargement, transportée en mer dans les cales des navires et déchargée à quai au port de déchargement. C'était la marchandise que l'on manipulait directement. Avec la conteneurisation, on a basculé dans un concept de porte à porte. La marchandise ne subit plus de rupture de charge. [...] Les ports ont également dû s'adapter à un environnement concurrentiel, qui était pour eux une nouveauté, et investir dans de nouvelles installations adaptées à la manutention des conteneurs. Auparavant porte d'accès obligatoire à une zone économique naturelle, ce qui était son statut à l'époque du

188 Hervé Coutau-Bégarie, *L'océan globalisé. Géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Paris, Economica, 2007. Sur l'impact que constitue la conteneurisation à l'échelle mondiale pour le travail dans les ports, consulter également : OIT, *Estudio general sobre el trabajo portuario*, Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 2002, URL : <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-iii-1b.pdf>.

*transport conventionnel, le port est devenu un simple maillon dans la chaîne du transport intermodal*¹⁸⁹.

Cette « révolution » prend son envol au Chili dans années 80-90, dans la continuité des réformes « modernisatrices » de la dictature, et elle modifie les conditions de travail de manière notable¹⁹⁰. Hier portefaix, brouettiers, débardeurs, arrimeurs, chargeurs et déchargeurs, *lancheros* et charbonniers, les dockers restent au XXI^{ème} siècle des débardeurs et arrimeurs, mais ils sont aussi désormais caristes, grutiers, contrôleurs, superviseurs, *embaladores, tarjadores, cuidadores marítimos, movilizadores*¹⁹¹, etc... Et le sens du mot « docker » a lui-même évolué, tout en étant le fruit de luttes de sens, juridiques et sociales, en France, au Chili, comme dans le reste du monde¹⁹². Car la définition de *qui est docker* (nom d'origine anglaise) est l'objet de nombre de polémiques entre syndicats, entreprises et autorités publiques ou maritimes. Car de cette définition légale découle *qui est autorisé* à travailler dans un espace portuaire donné, bénéficiant par conséquent des droits consécutifs, correspondants à ce statut. Il y a longtemps eu

189 Serge Renault, « Le transport en conteneurs roule sur cinq jambes », *Outre-Terre*, vol. 2, N° 25-26, 2010, pp. 21-35, URL : <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre1-2010-2-page-21.htm>

190 Pour une vision globale des transformations du travail en contexte néolibéral : Ana Cárdenas, Felipe Link, Joel Stillerman (eds.), ¿Qué significa el trabajo hoy? *Cambios y continuidades en una sociedad global*, Santiago, Catalonia, 2012.

191 Voir le lexique en début de ce travail.

192 Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, xixe-xxe siècles », *Genèses*, op. cit.

distinction entre travailleurs *du quai* et *du pont*, et même entre travailleurs du port et des entrepôts, ces derniers n'étant pas considérés comme dockers dans certains pays. D'autre part, on l'a vu, une différence de statut a existé historiquement entre *portuarios* (employés du port public) et *marítimos* (où se trouvent les débardeurs). Ces derniers se trouvent dans une relation contractuelle avec les agences de chargement, déchargement et arrimage qui les embauchent pour le compte des armateurs. Néanmoins, à partir des privatisations et concessions des ports des années 80-90, l'ensemble de ces travailleurs (mis à part une minorité de fonctionnaires) passent au service de grandes entreprises portuaires nationales et internationales.

En ce qui concerne le Chili, on dispose de deux rapports récents, très fouillés, sur les conditions de travail dans les ports. L'un, réalisé par la FLACSO, est centré sur les questions de risques, sécurité et santé au travail, essentiellement à partir du cas du port de San Vicente-Talcahuano (région de Concepción)¹⁹³. L'autre, rédigé par la Fondation « Chile 21 », procède à une étude plus exhaustive des conditions d'embauche et des relations professionnelles dans les ports

193 FLACSO, *Estudio exploratorio destinado a la caracterización inicial de los trabajadores portuarios, levantamiento conceptual de perfiles, puestos de trabajo y a la identificación y evaluación de los factores de riesgo presentes en la actividad (2014-2015)*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015, URL : <http://saludtraboyequidad.cl/proyectos/estudio-exploratorio-destinado-a-la-caracterizacion-inicial-de-los-trabajadores-portuarios-levantamiento-conceptual-de-perfiles-puestos-de-trabajo-y-a-la-identificacion-y-evaluacion-de-los-factores>.

chiliens¹⁹⁴. Ces rapports sont des commandes du sous-secrétariat au Travail et à la Prévision sociale du gouvernement. Ils montrent que les autorités ont connaissance des (mauvaises) conditions de travail, d'hygiène et de sécurité existant dans les ports du pays. Seulement durant notre période d'enquête (de 2014 à début 2016), il y a eu plusieurs accidents graves, dont plusieurs mortels, sans que le gouvernement ou la presse ne s'en émeuvent outre mesure¹⁹⁵. Enrique Solar, dirigeant du port d'Angamos, décrit même des conditions de travail « inhumaines » :

los mandos medios no se preocupan de los reales problemas de la gente. Dentro de esos problemas tenemos, por ejemplo, el caso del bloqueador o del agua. Trabajar en un puerto, en un buque de metales en verano, en el desierto, realmente son condiciones casi inhumanas. El viejo se deshidrata, no tiene agua, no le dan bloqueador, lo tienen trabajando 7 horas y media seguidas de trabajo, no hay un 'break'¹⁹⁶.

194 Fundación Chile 21, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015, URL : <https://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/73>. Une synthèse du travail précédent est disponible également : Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, Santiago, Fundación Chile 21, junio de 2016, URL : www.chile21.cl/wp-content/uploads/2016/07/CI-Junio.pdf.

195 Sur la dangerosité du travail portuaire et la faiblesse de protection sociale, vu par les syndicats, consulter *El Chancho E' Goma*, décembre 2014, p. 2-3. Le journal note : “*Las jornadas con cantidad de personal insuficiente, bruma marina, lluvia torrencial, vientos fuertes, resaca intensa, manipulación de productos insalubres, estibas que alcanzan alturas que sobrepasan largamente lo que el sentido común aconseja, la operación de equipos rodantes y grúas por tiempos prolongados e interrumpidos, etc, son cada vez más frecuentes*”.

196 Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

Même constat, et même qualificatif, de la part de Carlos González Cañas, syndicaliste du port de Coronel, à des milliers de kilomètres, plus au Sud :

Las condiciones generales del puerto han ido mejorando con el tiempo. Antes del 2010 eran bastantes reprobables. [...] Si llovía te mandaban a trabajar y si llovía te mandaban a despachar y no te pagaban ni un peso o te pagaban medio turno. Eran condiciones inhumanas, en la parte de implementación de ropa también, no era la adecuada¹⁹⁷.

Ainsi que le souligne un diagnostic écrit en 2004 par un dirigeant syndical (Dante Campana), sur lequel nous reviendrons en détail, fondamentalement, les revenus du travailleur maritimo-portuaire dépendent des possibilités de celui-ci d'accéder au port. Et cet accès se fait avec plus ou moins de facilité, de stabilité et de priorité suivant le statut de chacun, au sein d'un système très complexe. Il existe, en fait, une profonde stratification sociale portuaire et au moins quatre statuts :

- 1) Les travailleurs permanents du terminal (sous contrat indéterminé).
- 2) Les travailleurs permanents des différentes agences (*agencia de estiba*) qui proposent leurs services aux terminaux, notamment dans les ports publics mis en concession auprès de plusieurs entreprises (*multioperadores*).

197 Entretien avec Carlos González Cañas, Coronel, 30 avril 2015.

3) Les travailleurs intermittents « préférentiels » qui bénéficient d'accords de provision (*Convenio de provisión de puestos de trabajo - CPPT*) négociés avec une ou plusieurs entreprises. CPPT qui garantissent un minimum de travail annuel.

4) Les travailleurs intermittents sans accord de provision, et qui sont donc sur des listes d'attente, et sollicités en cas de besoin.

Paradoxalement, l'ensemble de ces dockers partagent le même espace physique de labeur, réalisent la plupart du temps les mêmes tâches et les mêmes métiers, et ce durant les mêmes horaires¹⁹⁸. Pourtant, leurs niveaux de vie, de sécurité de l'emploi et de protection sociale sont nettement différenciés. Les premiers représentent ceux qui sont prioritaires et qui sont sollicités en premier, et ainsi de suite, en suivant l'ordre de la liste, les intermittents étant les plus précaires (les *pincheros*) :

*Estos cuatro estratos no sólo reflejan una frecuencia cada vez más baja en el acceso al trabajo, sino además una relación jurídica cada vez más distante entre el trabajador y quien se beneficia con las ganancias que genera la actividad*¹⁹⁹.

198 Depuis les années 80, les dockers chiliens travaillent en suivant trois tours de travail par jour, de 7,5 heures chacun : de 8h00 à 15h30, de 15h30 à 23h00 et de 23h00 à 6h30.

199 Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, "Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile", Huasco, Julio de 2004 (Archives UPBB).

Cette importante stratification d'une part, et d'autre part, la présence majoritaire de l'intermittence dans le port, sont deux facteurs essentiels du travail maritimo-portuaire jusqu'à nos jours au Chili. Ils représentent un élément de différenciation, voire de division, de ce collectif de travail. En même temps, l'intermittence et la précarité sont objet d'identification et de résistances collectives ou symboliques qui unifient, malgré tout, les revendications du secteur lorsque des syndicats sont capables de porter ces demandes, y compris en y intégrant les salariés en CDI.

Les deux dernières catégories (*eventuales*) de dockers, les plus précaires, sont aussi de loin les plus nombreuses. Même si les statistiques restent peu précises sur ce point. Certains analystes avancent une proportion de 60 à 70% de travailleurs intérimaires dans les ports chiliens²⁰⁰. Il reste assez complexe de chiffrer le nombre de maritimo-portuaires. En 2014, plus de 27.000 personnes possédaient une certification leur donnant accès au port. Mais en se basant sur le nombre de dockers travaillant *réellement* chaque mois, le rapport de la *Fundación Chile 21* a pu déterminer que la moyenne de travailleurs en activité est de 15.843 personnes. Ces dernières peuvent n'effectuer qu'un tour de travail par mois. En fait, la moyenne de dockers travaillant chaque jour ne dépasse pas les 8000 personnes, et seulement

200 Au contraire, une étude de l'OIT de 1996 montrait que 74% des travailleurs des ports européens possédaient des contrats permanents et seuls 11% d'entre eux étaient intérimaires (cité par : Fundación Chile 21, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, op. cit., p. 127). En France, depuis 1992, la plupart des dockers du pays sont passés sous contrat permanent.

4724 d'entre eux réalisent plus de 12 tours par mois (ce qui constitue un minimum pour vivre exclusivement de l'activité portuaire)²⁰¹. Plusieurs milliers de « certifiés » ne viennent, ainsi, réaliser des tours de travail que ponctuellement, dans les moments de forte demande saisonnière, alors que leur activité principale est ailleurs : ils sont chauffeurs de taxi, commerçants, intérimaires de la construction, étudiants parfois, etc. Ceux qui forment le cœur de l'univers des dockers représentent un ensemble qui ne dépasse pas 6000 – 6500 individus.

La plupart d'entre eux vivent dans des conditions d'instabilité chronique, dépendants du flux du marché mondial et du rythme de certaines productions d'exportation (celui de l'agro-industrie de la vallée centrale par exemple). Leur contrat de travail respectif (avec ou sans CPPT) dépend de normes spécifiques du code du travail (*párrafo 2° del Capítulo III del Título II del Código del Trabajo*). Ces travailleurs :

1. Sont employés, puis licenciés et, donc, au chômage toutes les 8 heures (après chaque tour de travail).
2. Sont exclus de tout droit à la négociation collective et à l'exercice légal de la grève.
3. N'ont aucun droit à indemnisation pour service réalisé, même après des années de travail auprès de la même entreprise (au travers de CPPT).
4. N'ont aucun droit aux congés payés ou à la formation.
5. Se trouvent souvent dans des situations de forte précarité, en

201 Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, op. cit., pp. 12-14.

termes de couverture de santé et de protection sociale (alors qu'ils doivent s'assurer sur la base de cotisations individuelles).

6. Sont soumis, depuis 1981, au système de retraite par capitalisation et aux Agences de fonds pension (AFP).

De plus, depuis une quinzaine d'années, ces dockers doivent être « polyfonctionnels », et pouvoir assumer deux, voire plus, tâches complémentaires ou alternatives (par exemple grutier et *tarjador*) :

*La polifuncionalidad - instaurada en el año 2001- permite al empleador estipular en el contrato de trabajo dos o más funciones específicas, sean alternativas o complementarias. La polifuncionalidad se ha constituido en un instrumento de flexibilidad laboral en manos del empleador para ampliar, de acuerdo a las necesidades de la producción, las funciones exigibles a los trabajadores, sin que ello represente un incremento proporcional en la remuneración*²⁰².

Nous sommes donc face à un univers de travail majoritairement flexibilisé, précarisé et soumis à des logiques de rentabilité extrêmes.

Néanmoins, l'un des attraits de cette profession pour nombre de jeunes issus des classes populaires, et ayant souvent abandonné le système scolaire avant la fin du secondaire, est la rémunération. Les employés permanents qui multiplient les tours de travail ou encore les intérimaires bénéficiant de CPPT peuvent gagner jusqu'à plus de 3 fois le salaire médian chilien : alors qu'environ 50% de la population active ne gagne pas plus de 300.000 pesos net par mois, un

202 Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, op. cit., p. 25.

travailleur maritimo-portuaire qualifié peut gagner plus d'un million, voire 1,5 millions de pesos mensuel. Mais, seulement s'il effectue de nombreux tours de travail tout au long de la semaine, et s'il est fortement « intégré » au système de rotation (car environ 30% de cette main d'œuvre n'atteint pas les 400 à 500.000 pesos par mois). Grâce à des archives judiciaires, nous avons pu consulter les grilles de rémunérations des membres de la *Federación de Trabajadores Portuarios Eventuales y Contratados (FETRAMPEC)*, du plus grand port du pays (San Antonio), en 2014²⁰³. Voici quelques exemples concrets :

1. Un tarjador (8 ans d'ancienneté) avec 15 tours mensuels, gagne (en moyenne) : 500.000 pesos.
2. Un movilizador (peu qualifié donc) de 25 ans d'ancienneté, avec 22 tours : 800.000 pesos.
3. Un contremaître et chauffeur d'engins (9 ans d'ancienneté), effectuant 35 tours : 1 million de pesos.
4. Un grutier et chauffeur (17 ans d'ancienneté), avec 35 tours : 1,2 millions de pesos.
5. Et le président de la fédération (Sergio Vargas), coordinateur d'équipes de travail au sein du terminal, gagne alors 1.6 millions de pesos, mais avec pas moins de 40 tours mensuels déclarés.

Des salaires *relativement* conséquents. De là, parfois, une réputation « d'aristocratie ouvrière », avec des revenus proches de ceux des

203 Grille de rémunération reproduite dans une plainte contre l'entreprise *Puerto Central*, présentée par Sergio Vargas, dirigeant de la fédération: Cf. FETRAMPEC, *Denuncias de prácticas antisindicales ante el juzgado del trabajo de San Antonio*, 24 novembre 2014, 45 p. (disponible en ligne : https://cipchile.cl/pdfs/2014/11/sanantonio/DEMANDA_PORTUARIOS.pdf).

couches moyennes diplômées et autres ingénieurs. De là aussi, les tendances « *au quant-à-soi corporatif* » de nombre de syndicats au cours du XXème siècle, au Chili comme dans tous les ports du monde. L'histoire des mafias syndicales portuaires qui ont contrôlé New York et l'AFL-CIO de la côte Est des États-Unis est devenue fameuse : le film *Sur les quais* (1954) d'Elia Kazan a même transformé cette histoire en paradigme supposé du syndicalisme portuaire... Pourtant, l'historiographie montre que c'est loin d'être une fatalité intrinsèque, et même plutôt le contraire²⁰⁴. C'est, par exemple, ce qu'est venu rappeler en 1992, l'ouvrage de Howard Kimeldorf qui montre que si on a peut effectivement décrire, des années 20 aux années 50, à l'Est des États-Unis, cette culture « mafieuse » et corporatiste, elle se construit sur de toutes autres bases sur la côte Ouest, dans la même période : là, c'est un syndicalisme radical, solidaire et « lutte de classe » qui émerge²⁰⁵. Ces différences qui ont trait aux discours, formes d'organisation et de politisation des organisations syndicales, à la structure de l'industrie portuaire ou aux modalités d'embauche existent dans tous les pays, comme le soulignent les études comparées internationales²⁰⁶. Et elles connaissant aussi des évolutions dans le temps. Ainsi, en ce qui concerne la côte Est étatsunienne, William Mello (*Indiana*

204 On pourrait d'ailleurs, en contrepoint, citer le film de Sidney Lumet (basé sur un livre d'Arthur Miller) qui est aussi une réponse à Kazan : Sidney Lumet, *A View from the Bridge*, Transcontinental Films, 110 mn, 1962 ; ou encore le film-documentaire plus récent de Ken Loach sur les luttes des dockers de Liverpool en 1995 : Ken Loach, *Les dockers de Liverpool*, 51mn, VOSTFR, 1996.

205 Howard Kimeldorf, *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*, University of California Press, California, 1992.

206 Sam Davies et al., *Dock workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Aldershot-Vermont, Ashgate, 2000.

University) a montré que la culture mafieuse est déplacée durant la guerre froide par une nouvelle génération de dirigeants syndicaux, fortement politisés, où l'on retrouve communistes et catholiques, et qui construisent dans le port de New York un « nouveau pouvoir de classe », qui s'oppose avec force aux élites locales et nationales²⁰⁷.

On l'a vu dans les chapitres précédents, les identités historiques des dockers chiliens sont elles aussi plurielles, traversés aussi bien par les luttes libertaires inspirées de la IWW que par des expériences de contrôle syndical autoritaire, y compris en alliance avec la dictature du général Pinochet. Ainsi, l'économie morale ou l'identité de classe de ces travailleurs ne saurait se résumer à une seule facette, alors que les chemins de l'insoumission ouvrière sont rarement linéaires²⁰⁸. L'historien français Michel Pigenet insiste, à juste titre, sur le « paradoxe portuaire » et « l'expérience incommunicable » des dockers : un univers qui rentre difficilement dans les cases du syndicalisme « classique »²⁰⁹. Tantôt dépeints comme les plus fraternels des travailleurs, « hommes-camarades » et « icônes rouges », ils sont aussi décrits selon une « légende noire », travailleurs privilégiés, repliés sur leurs acquis et leurs salaires mirobolants²¹⁰. Et si par leurs revenus,

207 William J. Mello, *New York Longshoremen: Class and Power on the Docks*, Gainesville, University Press of Florida, 2010.

208 Cf. Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon (dir.), *Quand l'industrie proteste. Fondements moraux des (in)soumissions ouvrières*, Rennes, PUR, Coll. Res Publica, 2018.

209 Michel Pigenet, « L'expérience incommunicable des dockers ou le paradoxe portuaire » in Frank Georgi (dir.), *Autogestion, la dernière utopie*, Paris, Publications de La Sorbonne, 2003, pp. 367-380.

210 Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, xixe-xxe siècles », *Genèses*, op. cit.

ces dockers pourraient tendre à s'extraire de leur origine de classe, la réalité du travail, l'intermittence presque généralisée, les solidarités professionnelles, la culture communautaire des ports forment l'autre versant de cette expérience collective. Ces paradoxes mettent aussi en tension le champ syndical, on le verra. Le témoignage de Pablo Klimpel, jeune docker de Valparaíso, montre ces ambivalences à l'échelle du quotidien, entre concurrence individuelle, précarités et solidarités collectives :

Mira, el trabajo portuario es un trabajo que en sí mismo es colectivo, entonces está muy presente esto de que protegiendo a mi compañero, también me protejo a mí mismo, entonces prima la preocupación por todos. De hecho, muchos viejos retan a los compañeros cuando se ve en el puerto accidente ¿'cachái'? Entonces, hay como una preocupación siempre por la seguridad en verdad, porque no te pase nada, porque los accidentes siempre son fatales. Hay una preocupación entre compañeros, de colegas de trabajo. Ahora, igual a veces, sin embargo es competitivo, dependiendo, sobre todo los más viejos, en Valparaíso... porque hay una lógica que se ha instalado, yo creo, por las empresas que es..., bueno y por toda la cultura neoliberal en Chile me imagino, que es como «sálvate sólo»: en la medida que yo quiero quedar bien con el jefe, le hago muchos favores y puedo dejar mal a un compañero para poder subir yo, ser más considerado. [...] Es como contradictorio,

*porque, por un lado, es competitivo pero en la misma faena igual es colaborativo, entonces hay como un doble estándar sientto*²¹¹.

Autre fait notable au Chili : la montée en force de la jeunesse. Plus de 42% des dockers ont moins de 25 ans en 2014, alors qu'ils n'étaient que 26,8% en 2008 (ceci alors que durant la même période, le nombre total des travailleurs portuaires est stable)²¹². Certains dirigeants « historiques » se lamentent d'ailleurs du peu d'appétence de cette nouvelle génération pour renouer les fils des luttes passées et s'engager syndicalement. C'est le cas de José Agurto du port de San Vicente (nous reviendrons sur son parcours). Il affirme :

*Las nuevas generaciones están muy poco interesadas en el mundo sindical. El sistema los tiene absorbidos y solamente trabajo-casa, trabajo-casa, deudas-trabajo. Y así, dinero plástico...*²¹³.

Pourtant, ce sont aussi ces nouvelles générations, qui n'ont pas connu le syndicalisme du temps de Wenceslao Moreno et du clientélisme autoritaire, ni même l'ancien système portuaire public, qui s'initient et animent les mobilisations protestataires dans les années 2000.

Globalement, l'univers des dockers intègre un ensemble plus vaste et essentiel du néolibéralisme chilien: celui de la sous-traitance. Le doctorat (en cours) du sociologue Sebastián Pérez Sepúlveda qui explore « la sous-traitance à l'œuvre dans l'économie exportatrice » rappelle, cependant, la spécificité de la situation portuaire. D'une

211 Entretien avec Pablo Klimpel, Santiago, 20 février 2016.

212 Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, op. cit., p. 17.

213 Entretien avec José Agurto, Talcahuano, 4 novembre 2014.

part, car à la différence des mineurs ou ouvriers de l'industrie forestière dont la sous-traitance massive date de quelques décennies, le statut d'intermittent et de sous-traitant font partie constitutive de l'histoire des ports, bien avant l'avènement du néolibéralisme. D'autre part, car à partir des années 2000, nombre de syndicats « récupèrent » l'ancien système de la *nombrada*, la plupart du temps par la pression et la grève (on le verra dans le cas de San Vicente). Ainsi, les organisations reprennent le contrôle de l'accès au port et de la régulation du travail des *eventuales*.

La singularité du secteur portuaire est majeure, puisque la mise à disposition de dockers intermittents au sein des enceintes portuaires ne passe par aucune entreprise sous-traitante, mais par les syndicats qui contrôlent la « nomination ». En effet, mise à part la période 1981-2000, où le processus de privatisation portuaire avait prévu un schéma « multi-opérateur », selon lequel l'ensemble de fonctions portuaires était développé par des entreprises dotées de leur propre force de travail, les syndicats de dockers intermittents ont historiquement contrôlé l'accès aux postes de travail, en mettant leurs membres à disposition de EMPORCHI -aujourd'hui disparue- et, désormais, des entreprises privées qui monopolisent la concession des ports du pays. De la sorte, la configuration des acteurs et des relations sociales diffèrent dans ce dernier cas, dans la mesure où les syndicats ouvriers – qui dans les secteurs minier et forestier n'agissent que sur le plan des relations professionnelles – remplacent le rôle joué par les entreprises sous-traitantes pour

*participer à l'organisation ordinaire du travail, en entretenant des relations directes avec les employeurs*²¹⁴.

En 2015, il existe des *nombrada*, sous contrôle syndical, dans la plupart des ports du pays, marquant aussi le renouveau du pouvoir de ces organisations²¹⁵. Malgré les déclarations de certains dirigeants, ces formes de nomination ne sont pas toujours adossées à un système rotatif égalitaire, du type *redondilla* par listes alphabétique, qui soient géré par une commission de *nombradores*, démocratiquement élus et contrôlés par l'assemblée syndicale²¹⁶. Parfois, ce sont les dirigeants eux-mêmes qui, tous les jours, nomment les membres du syndicat en fonction des besoins, normalement en respectant l'ordre de la liste des membres du syndicat, mais ce qui peut prêter à tout type d'abus. Nous avons pu assister personnellement à certaines sessions de nomination à Coronel, où c'est le dirigeant qui nommait par téléphone, mais aussi à celles du *Sindicato de Estibadores de San Vicente* (SESV) où fonctionne une commission avec un *nombrador* principal, sous contrôle de l'assemblée²¹⁷.

214 Sebastián Pérez Sepúlveda, Chapitre V de : *A l'ombre de la sous-traitance. Reconfigurations politiques du travail et des travailleurs au Chili*, Paris, Thèse de Doctorat en sociologie, CESPRA-EHESS, 2018 (en cours de rédaction).

215 D'après notre enquête, en 2015, il existe des *nombrada* dans les ports de : Antofagasta, Chañaral, Huasco, Coquimbo, San Antonio, San Vicente, Coronel, Lirquén, Talcahuano, CAP, Corral, Calbuco, Puerto Montt, Chacabuco.

216 Comme décrite dans le témoignage de José Agurto pour le syndicat des dockers intermittents de San Vicente, voir Annexe 26.

217 Au moment de l'enquête, c'est Sergio Maldonado Lara qui était le "*nombrador*" principal, un docker respecté par tous pour son intégrité. Entretien avec Sergio Maldonado Lara, Talcahuano, 24 mai 2014.

Photo 3. Sergio Maldonado Lara (*nombrador*) et le tableau de nomination du syndicat des dockers de San Vicente (2014)



Source : photo de l'auteur, 2014.

Quoi qu'il en soit, la segmentation reste forte. S'il peut y avoir effectivement distribution égalitaire du travail des intermittents, cette distribution ne concerne que les membres *titulaires* (*socios*) du syndicat ayant signé des CPPT avec la ou les entreprises. Vient ensuite une liste de suppléants, puis celle des « *pincheros* ». A noter aussi que, dans d'autres ports, ce sont les entreprises qui « nomment » les intermittents, sans dépendre des syndicats. C'est le cas à Valparaíso particulièrement (bastion de la COTRAPORCHI) ou dans des ports construits récemment, comme Angamos.

Pourtant, lorsqu'elles existent, ces modalités d'embauche sous hégémonie syndicale, et les pratiques professionnelles collectives qu'elles signifient, sont source d'identification entre le docker et son

syndicat. Plus largement, elles facilitent la constitution d'une *communauté portuaire* et de sociabilités militantes très fortes. D'autant que cette coutume historique de la *nombrada* opère en parallèle avec une tradition de culture familiale portuaire. C'est parfois même encore le métier qui peut être transmis en héritage : en cas de décès ou de départ à la retraite, on propose en priorité au fils, ou au frère, de remplacer le docker absent. Ces traditions très fortes offrent la charpente à une économie morale et aux *cadres sociaux de l'intermittence portuaire*. Un phénomène que l'on retrouve sous plusieurs latitudes. Pigenet fait une description très proche pour la France des années 60-70²¹⁸. Le syndicat est l'architecte d'un ensemble de normes et de conduites, de symboles partagés et de solidarités ouvrières. Ce que l'historien nomme « *les espaces-temps du militantisme portuaire* ». Le port comme le local syndical sont ainsi des territoires privilégiés de socialisation, de prise de parole et de politisation. D'apprentissage du métier aussi. Le syndicat, en même temps qu'il régule les horaires et les tours de travail, empiète sur les lieux et le temps hors travail. Même si les dockers sont, en général, assez réservés sur leur vie privée, le plus souvent leurs proches habitent les alentours du port. Et c'est toute la famille qui vit selon le tempo des allers et venues du père, du mari, du fils. Un constat qu'effectuaient des chercheurs dans les années 50, à propos de Liverpool :

218 Michel Pigenet, « Modalités d'embauche et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », *Politix, Revue des sciences sociales du politique*, N° 63, 2003, pp. 79-90.

Una pauta tradicional de vida familiar y de asociación entre trabajo y hogar se desarrolló en esta área en épocas en que era difícil obtener un empleo regular. Este hecho hacía imposible para el trabajador portuario y para su familia alcanzar el modo de vida basado sobre el horario regular de trabajo, característico de la moderna sociedad industrial. El trabajador portuario estaba dentro y fuera de su casa en cualquiera de las horas del día, al tanto de lo que ocurría en el puerto y a la vez informándose sí mismo de lo que sucedía en su casa y en el vecindario. La rutina de la esposa del portuario en sus labores caseras era directamente afectada por las horas en que su marido trabajaba y por el género de cargamento que debía cargar. Los niños sabían mucho sobre su padre, y viviendo cerca del puerto, estaban familiarizados con el trabajo que realizaba y se interesaban en el ir y venir de los diferentes barcos²¹⁹.

Quant aux nouveaux venus, ils sont intégrés aux équipes de travail via le syndicat et sa communauté. On apprend le métier et ses dangers aux côtés des plus anciens et en « grim pant » un à un, patiemment, les échelons de la *nombrada* : de *pinchero* à suppléant, de suppléant à titulaire. Le témoignage (en Annexe 26) de José Agurto, fils et frère de docker du SESV, est à ce sujet édifiant. Pigenet souligne à juste titre

219 T. S. Simey (ed.), “The Port Community and the Unionism” in *The Dock Worker*, Liverpool, The University Press of Liverpool, 1954 (chapitre traduit et publié par : *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* (REMS), año 1, N° 1, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina, novembre 2008, URL : www.estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rem-s-nc2ba-1_p98-101-2.pdf).

une « sociabilité d'initiés », avec ses codes, ses interdits, ses rituels, ses gestes, ses mimiques, ses sobriquets, ses légendes. Des usages très ancrés, qui permettent de distinguer immédiatement le « bleu » ou le néophyte du docker professionnel. Et, c'est bien souvent avec une vision patriarcale et viriliste assumée que se construisent ces codes identitaires :

*une sociabilité masculine où la virilité, attribut identitaire majeur, renvoie à une éthique de la dignité et à un code de l'honneur sourcilleux, [qui] se manifeste quotidiennement dans une gestuelle nourrie de vigoureuses poignées de mains, de tapes, de bourrades, voire d'esquisses de coups*²²⁰.

Il y a bien là une « culture ouvrière » très marquée, au sens de Michel Verret²²¹, mais aussi spécifique au monde des ports. Une culture imprégnée par un « entre soi » solide et protecteur. Cette culture populaire est aussi celle de la fête, des « virées » nocturnes à la sortie du travail, où l'on dépense sans compter l'argent durement gagné quelques heures auparavant, dans les bars et les hôtels de passe, où l'alcool, la musique populaire, la joie d'être ensemble côtoient aussi les misères du port et la prostitution. Il s'agit de jouir du moment présent par opposition à la morale bourgeoise et conservatrice des classes dominantes. Une « liberté » mise en exergue par les témoignages, d'hier comme d'aujourd'hui.

220 Michel Pigenet, « Modalités d'embauche et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », op. cit., p. 82.

221 Michel Verret, *La culture ouvrière*, Paris, L'Harmattan, 1996.

Es posible reconocer en los relatos de los estibadores la prevalencia de una forma de vida vinculada al disfrute y la solidaridad que se rememora con un vivo reconocimiento, con una libertad sin culpa, que se asocia a una parte natural de la vida y de las clases populares, donde se celebra y se pasa bien, en contraposición a un status quo de las formas de vida conservadoras de las elites, donde se está ajeno de las festividades y el goce o éste se vive en el ocultamiento. Por eso una de las frecuentes críticas del empresario portuario a los trabajadores es justamente la “farra”, que los trabajadores gastaran su dinero mayormente en comida y bebida y no en lo que era “debido”. Como mencionamos anteriormente esta vida asociada al disfrute también tiene que ver con un reconocimiento de la transitoriedad de la vida, con la cercanía a la muerte que experimentaban los trabajadores en su diario vivir²²².

En bref, une organisation communautaire et syndicale forte qui peut favoriser tout autant un corporatisme régressif que les résistances solidaires face aux abus patronaux ou gouvernementaux²²³. Des tendances lourdes, toutes deux à l’œuvre de manière contradictoire dans un champ syndical qui est, dans les années 2000, profondément fragmenté, voire atomisé, avec plus de cent organisations qui « habitent » cet univers portuaire chilien. En effet, à la différence de la France, où

222 Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue*, op. cit., p. 69.

223 Sur cet entre soi de la culture ouvrière, consulter également les réflexions de Xavier Vigna : « Organisations, communautés et cultures ouvrières (1914-milieu des années 1930) » in *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, Paris, Éditions Perrin, 2012, pp. 64-118.

le poids de la Fédération nationale des ports et docks de la CGT est absolu (au niveau local comme national), au Chili, on retrouve plusieurs organisations, souvent concurrentes, éparpillées sur plusieurs dizaines de ports. L'un des défis, pour les militants, avec les réformes des années 80 et 90, est de commencer à unifier travailleurs et syndicats, afin d'affronter les logiques de la globalisation néolibérale. L'entrée en force de grands groupes capitalistes dans les ports signifie, pour les syndicats, affronter un défi considérable.

Certaines fédérations et confédérations historiques comme la COTRAPORCHI et la COMACH tentent alors de maintenir leur culture de négociation, de corporatisme exacerbé même et de clientélisme au profit de leurs affiliés dans ce nouveau contexte. Ces organisations continuent à diriger, coûte que coûte, leurs bastions, à commencer par Valparaíso. Elles sont aussi régulièrement dénoncées pour leurs pratiques autoritaires et leurs liens avec les entreprises et les grands partis de gouvernement. Selon plusieurs acteurs du secteur portuaire, des accords non-officiels sont négociés entre ces confédérations et le nouveau patronat du secteur pour éviter les mobilisations, éviter tout risque de grève, et en échange recevoir quelques avantages matériels. C'est ce que dénoncent Sergio Vargas, leader du port de San Antonio, et ses amis, en 2014 :

Dentro del ámbito portuario, tanto Baeza [de la COTRAPORCHI], como el retirado Roberto Rojas [de la COMACH], son sindicados como «dirigentes de papel», a quienes el gobierno de turno y los empresarios manipulan a su favor y

*otorgan beneficios cuando los trabajadores a nivel nacional paralizan sus actividades, tal como acusaron otros dirigentes*²²⁴.

C'est aussi ce que les témoignages que j'ai pu recueillir semblent confirmer. Peu à peu, d'autres militants ont voulu essayer de retrouver un pouvoir syndical historique, plus conflictuel, autonome et en même temps unitaire. C'est ainsi qu'est née l'idée de l'Union portuaire, qui finit par représenter presque 80 % des travailleurs maritimo-portuaires du Chili. Une histoire qui, pour la comprendre, doit partir de la région du BioBío et remonter au début des années 2000.

224 “Portuarios denuncian «arreglos» para evitar movilizaciones”, *Marítimo Portuario*, 2 mai 2014.

DEUXIEME PARTIE

“Sí la Unión Portuaria por la vía de los hechos, la fuerza, la movilización, las propuestas, no hubiera levantado reivindicaciones propias, no creo que hubieran legislado. Creo que es una actitud ambigua, en la medida en que los portuarios se han movlizado, los han obligado a tomar una posición al respecto. Entonces uno se pregunta ¿por qué no lo hicieron antes?, ¿cachai?, porque siempre son los trabajadores los que se tienen que mojar: tenemos que de alguna forma instalar estos temas con movilización, etcétera, etcétera... poner los temas en la mesa y ellos no reaccionan”.
Pablo Klimpel, jeune docker de 32 ans (Santiago, 22 février 2016).

III) Aux origines de l'Union portuaire : la lente incubation d'une expérience syndicale exceptionnelle (2003-2010)

A/ La région du BioBío et ses ports : un univers portuaire au cœur du modèle primo-exportateur chilien

Ainsi que nous le verrons, c'est la région du BioBío (capitale : Concepción) ou, plus exactement, les ports de cette belle contrée *sureña* qui concentrent une grande partie des origines de l'UPCH. Terre de volcans et principale zone d'habitation et de résistance du peuple Mapuche, cette province du pays a aussi été l'un des foyers du mouvement ouvrier (avec les mines de charbon de Lota) et, plus récemment, du développement d'une partie de l'extrême-gauche chilienne, dont le Mouvement de la Gauche Révolutionnaire - MIR (à partir de 1965)²²⁵. Les ports de Concepción font partie de la zone « Centre-Sud » d'exportation selon la classification de la Chambre maritime. Pris nominalement, les ports de ce territoire sont loin derrière, en volumes transportés, de San Antonio ou Valparaíso, et selon la Direction Nationale des Douanes, cette zone ne représentait que 11% des exportations nationales en 2004. Néanmoins, envisagés

225 Sur les origines du MIR : Eugenia Palieraki, ¡La Revolución ya viene! El MIR chileno en los años sesenta, Santiago, LOM ediciones, 2014 et Marco Álvarez Vergara, *La Constituyente Revolucionaria. Historia de la Fundación del MIR chileno*, Santiago, LOM ediciones, 2015.

dans leur ensemble, ces ports occupent désormais la deuxième place au plan national : environ 25.000 conteneurs en 2013 mais plus de 50.000 en 2017 étaient importés-exportés par trimestre depuis les ports du Centre-Sud, contre respectivement 90.000 puis 110.000 pour la zone Centre, ce qui met en évidence le dynamisme et la forte croissance de cette région portuaire depuis 6 ans (en comparaison avec le pôle Valparaíso/San Antonio)²²⁶.

Il s'agit donc d'un secteur d'importance du système portuaire chilien qui concentre l'activité exportatrice de domaines économiques spécifiques ayant un poids stratégique au plan national et mondial : en premier lieu, l'activité forestière et l'industrie du bois qui constituent plus de 70% de la valeur chargée dans les ports du BioBío ; deuxièmement, les produits agricoles, de la pêche et des entreprises de salmoniculture (le Chili étant parmi les premiers producteurs mondiaux de saumons d'élevage). On trouve dans le Sud Chili (région du Maule, BioBío, de La Araucanía, de Los Lagos), de grandes entreprises de monoculture forestière, activité dominée par des géants tels que *Forestal Arauco Celco* et *CMPC – Forestal Mininco* (propriétés des groupes Angelini et Matte, déjà cités). Ceci, avec des plantations qui s'étendent sur plus de 2 millions d'hectares, produit d'une concentration sans précédent réalisée durant la dictature, au détriment des terres communautaires Mapuche et détruisant les acquis de la réforme

226 Statistiques détaillées disponibles sur : Camport, *Total nacional: Contenedores para comercio exterior transferidos por puertos chilenos*, 2018, URL: http://www.camport.cl/sitio/wp-content/uploads/2017/10/Tabla-2_Total_Nacional_Contenedores_para_comercio_exterior_transferidos_por_puertos_chilenos_Unidades.xlsx.

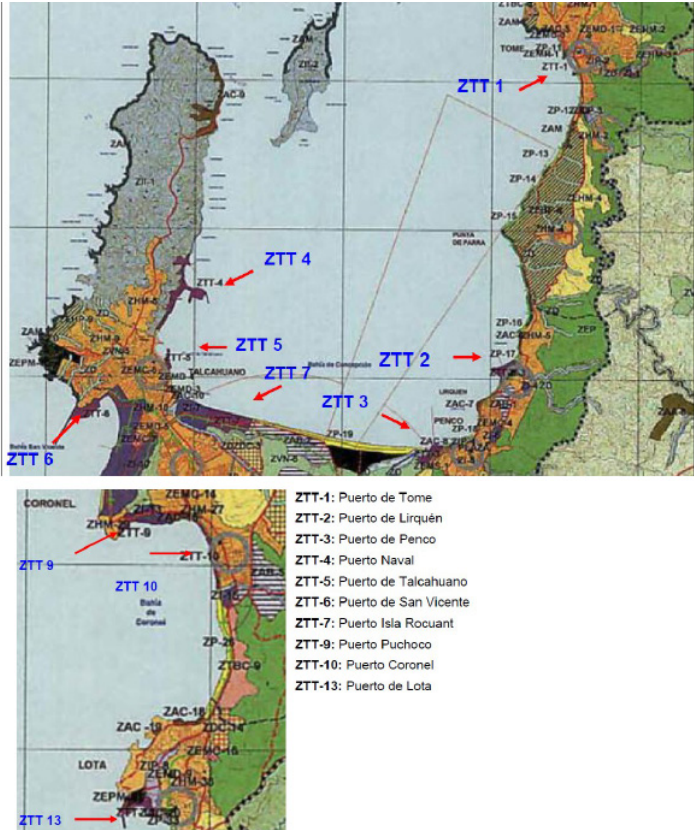
agraire des années 60-70. A partir du décret 701 de 1974, l'industrie forestière devient une priorité nationale, fait jamais démenti depuis, malgré la déprédation sociale, ethnoculturelle et écosystémique que cela signifie²²⁷. Malgré aussi les résistances tenaces et qui sont toujours plus radicales du peuple Mapuche.

Les gouvernements démocratiques renforcent même cette orientation mono-exportatrice à partir de 1990. Cette structuration économique megaextractiviste dépend directement des ports régionaux particulièrement pour l'exportation de la pulpe chimique de bois, utilisée par l'industrie papetière, mais encore pour ce qui est du bois en morceaux, en planches ou manufacturé, à destination prioritairement des États-Unis, de la Chine, du Japon ou de la Corée du Sud. Le tout représente chaque année des sommes dépassant les 4 milliards de dollars d'exportation (voir chiffres en Annexe 10 et aussi en Annexe 8, le comparatif entre les ports de la région avec ceux de Valparaíso et San Antonio, et leur classement en Amérique Latine). Ainsi, si ces ports ne forment pas une activité essentielle de l'économie régionale en proportion du PIB (centrée sur l'industrie et la production d'énergie électrique), ils se situent malgré tout dans une position essentielle de la chaîne logistique d'exportation. De fait, à la différence des ports de la zone Centre, ils sont essentiellement dédiés à l'exportation, sans presque rien décharger en retour. Le BioBío bénéficie aussi de la diversité de son écosystème portuaire

227 José Aylwin, Roberto Sánchez y Nancy Yáñez, *Pueblo mapuche y recursos forestales en Chile: devastación y conservación en un contexto de globalización económica*, Santiago, Observatorio Ciudadano, 2013, URL : http://www.mapuche.nl/doc/forestal_chile140121.pdf.

et de conditions géographiques exceptionnelles : organisés dans trois baies principales (Concepción, Talcahuano-San Vicente et Coronel), une dizaine de ports sont interconnectés dans un rayon de 36 kilomètres. Les principaux ports d'exportation sont aujourd'hui ceux de San Vicente, Coronel, Lirquén, auxquels on peut ajouter le port historique de Talcahuano, et ceux de Penco et Corral.

Carte N°2. Le système portuaire de la province de Concepción



Source : MOPTT, 2010.

Comme le montre également la carte en Annexe 9, ces différents ports sont liés par un espace urbain continu et un réseau dense de transports urbains, alors qu'en 2004 débute la construction d'une route de connexion interportuaire directe entre Penco et Talcahuano (s'ouvrant sur le réseau routier Penco - Concepción). Ces ports sont donc ouverts sur l'arrière-pays, vers la capitale régionale Concepción et l'aéroport *Carriel Sur* et plus largement sur l'axe Nord - Sud du pays, avec Santiago (à 500 km) et reliés au chemin de fer et à la *Panamericana* qui vertèbre tout le continent. Le caractère primo-exportateur de la région s'est fortement accentué au fil des décennies, région aussi marquée par l'histoire des mines de charbon de Lota et Schwager ou encore par la production sidérurgique à Huachipato (avec la *Compañía de Acero del Pacífico* - CAP), fondée il y a 57 ans. Une zone forgée ainsi par une longue histoire d'organisation ouvrière et de luttes salariales²²⁸.

Néanmoins, la fermeture des mines à la fin des années 80, le déclin de la petite manufacture et l'expansion galopante de l'industrie forestière ont profondément remodelé le profil de ces territoires, de ces ports, tout comme la morphosociologie de la classe ouvrière. Plusieurs rapports du MOPTT offrent une présentation monographique de chacun des ports de la région : sans revenir sur tous les détails et multiples données statistiques, nous en reprendrons ici certains éléments²²⁹.

228 Sur les traditions de luttes ouvrières dans ce secteur, consulter : Jorge Ayala Córdova, *Historia del Movimiento Sindical de Huachipato, 1970-2013*, Concepción, Ediciones Escaparate, 2017.

229 Cf. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, *Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria: Impacto en*

Le port le plus ancien est celui de Talcahuano fondé dès 1764 sur décision du gouvernement de l'époque qui ordonne la construction d'une jetée au niveau du canal *El Morro* pour optimiser charge-ments et déchargements de marchandises. C'est en 1915, puis sous le gouvernement Alessandri (1958-1964), que ce port prend sa di-mension actuelle. Il s'agit aujourd'hui d'un terminal d'État avec une très faible activité faute d'investissement et d'équipements. De plus, de par sa configuration géophysique et la blessure laissée par le trem-blement de terre de 2010, il ne peut recevoir de grands navires. C'est néanmoins dans ce port que sont nés plusieurs syndicats de dockers et, de fait, pour partie, l'histoire portuaire locale²³⁰. A partir des an-nées 60, néanmoins, il est décidé une extension à San Vicente, dans la baie voisine, avec la construction entre 1968 y 1974 de deux sites de déchargement, puis -à la fin des années 80- le début d'un nouveau quai (quai numéro 1) terminé en 1992. Avec les lois de « moderni-sation », le port de San Vicente et ses trois sites d'opération passent sous le contrôle de l'entreprise concessionnaire *San Vicente Terminal Internacional S.A.* (SVTI). Il devient un terminal portuaire essentiel de la région (30ème place au niveau latino-américain et l'un des ports à plus forte croissance), avec 5.6 millions de tonnes transportés et 453.000 TEU en 2013, et l'équivalent de 42,5% du transport por-

la Competitividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana, Santiago, Dirección de Planeamiento, 2010, URL : http://www.dirplan.cl/estudios/Paginas/Detalle_estudios.aspx?item=59 (Chapitre 15 : “Sistema portuario del BioBio”) et Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, *Sistema portuario en Chile*, op. cit.

230 Entretien avec Moises Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

tuaire du BioBío en 2015²³¹. Comme vu plus haut, SVTI représente un consortium capitalistique alliant à part égale deux grandes multinationales : l'une d'origine chilienne, SAAM (*Sudamericana Agencia Aéreas y Marítimas*) et l'autre *SSA Holdings International*, des États-Unis. Ce terminal se concentre essentiellement sur le transport de conteneurs, mais aussi de produits en vrac : bois, chips et pulpe de bois, aliments et sel, produits industriels. Cette entreprise déclarait, en 2015, environ 68 millions de dollars de chiffres d'affaires et plus de 7 millions de bénéfices²³².

Photo N° 4. Vue aérienne du terminal SVTI



Source : MOPTT, 2010, p. 15.

231 Chiffres de la CEPAL, voir Annexe 8.

232 Les chiffres d'affaire cités dans ce paragraphe sont indicatifs et issus d'informations fournies par des syndicats de l'Union portuaire.

S'étendant sur plus de 40 hectares (dont 5 entrepôts de plus de 50 000 M2), SVTI est fortement équipé : dès les années 2000, il possède notamment trois grues mobiles de haute technologie (Gottwald, modèle HMK-280) capables de transférer 17 conteneurs par heure, de lever 100 tonnes et avec une portée de 22 mètres. Il possède, depuis 2012, 9 grues mobiles avec une capacité de 25 conteneurs / heure, 65 *grúas horquilla*, 16 grues porte-conteneurs, 44 *tracto-camiones* pour le transport de ceux-ci, etc. Avec un quai de plus de 680 mètres de long, un tirant d'eau de 12,2 mètres, SVTI peut accueillir des navires d'une capacité de 8000 TEU et d'une longueur de 347 mètres²³³. En 2015, selon l'entreprise, environ 900 travailleurs (plutôt 700 selon les syndicats consultés) sont employés dans cette enceinte, dont 450 personnes sous contrat et 350 dockers intermittents. Selon le gérant général de SVTI, Eduardo González :

*Gracias a esta fuerza de trabajo, somos capaces de transferir un promedio de 22 mil contenedores mensuales, lo que nos ubica como el tercer Puerto con mayor movimiento de contenedores después de San Antonio y Valparaíso*²³⁴.

Autre port important de la région : *Puerto Coronel*. Il s'agit d'un port privé constitué légalement en 1989 et qui voit la construction d'une longue jetée artificielle avec quatre sites de transfert de charge achevée en 1996 (dans le sillage de la fermeture définitive des

233 Source : SVTI, <http://www.svti.cl/equipos.html> et <http://www.svti.cl/frenteatraque.html> (consulté le 11 juillet 2018).

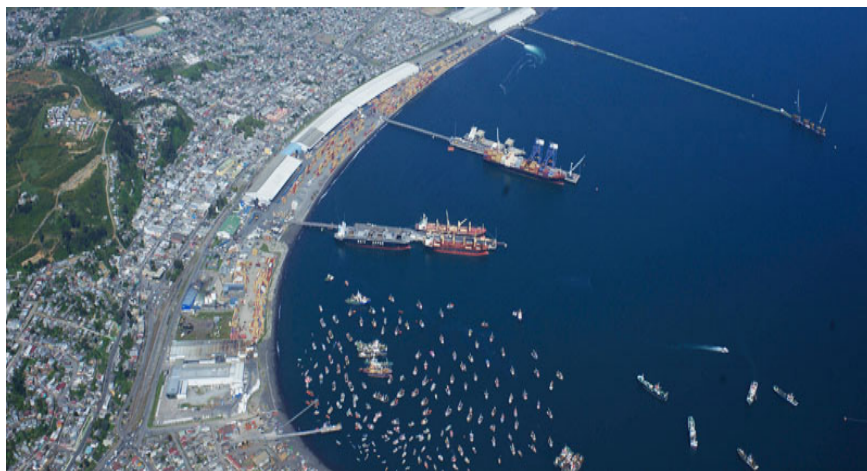
234 "Un día en el puerto SVTI", *Revista Logistec*, 7 décembre 2016, URL : <http://www.revistalogistec.com/~revistal/index.php/vision-empresarial/un-dia-en/item/2595-dia-en-viii-puerto-san-vicente-terminal-internacional>.

mines de Schwager en juillet 1995). Ce terminal est contrôlé par le groupe d'exploitation forestière *Celulosa Arauco* et par le groupe ULTRAMAR (famille Von Appen). La présence dans le capital de la famille Angelini montre le souci permanent pour ces grands patrons d'industrie de contrôler le circuit d'exportation de leurs produits forestiers. Sur une surface de 34 hectares avec –désormais- trois jetées, les 900 dockers de Coronel transfèrent essentiellement du bois, de la cellulose et ses dérivés, mais aussi des produits en vrac (du charbon particulièrement) et en conteneurs (pour un total transféré de plus de 6 millions de tonnes en 2013 et 521.527 TEU en 2014²³⁵). Le port est désormais le plus productif de la région (avec une moyenne de 85 conteneurs/heure) et possède l'équivalent de 1,6 kilomètre linéaire de zone d'arrimage (il peut recevoir deux navires porte-conteneurs en même temps), 6 grues de très grande capacité (plus de 50 tonnes), ainsi que 1,8 kilomètre de réseau ferré en interne²³⁶.

235 Voir Annexe 8.

236 Puerto Coronel, <http://www.puertodecoronel.cl/nuestro-terminal/ubicacion-y-accesos?top=50#cifras> (consulté le 12 juillet 2018).

Photo N° 5. Le port de Coronel et ses trois jetées



Source : Camport, 2016, www.camport.cl.

Enfin, citons le port de Lirquén, dont on verra qu'avec SVTI et Coronel, il forme une « triade » essentielle aux mobilisations de l'Union portuaire. Son histoire en tant que port commercial privé est en lien direct avec l'exploitation des mines de charbon de zone de la commune de Penco :

Sus inicios como puerto comercial se remontan a 1953, cuando la Carbonífera Lirquén decidió alargar su muelle para permitir el atraque directo de naves que embarcaban carbón, fosforita y azúcar en sacos. En 1985 se amplió el muelle N°1 a 4 sitios, se habilitaron nuevos patios y bodegas, y se adquirieron nuevos equipos para la operación. Respondiendo a las necesidades de la industria nacional y regional (transporte de contenedores y productos manufacturados de madera), entre 1995-1996 se construyó un segundo muelle con dos sitios de atraque y calados autorizados de

hasta 50,8 pies, el cual fue ensanchado el año 2000 para permitir la operación de dos grúas móviles para el manejo de contenedores a altas velocidades²³⁷.

Entre 2000 et 2005, plus de 50 millions de dollars sont investis dans l'achat de grues Liebherr, la modernisation et l'élargissement du port et des patios. Le tout est mis au service –là encore- de la monoculture extractiviste forestière d'exportation. Dans ce cas également, le port est sous contrôle direct du groupe Matte et *Celulosa Arauco* (en alliance avec la *Compañía de Petroleos de Chile* - COPEC). Aujourd'hui, ce sont 700 personnes qui y travaillent, avec un chiffre d'affaire de presque 50 millions de dollars et de plus de 3,2 millions de bénéfices annuels (2015).

Photo N° 6. Décharge d'un porte-conteneur par des grues Liebherr (Puerto Lirquén)



Source : Puerto Lirquén, 2016, <http://admin.puertolirquen.cl>.

237 MOPTT, *El sistema portuario de Chile*, op. cit., 2005, p. 66.

Comme le confirme Gonzalo Díaz, économiste, l'un des principaux conseillers et organisateurs de l'Union portuaire, le système portuaire de BioBío est structuré autour de ces trois ports principaux où l'on retrouve l'intervention des principaux groupes du capitalisme familial chilien (présentés au Chapitre 2), parfois en alliance avec des multinationales et capitaux étrangers. Díaz insiste sur cette présence, et y compris leurs liens avec la dictature ou l'histoire répressive du pays :

son tres grandes grupos económicos, el Grupo SAAM, un tradicional grupo portuario, muy antiguo, de hecho por un buen tiempo ese grupo perteneció al Estado, en el proceso de privatización de la industria nacional durante los '70 y '80 pasó a manos privadas: a un abogado que se llamaba Ricardo Claro, abogado que trabaja para el Estado y que se lo compró a 'precio de huevo'. Ahora pasó a manos del Grupo Luksic, el empresario más poderoso del país [...]. Ese es San Vicente, SAAM. SAAM tiene la mayoría de los puertos del país. Después viene el Grupo Matte, tradicional empresario chileno de la vieja guardia, en el sentido de los que financian golpes de Estado, políticos y cosas por el estilo, dentro de la historia nacional hay varios cientos de muertos que se le cargan a la familia Matte. El Puerto Lirquén nace principalmente como un puerto de salida de los productos de la Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones, la CMPC.: con el proceso de industrialización del país, la familia Matte se instala con esta compañía de papel, La Papelera, y ahora con su propio puerto

[...]. *Y el otro es el Grupo Angelini-Arauco-Copec, que tiene el puerto de Coronel. Tiene algunas otras inversiones, por ejemplo en puerto Huasco*²³⁸.

Pour répondre à cette nouvelle physionomie du capital dans les espaces portuaires régionaux, les syndicats doivent repenser leur stratégie et modalités d'organisation, au risque d'être complètement dépassés. C'est cette idée qui émerge dans les années 2000 à San Vicente.

B/ La consolidation d'une « communauté syndicale » : le rôle du *Sindicato de estibadores de San Vicente* et de ses militants

On l'a dit en introduction : l'approche sociologique des mouvements sociaux (dans le sillage notamment de McCarthy et Zald) insiste sur le fait que la construction d'une protestation collective est aussi bien affaire d'organisation que de « mobilisations de ressources ». Ces ressources souvent acquises auparavant ou « apprises sur le tas » qui ne sont pas seulement –et même pas surtout– matérielles, mais aussi « affectuelles »²³⁹, idéologiques ou encore liées aux capacités individuelles de certains leaders à porter et diffuser des idées, donnant ainsi corps à un mécontentement diffus et facilitant le passage à l'action collective.

238 Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 28 juillet 2015.

239 Isabelle Sommier, « les états affectifs ou la dimension affectuelle des mouvements sociaux » in *Penser les mouvements sociaux*, op. cit., pp. 185-201.

Pour schématiser à l'extrême, disons que les organisations de mouvement social (SMO) fonctionnent comme des accumulateurs de « ressources » qui sont « injectées » dans un mouvement social en faisant baisser les coûts de la participation individuelle²⁴⁰.

On sait aussi aujourd'hui que ce concept « mou » de ressources ne peut expliquer en soi une mobilisation et, surtout, que ces dernières n'existent pas indépendamment des cadres de l'action collective (*frame*), d'un « canevas » culturel et d'un contexte socio-historique. En ce sens, on peut aussi mentionner la notion de « répertoire organisationnel » entendu comme « la gamme des formes d'organisation disponibles pour les acteurs à un moment donné » et comme un « des modèles d'action » qui seraient, d'une part, « inégalement accessibles et familiers aux individus et aux groupes sociaux » et, d'autre part, influencés par un contexte donné mais aussi par la présence de militants apportant une expérience déterminante à cette fabrique protestataire²⁴¹. Nous nous attarderons donc également sur la *trajectoire militante* et *syndicale* (notion que nous préférons à celle de « carrière militante ») de quelques dirigeants, dont la marque et les engagements ont profondément

240 Emmanuel Pierru, « Organisations et ressources » in Olivier Filieule, Eric Agrikoliansky, Isabelle Sommier, *Penser les mouvements sociaux*, op. cit., p. 21.

241 La notion de répertoire organisationnel a été forgée par la sociologue Elisabeth Clemens à propos du mouvement de femmes aux Etats-Unis (« Organizational Repertoires and Institutional Change: Women's Groups and the Transformation of U.S. Politics, 1890-1920 », *American Journal of Sociology*, Vol. 98, No. 4, 1993, pp. 755-798. Cité par : Emmanuel Pierru, « Organisations et ressources », op. cit., pp. 33-34).

influencé le cours pris, ensuite, par les formes d'organisation des dockers de l'Union portuaire²⁴².

Ce qui ressort très clairement tant des entretiens que des archives et de l'étude de la presse, c'est que la *fabrique du répertoire organisationnel* que constitue l'Union portuaire du BioBío (UPBB), puis l'UPCH (nationale), est intimement liée à l'un des syndicats du port de SVTI : le *Sindicato de estibadores de San Vicente* (SESV). Ce syndicat doit beaucoup à l'impulsion donnée par certains militants aux origines de cette « incubation », toujours en lien avec une histoire syndicale et politique locale dense et variée.

Comme l'indiquent ses statuts, le SESV est né formellement le 12 août 1954 à Huachipato comme *Sindicato Profesional de Estibadores y ramas similares de la Compañía de Acero del Pacífico S.A.*, alors que le port de San Vicente n'existe pas encore. Il devient *Sindicato profesional de estibadores del puerto San Vicente* seulement en 1964²⁴³. La motivation initiale vient d'un petit groupe de 26 dockers de Talcahuano qui souhaitent s'organiser face à la dispute permanente que constitue l'accès au travail dans le port. Il s'agit aussi de bénéficier de rémunérations relativement importantes et d'un statut social que le travail de docker nécessite. Ainsi, pour l'inauguration du port par l'État, le syndicat existe déjà et est prêt à proposer ces services à

242 Olivier Filieule, « Proposition pour une analyse procesuelle de l'engagement individuel », *Revue française de science politique*, Vol. 51, 2001, pp. 199-215, URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2001-1-page-199.htm>.

243 *Nuevos Estatutos del Sindicato de estibadores de San Vicente*, Talcahuano, approuvés en novembre 2005, Archives SESV.

EMPORCHI. Ces travailleurs intermittents parviennent à se mettre d'accord avec l'autre syndicat du port pour une meilleure répartition et alternance des tours de travail²⁴⁴. Les ouvriers sont par la suite affiliés à la COMACH et peuvent de ce fait jouir des avancées issues de plusieurs négociations collectives : tarif régulé national, respect des normes déterminées nationalement pour chaque *cuadrilla* et chaque métier et, surtout, permis de travail limités en nombre et contrôlés par les autorités (*matrícula marítima*). Mais, les grandes réformes de la dictature et les vents de modernisation néolibérale enterrent ces acquis à San Vicente, comme au plan national (voir chapitre 2). D'autant plus qu'entre la période d'EMPORCHI et celle de la concession unique des années 2000, ce ne sont pas moins de 17 entreprises qui interviennent dans le port, notamment MININCO (bois) ou les entreprises de farine de poisson. Ces acteurs économiques incontournables imposent leurs règles à un nombre croissant de syndicats dans un contexte de régime civico-militaire répressif²⁴⁵.

A la fin de la décennie 90, et après un premier échec en 1985, le syndicat et ses dirigeants réagissent de nouveau et s'engagent -avec une réussite certaine- dans un processus d'unification destiné à combattre les divisions, l'émiettement et avec comme objectif de pouvoir

244 Patricio Villa, "Sindicato de Estibadores de San Vicente: 57 años en la historia de la Región y de los Trabajadores", *Resumen*, 1 octobre 2011.

245 Entretien avec Sergio Parra, Talcahuano, 24 mai 2014 et Manuel Ossa, "Estibadores de San Vicente: una organización comunitaria y sindical", *Reportajes del correo de los trabajadores*, 3 novembre 2002, URL : www.archivochile.com/Mov_sociales/CUT/MScut0025.pdf.

faire face à grande entreprise concessionnaire unique qui doit prendre le contrôle du terminal. Marcos Cárdenas est l'un entre eux:

Aquí es importante decir que en ese período, entre el 98 y el 2000, habían alrededor de 16 sindicatos en esta comuna: así que estábamos bastante dispersos, divididos, y no se conversaba, porque había una rivalidad de antaño que se fomentó quizás a lo largo de los años, de los viejos estibadores, de los viejos dirigentes, que era sumamente difícil entablar conversaciones... Pero a raíz del anuncio de la privatización es que nos empezamos a articular con los demás sindicatos, poco a poco. Me recuerdo que hubo una iniciativa de formar un congreso de puros dirigentes de la comuna, que después tuvo un gran éxito porque participaron todos los sindicatos. Y ahí es como se articula, a raíz de ese congreso, que fue a principios del 2000. Además con lo que se pretendía en ese congreso si es que había una posibilidad de unificar todos los sindicatos, porque como ya se sabía que el puerto iba a ser operado solo por una empresa, que se llama mono-operador. Entonces eso nos obligó a reaccionar y a enfrentar a ese monooperador, o a ese único empleador, a raíz de nosotros imitar lo que había hecho la empresa, y que ojalá esa empresa única o ese mono-operador pudiese relacionarse solamente con un sindicato. Y nosotros veíamos que estábamos en desventaja a raíz de que como éramos tantos, era muy difícil. Además que aparte de ser varios sindicatos, eran sindicatos chiquititos, de 20, 30 personas. Entonces era muy poca la fuerza que tenía en forma separada cada sindicato. Y se logra: se logra la unificación. No completa. No todos 'atinan', no el 100% de los sindicatos que participan de ese congreso, pero sí alcanzamos, yo diría, a

*reunir el 70% de los sindicatos. Y todos nos fusionamos en el sindicato que hoy en día es*²⁴⁶.

Ce premier pas unificateur a été fondamental. Il a aussi été rythmé par de nombreux conflits internes et débats houleux tout au long de la décennie. Sergio Parra intègre le port en 1991 comme suppléant, puis en 1992 en tant que « *auxiliar de patio* ». Il est affilié à un petit syndicat dont les vieux dirigeants en place depuis l'époque de la dictature (très souvent cooptés ou ancrés dans une culture corporatiste) n'étaient plus représentatifs de cette nouvelle génération de dockers, plus militants et combatifs. Les vieux leaders sont finalement écartés par Parra et ses camarades. De fait, dès la fin des années 80, sont apparues des tentatives de coordination territoriale, notamment au travers de « conseils » syndicaux par zones. Les discussions sur comment unifier davantage les organisations se multiplient, mais sans grand succès : « *chacun voulait conserver son local syndical* », selon Parra. Dans un premier temps, a émergé l'idée de centraliser la *nombrada*, malgré la dispersion syndicale, initiative qui tient un an seulement, victime des conflits intersyndicaux.

Cuando en el 2000 acá llega el mono-operador, que es el que se hizo cargo del puerto, aquí sucedieron varias cosas y el miedo a lo desconocido, a lo que se podía venir, de cómo se iba a trabajar con esa empresa, cuál era la empresa. Nos sirvió a nosotros, ese miedo. Lo canalizamos en unirnos como sindicato para enfrentar esta situación. Primero, se hizo una central de nombrada, donde

246 Entretien avec Marcos Cárdenas, Talcahuano, 25 mai 2014.

la empresa que hasta el momento, en el 2000, pedía a la gente, y esta central de nombrada abarcaba a todos los sindicatos que estaban acá en la comuna Talcahuano San Vicente, y de ahí por cada sindicato se iban dando cupos de trabajo para hacer un poquito equitativo el cuento. Y eso duró casi un año. De ahí se decidió y el sindicato de estibadores de San Vicente abrió las puertas: colocó toda su infraestructura al servicio de la unidad del sector. Entonces, todos los sindicatos chicos nos vinimos para acá y aquí [nos] fortalecimos²⁴⁷.

Au moment de consolider l'organisation, tout en reprenant le contrôle de la *nombrada*, José Agurto est déjà dirigeant du syndicat (il est secrétaire depuis 1990). Il se rappelle de l'impact de la proposition d'unification qu'il lance avec ses camarades à tous les dockers du port (voir son témoignage en Annexe 26) : plusieurs centaines de travailleurs (380 selon Agurto, 400 selon d'autres témoignages) et quelques 9 organisations syndicales font le pas et fusionnent avec le syndicat historique. Néanmoins, la tâche n'est pas facile, les cultures syndicales sont souvent différentes et les tensions sont vives. Dans un contexte de forte demande de travail, certains travailleurs passent outre le syndicat pour proposer leurs services directement à l'entreprise. Par ailleurs, cet afflux de nouveaux *socios* signifie plusieurs ruptures des règles internes du syndicat. C'est un moment de reprise en main organisationnelle et de réaffirmation de trois principes clefs qui avaient fait la longévité du syndicat : la primauté de l'assemblée des affiliés dans

la prise des principales décisions, le respect de la *nombrada* (gérée par une commission élue et tournante) et, enfin, l'imposition à tous du règlement de discipline et des sanctions correspondantes.

Un reportage sur le syndicat réalisé en 2002 souligne des règles internes très strictes qui viennent discipliner la conduite du travailleur dans -et y compris hors- du lieu de travail. Sont durement sanctionnés toute agressivité, insultes ou forme de violence, état d'ébriété dans l'enceinte portuaire, le non-respect des indications du superviseur ou des règles d'hygiène et sécurité, le vol, la non-assistance à un collègue en danger, le non-respect des tours fixés par la commission de *nombrada*, etc. Ce règlement est révisé régulièrement, approuvé en assemblée et donne à la commission de discipline (appelée avec ironie « la cour suprême ») la possibilité de sanctionner, expulser provisoirement ou définitivement du syndicat, un *socio*²⁴⁸. Les témoignages, les statuts consultés sur place et diverses observations participantes en assemblée du SESV en 2014-2015 confirment que ces règles semblent approuvées et suivies par les membres, bien que parfois discutées ouvertement face aux dirigeants. L'assemblée se réunit sur proposition du président du syndicat une fois par mois (en présence d'au moins 60% des affiliés) et prend la plupart de ses décisions à la majorité simple²⁴⁹.

Dans les années 2000-2004, la plupart des adhérents arrivés au moment de la fusion s'en vont ou sont écartés du syndicat. Ces départs sont dus à de nombreux plans en retraite anticipée et de re-

248 Manuel Ossa, «Estibadores de San Vicente: una organización comunitaria y sindical», *Reportajes del correo de los trabajadores*, op. cit.

249 *Nuevos Estatutos del Sindicato de estibadores de San Vicente*, op. cit.

conversion mis en place en même temps que la « modernisation » des ports, mais aussi à des d'expulsions disciplinaires. Marcos Cárdenas, José Agurto, Sergio Parra, Gonzalo Díaz : tous soulignent cette transition difficile -et selon eux nécessaire- pour consolider le syndicat.

Y, bueno, acá nos demoramos alrededor de 4 años en conocernos. Por diferentes problemas de indisciplina, tuvimos que aplicar la 'mano dura', expulsando gente. Y, como le digo, en los planes de mitigación logramos sacar a personas con pensiones; microempresarios, hubo un proceso de reconversión. Y de eso quedamos un grupo de alrededor de 130 trabajadores aproximado en este sindicato [...] O sea, cuando tú estás en un proceso de afianzarte dentro del puerto, de ser la fuerza de trabajo que el puerto necesita, tienes que ser un poquito más rígido en todo lo que es la parte laboral y disciplinar del sindicato. Por lo tanto, había gente que no llegaba a trabajar, que faltaba. Se les fueron dando oportunidades. Se creó un reglamento de disciplina que a mí el compañero, desaparecido ya, el compañero presidente que era Dante Campana, me encargó de hacer y se hizo bastante duro. Fue aprobado por la asamblea y, en torno a ése, se fue sancionando y enrielandando a los socios²⁵⁰.

Finalement, 130 adhérents restent (ils sont environ 170 aujourd'hui), tous dockers *eventuales*. Le syndicat possède une direction composée de 5 personnes : président, secrétaire, trésorier, directeur de la commission disciplinaire et directeur de la commission de *nombrada*. Les

250 Entretien avec Sergio Parra, Talcahuano, 24 mai 2014.

dirigeants maintiennent leur activité et leur travail dans le port. Ils bénéficient d'avantages matériels somme toute limités, notamment une prime –minime- de 40 000 pesos (pour le téléphone et le transport), la possibilité de « sauter » certains tours de travail pour cause de réunions ou tâches spécifiques, et des remboursements en cas de déplacements exceptionnels, à Santiago (souvent en avion) par exemple. Les rétributions symboliques, subjectives et sociales sont, elles, bien réelles comme l'indique la fierté des dirigeants interrogés, même si cet engagement est très exigeant en temps personnel et charge psychologique. Si nous avons pu constater une rotation réelle entre les diverses charges de direction, elle ne se réalise en fait qu'au sein d'un groupe assez restreint de dirigeants à la tête du syndicat au cours des 20 dernières années. Ainsi, les élections de janvier 2015 confirment le rôle de militants de longue trajectoire dans le port²⁵¹. Une direction par contre assez variée politiquement puisqu'au moment de notre enquête, son président (Juan Fierro) est un évangéliste convaincu et revendiqué, alors que Sergio Parra est militant dans la gauche révolutionnaire (*Comunidad Militante*) et que José Agurto Alegría se déclare « libertaire sans parti ».

Ce dernier, dont nous reproduisons l'entretien intégralement en Annexe 26, est un personnage exemplaire de ce militantisme familial portuaire de long terme. Il travaille dans le port depuis tout jeune aux côtés de ses frères en tant que suppléant et *pinchero*, son

251 Sont alors élus par l'assemblée : José Agurto avec 67 voix, Sergio Parra – 51 voix, Juan Fierro – 44 voix, Luis Romero - 40 voix et Gabriel Santander – 35 voix (source : Resumen, 8 janvier 2015).

père est l'un des fondateurs du syndicat. Comme indiqué plus haut il devient secrétaire de SESV en 1990, puis occupe diverses charges jusqu'en 2016 (dont la présidence durant de nombreuses années), bien qu'ayant été admis en retraite anticipée en 2000. Surnommé « El Ñaro » (pour une raison dont nul ne se souvient), forte tête, impulsif et dirigeant apprécié dans les luttes, il est l'une des figures et l'une des voix de la protestation portuaire au niveau de tout le BioBío et, bientôt, l'un des porte-parole de l'Union au plan national.

Photo N° 7. José Agurto A., dirigeant du SESV et de l'Union portuaire



Source : Photo de l'auteur, Talcahuano, 2014.

Le syndicat lui aurait « sauvé la vie » : avec une jeunesse plongée dans de graves problèmes d'addiction et de drogue, c'est un camarade

docker qui l'oriente vers le syndicalisme et une école de formation syndicale à Concepción :

Eso me ayudó a dejar el tema de la droga. Cuando yo salgo elegido dirigente, se me produce un giro de 360 grados y dejo de consumir en el grado que estaba, y me dediqué a esto. Y encontré que era fascinante trabajar para los compañeros, ocupar mi tiempo libre, y creo que es un buen método para dejar las drogas, dedicarse a esto, sindicalismo. [...] Incluso le digo a mi hermana, en broma "tienes que escribir un libro 'De la droga a la presidencia'. [Risas] Pero creo que es una buena terapia y, de hecho, la hemos aplicado con algunos compañeros²⁵².

Il rajoute que ce type d'engagement syndical a de nombreux coûts en terme de vie familiale et sociale, et qu'il n'est durable que s'il est accompagné par un tissu de soutiens communautaires, interpersonnels, familiaux, amicaux. Sa compagne actuelle, connue au moment où il commence son engagement, est l'un de ses soutiens, dans une distribution des rôles de genre traditionnelle, segmentée et clairement patriarcale, que l'on retrouve d'ailleurs dans le reste de l'univers portuaire :

La suerte es encontrar a una compañera que sea afine en el mismo mundo en que uno se mueve. Y a mí por lo menos, Paulina, que es mi compañera, me ha servido bastante. Es como la consejera que tengo en ciertas cosas. Yo tengo 4 hijos, ellos ya son todos grandes. Vivimos los dos no más, con mi compañera. Y dudas que yo tenga, yo las consulto a ella. Y

252 Entretien avec José Agurto, Talcahuano, 4 novembre 2014.

ella tiene otra mirada, media feminina, pero me orienta bastante. Yo no tengo instrucciones partidistas, ni políticas. Soy bien alejado de eso. Me molesta mucho algunas cosas, y soy de carácter muy fuerte a veces, y mando todo a la ‘chucha’²⁵³.

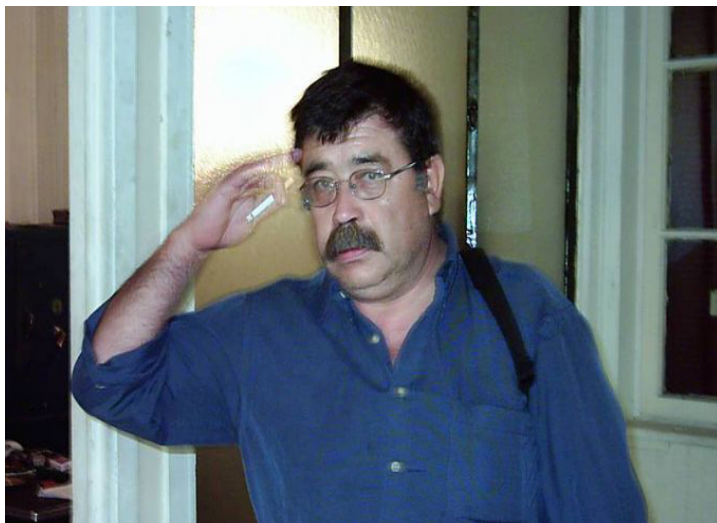
S’il dit « rejeter les instructions des partis », Agurto reconnaît le rôle fondamental dans la réorganisation du syndicat de certains conseillers et militants politiques. L’un d’eux est sans conteste ‘Dante’ Campana, dont la présence marque presque tous les entretiens que nous avons menés aussi bien dans la région du BioBío qu’auprès d’autres dirigeants de l’UPCH.

Le portrait de Dante Campana orne aussi fièrement les murs du syndicat. Pour un dirigeant historique comme Robinson Ávalos V. (port de Huasco - Centre Nord -), Campana a été une figure essentielle de la revitalisation du syndicalisme portuaire dans les années 90 – 2000, puis dans la gestation de l’Union portuaire : « *una persona muy honesta, muy capaz, muy estudioso, era un guía, y tranquilo, muy pausado* ». Comme ses autres camarades, il n’hésite pas à le décrire même comme une figure tutélaire, dont le départ a créé un grand vide pour tous : « *para nosotros fue una persona que fue un ideólogo, fue una persona que entregó su alma, su vida, [para que] esto fuese mejor. Para él, mi reconocimiento y esté donde esté, arriba, ojala que nos siga ayudando* »²⁵⁴.

253 Ibid.

254 Entretien avec Robinson Ávalos, Concepción, 2 décembre 2015.

Photo N° 8. 'Dante' Claudio Campana (2009)



Source : Resumen.cl, avril 2009.

Décédé d'un cancer en avril 2009, Dante Campana possède une trajectoire biographique très intéressante en ce sens qu'elle fait le lien entre le champ syndical portuaire et le monde militant, entre l'histoire de la gauche révolutionnaire chilienne des années 80 et la réorganisation des mobilisations syndicales à l'époque néolibérale. Nous sommes face à un militant multipositionné et engagé très jeune politiquement : il participe dans les années 60-70 en tant que collégien puis étudiant au *Frente de Estudiantes Revolucionarios* (FER), l'un des « fronts » du MIR²⁵⁵.

255 Sur ce thème, consulter : Jorge Rojas F., « Los estudiantes secundarios durante la Unidad Popular », *Historia*, vol. 42, N° 2, 2009, pp. 471-503.

Gonzalo Díaz rappelle que son camarade a ensuite suivi plusieurs cursus universitaires, tout d'abord en odontologie à l'Université de Concepción, puis en médecine, formation brutalement arrêtée par le coup d'État de 1973. Militant participant à la résistance à la dictature, Campana est aussi l'une de ses victimes : arrêté par les militaires, il est interrogé et torturé, comme des dizaines de milliers d'autres personnes. Au moment de la transition démocratique, il sent le besoin impérieux de repenser les formes de l'engagement au sein des classes populaires, y compris la manière de penser la gauche en contexte néolibéral. Il insiste sur l'importance de la formation, du débat théorique, tout en proclamant la nécessité de revenir « à la base », au sein du peuple, avec humilité et ténacité. S'appuyant sur une analyse de la nouvelle composition de classe de la société chilienne menée aux côtés d'intellectuels marxistes hétérodoxes comme l'économiste Rafael Agacino, il participe au début des années 2000 à la fondation des *Colectivos de Trabajadores* (CCTT) dans la région du BioBío. Les CCTT apparaissent aussi à Concepción, Chillán, La Serena et en Région Métropolitaine. S'ils sont initialement de culture *mirista*, ils rompent clairement avec la forme-parti classique (ou léniniste) et appellent à la constitution de collectifs territoriaux et locaux de travailleurs. Partant des revendications immédiates de chaque secteur, leur objectif fondamental est la construction politico-sociale d'une « organisation ample et autonome des travailleurs »²⁵⁶.

256 CCTT, “*Lo que son y pueden ser los Colectivos de Trabajadores*”, *Correo de los Trabajadores*, febrero-mayo 2004, URL : www.archivochile.com/Archivo_Mir/cctt/mircctt0001.pdf.

L'idée est de s'adapter aux nouvelles réalités du travail flexible, précarisé, non permanent, alors que la forme syndicat n'est plus le mode « naturel » d'organisation de classe. En parallèle, Campana parvient à s'insérer professionnellement dans le port de San Vicente, tout en participant activement à diverses écoles de formation syndicales et populaires (dont la *Escuela Popular Permanente*). Dans les années 90, il devient un dirigeant incontesté des dockers de la zone, aux côtés de militants comme Sergio Parra et de jeunes recrues tel que José Agurto. Pour Campana, il s'agit-en premier lieu- de réussir à transformer le syndicat et donc ses membres en force disciplinée, organisée et responsable non seulement de défendre les revenus des dockers et leurs droits sur le lieu de travail, mais aussi en tant qu'*organisation communautaire et territoriale*. Peu à peu, le SESV accueille un « comité logement » destiné à apporter des solutions sur ce plan aux familles en faisant pression sur les autorités et une organisation de jeunesse qui permet de proposer des activités de loisir et, surtout, de formation. Le syndicat organise parfois des fonds solidaires (prélevés sur les cotisations des membres²⁵⁷) pour les familles de dockers accidentés ou pour un camarade ayant perdu sa maison durant un incendie, etc.

Dans le début de ces années 2000, alors que les gouvernements de la Concertation confirment leur orientation économique néolibérale, émerge au sein de cette fraction du champ syndical l'idée que certaines franges du salariat du modèle mono-exportateur

257 Sur 4000 pesos de cotisation mensuelle, un quart est destiné à ce fonds.

pourraient incarner l'avenir de la recomposition syndicale au Chili. Le secteur portuaire, et particulièrement les organisations ayant maintenu le contrôle de la *nombrada* sous contrôle de l'assemblée, est visé :

*frente a un mundo que compite por el trabajo, hay aquí un grupo de trabajadores reglamentándolo interna y democráticamente: ellos compiten en conjunto. Así regulan y eliminan el factor ideológico de la competencia y lo controlan de tal manera que, para acceder al trabajo, ningún trabajador tiene privilegio frente a otro. Frente a los pobres recursos de que dispone un trabajador ante una desgracia, él cuenta con los recursos entregado por su propia organización. Y comienza a encontrar aquí una solución para los múltiples problemas que enfrenta en la vida, más allá del trabajo. Y la solución, la encuentra en la perspectiva de la vida en común: de que somos una comunidad de ciento veinte familias*²⁵⁸.

Comme le note Jessica Leguá, cette expérience syndicale « communautaire » et la confluence de plusieurs cultures militantes forgent ce qui deviendra l'UPBB. Cette dernière est aussi le produit de l'expérience concrète d'une décennie de conflits portuaires (2000-2010), tout comme de la rencontre entre plusieurs autres trajectoires militantes. Tous ces éléments ont permis l'incubation, puis la naissance de ce nouveau répertoire organisationnel qu'est l'Union portuaire²⁵⁹.

258 Cf. Manuel Ossa, « Estibadores de San Vicente: una organización comunitaria y sindical », *Reportajes del correo de los trabajadores*, op. cit.

259 Jessica Leguá V., *Unión portuaria del BíoBío. Origen y desarrollo en el marco de la disputa política*, op. cit., pp. 75-78.

C/ L'idée du syndicalisme portuaire comme force stratégique nationale : militants et « experts » au chevet des dockers

On peut affirmer que les antécédents immédiats de l'Union portuaire du BioBío et de l'UPCH se situent sur deux plans distincts et complémentaires, bien que souvent simultanés. D'une part, le croisement de plusieurs réflexions sur les acteurs « stratégiques » de la lutte contre le néolibéralisme chilien et comment participer à leur organisation sur le plan syndical. D'autre part, le développement d'un cycle important de mobilisations des dockers au cours de la décennie 2000. Des mobilisations qui vont de pair avec la création d'une première Coordination maritime-portuaire initiée dans le Nord du pays.

Parmi les acteurs essentiels de cette histoire se trouvent bien entendu les dockers eux-mêmes, certains dirigeants syndicaux, mais aussi plusieurs militants « extérieurs à la classe », assesseurs, avocats, soutiens politiques qui s'engagent à leurs côtés et fournissent des armes subjectives et tactiques fondamentales à la future union. L'économiste Gonzalo Díaz fait partie de ceux-ci. Il reste jusqu'à aujourd'hui un des principaux assesseurs aussi bien de l'UPBB que l'UPCH. Une simple observation de son rôle dans l'organisation des réunions de l'UPCH, dans l'élaboration de son agenda de négociations ou de mobilisations, le confirme. Il entre en contact avec Dante Campana au début des années 2000 alors qu'il travaille pour la *Vicaría Pastoral Obrera*, organisation chrétienne de base (créée par les archevêchés) qui a joué un rôle important dans le soutien à la réactivation des luttes ouvrières

durant la dictature, puis au cours des premières années de la démocratie²⁶⁰. A cette époque Díaz (qui possède une Licence d'économie et une Licence d'ingénieur) travaille précisément pour la *Vicaría* sur les conditions de travail de la « nouvelle classe ouvrière », et sur les échecs répétés des formes d'organisations syndicales traditionnelles, notamment dans le secteur de la manufacture de la région²⁶¹. Par l'intermédiaire d'un ancien ouvrier textile, militant d'extrême-gauche gauche et futur docker, Lalo Mora, il fait la rencontre de Dante Campana, qui l'invite à étudier le secteur portuaire et surtout à l'aider à la rédaction de documents sur le système de pensions dans les ports.

Ce type de convergences militantes accélère la réflexion sur la position stratégique du syndicalisme portuaire et sur la nécessité de sa réorganisation. Bien que cette idée fasse son chemin, elle le fait de manière sinueuse et par à-coups. Nous avons, avec l'historien et également assesseur de l'UPCH Camilo Santibáñez, réalisé une généalogie de l'élaboration de cette idée-force en analysant plusieurs archives et publications de ces années 2002-2004²⁶². Nous résumerons ici quelques conclusions intéressantes de cette étude, sans revenir sur

260 Rossana Ravanal Fuentealba y Víctor Silva Umaña, *Reconstitución del movimiento sindical en la provincia de Concepción y el apoyo de la Vicaría Pastoral Obrera (1979-1990)*, Seminario para optar al grado de Licenciado en Educación por la Universidad de Concepción, Concepción, 2012.

261 Gonzalo Díaz Cáceres, *Estudio acerca de las condiciones de trabajo y de relaciones laborales en las empresas manufactureras del cuero y calzado de Concepción*, Lima-Oxford, OXFAM, 2004.

262 Camilo Santibáñez, Franck Gaudichaud, «Los obreros portuarios y la idea de 'posición estratégica' en la postdictadura chilena (2003-2014)», en José Ponce, Camilo Santibáñez y Julio Pinto, *Trabajadores & trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno, 1979-2017*, op. cit., pp. 301-332.

tous les détails. Il faut noter tout d'abord la présence de petits collectifs militants qui cherchent à contribuer au renforcement et à influencer l'évaluation des luttes syndicales (dont les portuaires) de la zone. C'est le cas des CCTT -déjà cités- qui au travers de plusieurs publications (notamment les bulletins trimestriels issus des *Talleres de Análisis de Coyuntura Económica y Política* publiés entre 2002 et 2007²⁶³) commencent une élaboration fouillée sur la fragmentation structurelle des syndicats et son nécessaire dépassement. Parallèlement, ces collectifs militants suivent de près les différents conflits portuaires sur lesquels plusieurs déclarations publiques et documents sont élaborés (notamment après le conflit dans le BioBío en 2003). Ce suivi ne signifie pas pour autant une compréhension immédiate du rôle des travailleurs des ports comme occupant une position stratégique spécifique. Rafael Agacino, intellectuel marxiste lui aussi lié au CCTT et très proche de Dante Campana, insistera quant à lui sur l'importance « paradigmatique » de l'expérience du SESV et également sur la centralité des luttes portuaires de 2003 à Coronel, Lirquén, Talcahuano y San Vicente. Il les qualifie « d'emblématiques », quitte à exagérer leur niveau d'organisation, aux côtés de celles des mineurs sous-traitants du cuivre et de travailleurs de l'industrie forestières en 2007. Selon l'économiste, ce qu'ont réussi à faire les dockers du Sud dans ces années 2000, c'est de « forcer la constitution d'une table de négociation avec les entreprises donneuses d'ordre », tout en obtenant l'attention

263 Ces documents historiques sont disponibles dans les archives en ligne du *Centro Miguel Enríquez* (CEME) : http://www.archivochile.com/Chile_actual/html/ch_actual_tacep.html.

des autorités politiques (intendant, ministre du Travail et Intérieur). Une force syndicale décrite comme sans précédent depuis la fin de la dictature²⁶⁴. Néanmoins, les CCTT mettent fin à leur expérience en 2008 en assumant publiquement n'avoir pas vraiment réussi leur insertion dans les franges précarisées du nouveau prolétariat néolibéral. Ils laissent une marque indéniable sur le syndicalisme portuaire du BioBío et influencent durablement certains de ses dirigeants.

C'est aussi le cas d'une autre petite organisation politique semi-clandestine : la *Organización Comunista Libertaria* (OCL). Issue à l'origine du mouvement anarchiste et libertaire chilien (la majorité de ses militants évoluant par la suite vers des positions de participation électorale et parlementaire²⁶⁵), la OCL avec seulement quelques dizaines de militants va progressivement concentrer son travail syndical vers le monde portuaire, et particulièrement à San Vicente – Talcahuano. Un des acteurs de cette insertion portuaire libertaire est l'avocat Óscar Menares, qui devient également l'un des conseillers importants du SESV, puis de l'Union :

en realidad es más bien un trabajo de apoyo en ciertas materias técnicas: en materia legislativa, en materia de negociación, en materia de evaluación política de la situación en contexto específico en el que se desarrollan los conflictos. Más bien una

264 Rafael Agacino, "Pasado y presente: los trabajadores una vez más", Santiago, 15 de agosto de 2007, URL : http://www.archivochile.com/carril_ccrecomendamos000008.pdf.

265 La OCL disparaît en 2015 et un secteur majoritaire de l'organisation décide la création de *Izquierda Libertaria - IL*, aujourd'hui composante de l'aile gauche du *Frente Amplio*. IL possède une députée depuis 2017.

*función de acompañamiento, de aportar en algunos contenidos en los que los trabajadores pueden adolecer. Aportar los aspectos formativos también. Hacer algunos talleres, algunos módulos de educación*²⁶⁶.

Progressivement, l'OCL (puis *Izquierda Libertaria*) va insister sur le caractère stratégique des ports et des secteurs liés à l'exportation pour la réorganisation des luttes de classes au Chili. A partir de 2006-2007, nous avons pu déceler plusieurs documents internes et publics mettant en valeur ce « pouvoir stratégique » de secteurs liés à l'économie globalisée, notamment le prolétariat portuaire, minier, de la filière du saumon, agroindustrielle et de l'industrie forestière²⁶⁷. Il s'agit alors d'organiser les « franges de travailleurs sous-traitants liés aux courroies transnationales de production » et ceux qui sont « dans les conditions les plus favorables de vente de leur force de travail ». Des salariés censés être capables grâce à diverses formes d'action directe de négocier au-delà du cadre légal, ouvrant ainsi une brèche pour l'ensemble du mouvement populaire, accumulant des forces dans les flans les plus fragiles du modèle économique néolibéral, « là où est généré 97% du total des exportations ».

Menares est l'un des principaux cadres de l'OCL où il milite à Concepción depuis 2004, c'est aussi un spécialiste du droit du

266 Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

267 OCL, "Declaración pública frente al resultado de las negociaciones en el conflicto de Arauco", mayo de 2007 (archives personnelles de Camilo Santibáñez). Nous citons plusieurs autres documents de OCL qui vont dans la même direction dans : Camilo Santibáñez, Franck Gaudichaud, "Los obreros portuarios y la idea de 'posición estratégica' en la postdictadura chilena (2003-2014)", op. cit.

travail, et il a rédigé un mémoire sur le droit du travail portuaire. Son rapport fraternel avec Campana et sa participation aux débats de ce milieu militant lui ouvre les portes du syndicat. Progressivement, l'OCL devient importante dans l'orientation du SESV, puis de l'Union elle-même, puisque ses principaux conseillers sont majoritairement issus de cette organisation : Gonzalo Díaz intègre aussi cette formation politique (semble-t-il en 2006), mais aussi plusieurs autres assesseurs nationaux (dont Camilo Santibañez, Daniel Riquelme et le sociologue Lucas Cifuentes), et par la suite certains dirigeants nationaux d'autres ports (tel Luis Neira – San Vicente et Nelson Francino - Iquique). S'installe une relation étroite entre cette portion spécifique du champ syndical

et cette petite organisation du champ politique de la gauche radicale, dont les conceptions sur les « travailleurs stratégiques » n'auraient peut-être jamais dépassé les dimensions groupusculaires, si des militants comme Dante Campana, Gonzalo Díaz puis Óscar Menares n'avaient eu pour souci d'orienter l'action syndicale portuaire et d'y développer –on pourrait dire d'y « tester »- ces postulats.

Ce dernier reconnaît que si l'OCL arrive à s'insérer fortement au niveau de l'équipe d'assesseurs et d'une partie de la direction de ce qui devient, en 2009, l'Union portuaire du BioBío²⁶⁸, c'est grâce à un travail systématique antérieur au sein du port de San Vicente. C'est aussi du fait de leur capacité à proposer aux syndicats une équipe de

268 Alors que cette organisation semble absente de la plupart des autres secteurs économiques, ayant surtout une implantation étudiante, avec le *Frente de Estudiantes Libertarios* – FEL.

jeunes militants et intellectuels prêts à leur prêter main forte, souvent de manière bénévole. On est là typiquement face à ce que les sociologues de l'action collective caractérisent comme des « militants de conscience » qui se portent au chevet de collectifs syndicaux, auxquels ils sont la plupart du temps « extérieurs ». Ceci semble possible, de l'aveu même de Menares, car les « grands » partis de la gauche, insérés syndicalement et implantés dans la CUT le sont peu au sein de l'univers portuaire (tels le Parti communiste fort au sein de mineurs-sous-traitants ou des travailleurs de la fonction publique). Menares souligne d'ailleurs que l'élaboration sur les secteurs « stratégiques » surgit, avant tout, des conversations entre Dante Campana et Gonzalo Díaz au cours des années 90. Díaz se rappelle des nombreuses discussions dans ce qu'il nomme des « *colectividad de resistencia* ». Dans le sillage de la culture marxiste issue en partie du MIR des années 80, ils élaborent un diagnostic général qui entre en résonance avec les travaux d'Agacino et d'autres intellectuels critiques. Un bilan qui s'inspire de l'expérience du SESV.

Photo N° 9. Local du *Sindicato de estibadores de San Vicente*



Source : photo de l'auteur, 2014.

L'OCL ne fait par la suite que généraliser cette approche.

esa fotografía de los aspectos productivos, de la formación económica en Chile permitió a ellos identificar cuáles son los trabajadores estratégicos en la economía, cuáles son los trabajadores que pueden generar la emergencia de una crisis económica y política que permita efectivamente generar un proceso distinto en la lucha de clases en Chile; una nueva etapa. De tal forma que la conquista de este 20% de trabajadores estratégicos pudieran llegar al 80% de trabajadores que no tienen posibilidad de organizarse producto del código del trabajo que inhibe la organización sindical, que establece el paralelismo en las negociaciones colectivas a través de grupos negociadores, que establece la posibilidad de que el empleador utilice o eche manos a los rompeshuegas²⁶⁹.

269

Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

Mais, c'est Dante Campana qui va le plus clairement systématiser une analyse du système portuaire chilien, ses conditions de travail et le potentiel qu'il pourrait incarner en termes de revitalisation des résistances *au et du* travail dans le Chili néolibéral. Ses diverses réflexions sont reproduites dans un document intitulé « *Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile* » (2004)²⁷⁰. L'un des traits saillants de ce document (nous en reproduisons le sommaire en Annexe 11) est la mise par écrit de ce qui constitue l'essentiel des revendications des dockers de la future Union portuaire, tout en l'inscrivant dans une vision globale du régime économique néolibéral. Pour un jeune docker (et syndicaliste) comme Pablo Klimpel, il s'agit là d'un « document historique », le premier qui établit un panorama précis du secteur et trace des lignes claires de revendications. Campana situe bien les travailleurs portuaires comme faisant partie des « secteurs stratégiques » (mais seulement à deux reprises au cours d'une vingtaine de pages), en appelant de ses vœux une plus forte régulation étatique et fiscalisation des normes d'hygiène et de sécurité. Il insiste sur le fait que des lieux aussi importants que les ports pour l'économie nationale ne peuvent être abandonnés ainsi au capital étranger et à des relations professionnelles « disproportionnées » entre syndicat et entreprises transnationales : « *dos formas inaceptables de atropello a la soberanía del país, que los trabajadores portuarios de Chile rechazan* ».

270 Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, «Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile», Huasco, Julio de 2004. Une édition synthétique de ce document a par la suite été publiée dans le journal : *La Unión. Periódico de los trabajadores portuarios*, Año 1, agosto 2004, número 3, edición extraordinaria (archives personnelles de 'Lalo' Mora).

Il va même plus loin en regrettant (paradoxalement) le fait que les dockers soient obligés de paralyser régulièrement leurs activités pour défendre leurs conditions de travail. Un « jeu de force » négatif pour tout le pays:

Los puertos de Chile muestran en el presente una realidad caótica, donde, con mucha frecuencia, la única defensa efectiva de los estándares de salud y seguridad que se logran establecer, son aquellos que las franjas de trabajadores organizados logran imponer por la vía de los hechos, a través de la adopción de medidas de acción directa [...] Un país que sustenta su economía en las actividades exportadoras y donde más del 80% de sus productos transitan a los mercados mundiales por vía marítima, no puede dejar la actividad portuaria expuesta simplemente a las dinámicas propias de los mercados. El embarque en forma segura de un contenedor con los valiosos productos de exportación del país no puede depender del particular juego de fuerzas que se establezca entre una cuadrilla de trabajadores que vela por su seguridad y un supervisor presionado por la política de rendimiento de su empresa²⁷¹.

Finalement, ce n'est pas tant sur la « position » spécifique des dockers dans la chaîne logistique qu'insiste le dirigeant, mais davantage sur un autre aspect fondamental : l'unité des salariés mobilisés et des forces

271 Ibid.

syndicales. L'on sait aujourd'hui que cette élaboration de 2004 se déroule dans un contexte de mobilisations portuaires, expérience sur laquelle s'appuie Campana.

D) Les difficiles apprentissages de la *Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios* (2003-2009) : victoires syndicales et caudillisme militant

Le diagnostic et le plan de revendications de Campana sont présentés en juillet 2004, à Huasco, lors d'une rencontre nationale de la « Coordination de travailleurs maritimes portuaires du Chili » (*Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile*), coordination syndicale née deux ans plus tôt dans le Nord du pays. Le document est alors approuvé à l'unanimité, mais ne sera suivi d'aucun effet dans l'immédiat. Dans son introduction, Campana affirme:

El trabajador chileno está desorganizado, ha perdido su conciencia, se ha vuelto individualista, está dividido, y disperso tratando de sobrevivir. Nuestro sector no es una excepción ante esta realidad. Sin embargo, estos últimos dos años está viviendo un proceso acelerado de reorganización, de recuperación de su capacidad de negociación y nuevamente la unidad comienza a instalarse en el corazón y la razón de los trabajadores portuarios de Chile. La Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, hoy agrupa a la inmensa mayoría de los trabajadores del sector, ha recuperado las banderas unitarias y representativas para apoyar las negociaciones salariales en todos los puertos del país y

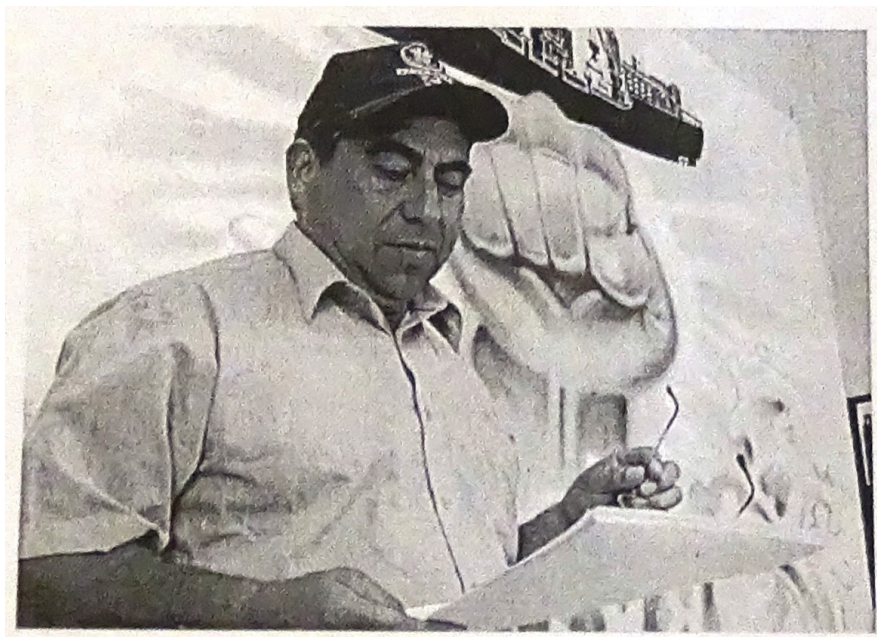
*dar forma a un petitorio nacional, que resume las aspiraciones más sentidas de quienes laboran en los puertos de Chile*²⁷².

En effet, la création de la *Coordinadora Marítimo Portuaria* correspond à une période d'avancées notables pour les revendications des dockers, bien qu'essentiellement centrées sur les revenus et tarifs du tour de travail. La plupart des personnes interrogées considère cette organisation comme un premier essai d'union portuaire. Dante Campana en est l'un des responsables nationaux en tant que responsable d'organisation et de communication, et aussi l'un de ses fondateurs aux côtés de celui qui en sera le chef incontesté, le « caudillo » du port d'Iquique, Jorge Silva Berón.

En octobre 2003, une manifestation de dockers envahit les rues d'Iquique. Cette fois, il ne s'agit pas revendiquer, mais d'affirmer une identité. Depuis le mois de septembre 2002 a été (re)fondée une coordination qui revendique la représentation de pas moins de 3000 dockers des principaux ports du pays. Cette *Coordinadora* est divisée en trois zones (Nord, Centre, Sud), chacune étant chargée de recenser les problèmes rencontrés, le tout sous l'autorité unique de Silva Berón.

272 Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, "Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile", op. cit., pp. 2-3.

Photo N° 10. Jorge Silva Berón, dirigeant de la *Coordinadora Marítimo Portuaria*



Source : sans date, Archives SESV.

Cette expérience de coordination est pour partie héritière des luttes nées dans les années 1997-2000 autour du processus de « modernisation » et mises en concession (voir chapitre 2). Elle est également le fruit de rencontres régionales qui se déroulent dans le Nord du pays (région de Tarapacá) en 2000-2003. Berón est alors le dirigeant incontesté de la FETRAPRI (*Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique*), importante fédération de dockers *eventuales* (130 affiliés en

2015), créée en 1998²⁷³. Durant cette première manifestation, il annonce les objectifs de convergence des luttes portuaires de la nouvelle organisation et met en valeur son caractère combatif :

*El trabajo se centrará en una nueva actitud sindical para todos los trabajadores portuarios, de tal forma que nunca enfrentemos un conflicto en forma aislada. Es decir, si surge un problema en un punto específico todos los puertos se movilizarán por esa causa*²⁷⁴.

Silva Berón affirme également que la *Coordinadora* est reconnue par le ministère de l'Intérieur comme un interlocuteur « légitime », ce qui semble d'ailleurs le cas pour les autorités locales d'Iquique (intendant), celles-ci indiquant néanmoins vouloir continuer à dialoguer avec toutes les organisations syndicales. Cette nouvelle entité fédérative est immédiatement perçue par les entrepreneurs du secteur comme une menace potentielle. Si le président du conseil local de la Chambre maritime s'empresse de déclarer vouloir maintenir le dialogue avec la FETRAPI, c'est pour rajouter :

273 Selon Camila Álvarez : “*La FETRAPI nace legalmente en 1998 como una federación que agrupa a diversos sindicatos de trabajadores eventuales con CPPT y trabajadores eventuales libres. [...] La FETRAPI desde sus inicios hasta ahora ha trabajado siempre en el molo público del puerto de Iquique, administrado por el Estado. Existen grupos de trabajadores agrupados por CPPT que forman parte de la FETRAPI, como también, trabajadores eventuales sin convenio. De ese modo, la FETRAPI está constituida, la mayor parte, por trabajadores sin CPPT y trabajadores eventuales con CPPT. Ninguno de sus 130 miembros tiene contratos, la mayoría son eventuales puros que se dedican exclusivamente al trabajo portuario*” (*Reactivación del movimiento sindical portuario chileno...*, op. cit., p. 51).

274 “Estibadores de todo el país se unen formando nueva entidad sindical”, *La Estrella de Iquique*, 10 octobre 2003.

*no debe existir una coordinadora más grande para tener mayores beneficios para los trabajadores. Los beneficios no necesariamente se logran mediante presión, sino que a través de las conversaciones que existen entre organismos sindicales y las empresas*²⁷⁵.

Il faut dire que Silva Berón investit tous les répertoires de la radicalité des dockers, avec un style direct assumé, annonçant clairement que seule la paralysie des ports permet d'obtenir des avancées²⁷⁶. Il est dirigeant de la FETRAPRI de 1999 à 2009 et de la *Coordinadora* de 2003 à 2009. Le rôle de cette dernière est d'ailleurs célébré en mai 2004 par 13 dirigeants de plusieurs ports du pays²⁷⁷. La jeune sociologue Camila Álvarez a réalisé un intéressant mémoire de maîtrise sur la FETRAPRI, centré sur la période 2010-2014. Cette étude monographique fournit un éclairage inédit sur une fédération du Nord, forte et active, au sein de l'Union portuaire. Sa recherche donne aussi quelques pistes sur la gouvernance de la FETRAPRI avant l'arrivée de Nelson Francino, jeune dirigeant qui s'installe à la tête de la fédération en 2012. Le style Berón est « à l'ancienne ». Si les témoignages réunis par Álvarez montre qu'il a été très apprécié par la base syndicale pour avoir obtenu régulièrement des améliorations des revenus des dockers, il était aussi craint ou critiqué pour son omnipotence et verticalisme à tous crins.

275 Ibid.

276 A la question “¿Por qué siempre sus negociaciones terminan en paro?”, il répond “porque es la única forma de presión que tenemos” (*La Estrella de Iquique*, 31 octobre 2004).

277 “Encabezados por Jorge Silva Berón, trece dirigentes de distintos sindicatos marítimos y portuarios firmaron un documento en que reactivan la Coordinadora Marítima Portuaria de Iquique”, *La Estrella de Iquique*, 4 mai 2004.

Sa force est d'avoir su tisser des liens avec de nombreux d'acteurs sociaux et institutionnels locaux : CUT régionale, gouvernement de région, Inspection du travail provinciale, mais aussi avec le monde politique et patronal à Iquique. Cette logique clientéliste lui a permis de se maintenir contre vents et marées comme président de la fédération. Ces liens sont forts également avec le maire Jorge Soria, un autre caudillo indéboulonnable d'Iquique. Fils d'agent portuaire et lui-même *operador naviero*, au pouvoir durant plus de 20 ans (et élu sénateur en 2018 à 81 ans), Soria contrôle de nombreux rouages du pouvoir dans la ville comme dans le port²⁷⁸. Cette relation politique est reconnue comme « essentielle » par différents acteurs locaux, et explique -entre autres- que Silva Berón ait pu obtenir gracieusement de la mairie, un local pour la FETRAPRI dans une des avenues les plus en vue de la ville, à deux pas du port :

*Con Jorge Silva Berón fueron una dupla poderosa que durante la década pasada convirtieron al puerto de Iquique en uno de los más atractivos a los importadores bolivianos y chinos. Soria y Silva tenían en común la capacidad de negociar con cualquier actor, independiente de su condición política. En segundo lugar, Soria es caracterizado como un visionario capaz de gestionar lazos, más allá de las afinidades personales, con cualquier actor*²⁷⁹.

D'autre part, Silva Berón a le soutien massif des dockers. Il est ca-

278 Jorge Soria a été maire pour les périodes 1964-1973, 1992-2007 et 2012-2016 ; et pour plusieurs partis successivement, au gré de changements d'alliance. En 2018, il est élu sénateur (à 81 ans).

279 Camila Álvarez Torres, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit. (notamment pp. 77-78).

pable, et ce à plusieurs reprises, de bloquer les terminaux d'Iquique par des actions directes, manifestations, bombes incendiaires et barricades aux entrées du port, y compris s'il le faut en s'affrontant violemment aux forces navales ou aux carabiniers. Le 5 octobre 2004, le leader du Nord est gravement blessé à la tête (53 points de suture) par cinq marins et un lieutenant durant un conflit dur qui a signifié la paralysie du port d'Iquique durant pas moins de 17 jours, soit l'une des luttes les plus radicales de la décennie. Les revendications de Silva Berón sont « simples » : continuer à obtenir des gains substantiels sur la valeur du tour de travail pour les intermittents du terminal public (*Empresa Puerto Iquique* - ETI), qui travaillent essentiellement pour deux grands groupes : AGUNSA (groupe Urenda) et ULTRAPORT (groupe Von Appen). Le dirigeant avait déjà obtenu en 1999, suite à une grève de 35 jours, et avant que la privatisation ne commence, de passer de 9.000 à 15.000 pesos le tour. En 2004, il exige 20.000 pesos.

Un long reportage du quotidien conservateur *El Mercurio* de la fin octobre 2004 montre l'efficacité de la stratégie de la FETRAPRI et son impact économique et politique considérable²⁸⁰. La fédération est non seulement en capacité de mobiliser la grande majorité des *eventuales*, mais aussi d'empêcher les dockers sous contrat de travailler, souvent par solidarité et parfois par peur des représailles (un grutier voulant travailler voit sa maison callaissée). Mieux, quand les

280 Sandra Novoa Fernández, «Iquique. La prolongación por 17 días del conflicto laboral alcanzó dimensiones políticas: Las contusiones que dejó...», *El Mercurio*, 2 octobre 2004.

hommes de Berón sont en grève, ils perturbent aussi ou bloquent totalement le fonctionnement du terminal privé voisin (*Iquique Terminal Internacional* - ITI), au grand dam des opérateurs, mais aussi de la Chambre maritime et de la SOFOFA (*Sociedad de Fomento Fabril* – principal syndicat patronal national). Ces derniers protestent à plusieurs reprises contre le non-respect de « l'État de droit » et invoquent la nécessité d'en finir avec de tels actes auprès du ministre de l'Intérieur. Ce sont pourtant les revendications des dockers qui sont finalement entendues et une augmentation de 8% obtenue faisant d'Iquique le port le mieux payé du Chili (ce qui est encore le cas en 2018). *El Mercurio* ne se prive pas de houspiller Berón, qualifié de dirigeant mafieux, « dur et extrémiste » et affublé du surnom de « *Don Corleone* » des ports chiliens (voir coupure de presse en Annexe 12).

Moisés Cid se rappelle que plusieurs dirigeants de BioBío s'intéressent, dès 2002-2003, aux initiatives de ce tumultueux dirigeant du Nord qui arrive à arracher des hausses de revenus substantiels aux capitalistes portuaires²⁸¹. Nelson Francino, actuel dirigeant de la FETRAPRI, se remémore cette période alors qu'il est l'un des jeunes militants actifs de la fédération : c'est par l'intermédiaire d'un docker de Coronel (Ricardo Arriagada), arrivé à Iquique à la recherche de travail, qu'ils apprennent stupéfaits les conditions de précarité de leurs collègues du Sud, alors qu'ils font souvent partie des mêmes groupes économiques. Ces derniers, en effet, font tout pour empêcher l'instauration d'un tarif national unique et craignent la coordination

281 Entretien avec Moisés Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

des syndicats par branche. En juin 2013, Berón, sur invitation des travailleurs du BioBío, décide d'organiser une délégation pour faire connaître l'expérience du Nord, et soutenir les appels à la grève qui couvent depuis quelques semaines.

Grâce à ce soutien de poids, et surtout sur la base de la préparation des syndicats de la région, la paralysie des ports -simultanée et régionale- de 2003 va montrer la voie de la réorganisation. Une action qui marque les consciences ouvrières de la région jusqu'à aujourd'hui. C'est en fait le SESV qui a lancé l'appel unitaire autour d'une revendication largement partagée : la revalorisation tarifaire du tour de base, la bonification pour les jours fériés ou de pluie, le nivellement des tarifs entre les différents ports de la région (ceux-ci varient de 6.000 pesos à Coronel jusqu'à 13.000 pesos à San Vicente). La demande est d'obtenir \$20.000 dans tous les ports du BioBío²⁸². Face à la résistance des entreprises, les entrées des ports sont bloquées les unes après les autres, empêchant la circulation des camions et les manœuvres de déchargement (les jeunes de la FETRAPRI participent aussi aux barricades).

Deux jours plus tard, et après avoir dû se remettre en grève pour imposer que les pré-accords soient aussi appliqués à Lirquén, les entreprises concernées doivent céder partiellement dans les quatre ports, avec une augmentation de 17% de la valeur/tour de travail sur base du tarif le plus haut de la région, une bonification pour les

282 Cf. Luis Candia, "Toma de puertos. Victoria de los trabajadores", *Pastoral popular*, N° 285, agosto de 2003 et "Los CC.TT. frente al paro de los trabajadores portuarios de la VIII región de Chile", *Colectivos de Trabajadores*, Santiago, 3 juin 2003.

jours de pluie et la fin de la pratique des « demi-tours »²⁸³. Une victoire inespérée, à l'arrachée : le patronat annonce avoir dû céder « un pistolet sur la tempe »²⁸⁴ et une perte de plus de 150.000 dollars²⁸⁵. Selon Francino, Jorge Berón -présent durant tout le conflit- serait même été parlé avec les gérants du BioBío en les menaçant d'une grève nationale²⁸⁶. La victoire est rapide comparée avec le Nord, car si les minerais chargés à la frontière péruvienne peuvent attendre, ce n'est pas le cas de la cellulose du bois, beaucoup plus fragile, d'où des conflits souvent plus courts... Les syndicats d'intermittents mobilisés viennent de faire la démonstration qu'ils peuvent imposer une « négociation collective » (illégale) à plusieurs ports et entreprises en même temps, et par-delà le cadre contraint du code du travail. Néanmoins, il s'agit d'une conquête partielle puisqu'à Coronel, l'entreprise accepte seulement de passer à un tarif de 12.500 pesos, sans reconnaissance des autres points de revendications. En réponse, les syndicats des autres ports promettent de maintenir la pression et de refuser tout navire qui viendrait de Coronel. Le 5 juin 2013, Dante Campana prend la parole devant 180 travailleurs et 9 dirigeants syndicaux de San Vicente pour rendre hommage à ces « camarades combattants » et aux gains matériels, mais aussi politiques, obtenus. Selon un reportage de l'époque :

283 Certaines entreprises, si jamais un travail est terminé tôt ou qu'une avarie ou intemperie empêchent un déchargement, payent seulement la moitié d'un tour, pratique dénoncée comme illégale par les syndicats.

284 “Portuarios vuelven al trabajo”, *El Sur*, Concepción, 9 de junio de 2003.

285 “Bloqueo portuario causa pérdidas por más de US \$150 mil”, *Mundo Marítimo*, 6 de junio de 2003.

286 Entretien avec Nelson Francino, Santiago, le 17 mars 2015.

Un trabajador de base habló al terminar el acto para agradecer la unidad de los sindicatos en la pelea contra el patrón. La presencia de los delegados de la Coordinadora Portuaria del Norte y la de las compañeras mujeres, una de las cuales ha sido brutalmente golpeada por un guardia en el acceso del puerto San Vicente se hallaban presente en esta asamblea. El compañero de base terminó diciendo: ‘Lo que hemos conseguido de aumento es importante, pero más importante es el triunfo por la defensa de nuestra dignidad’²⁸⁷.

Cette victoire d’une grève solidaire et coordonnée territorialement donne confiance aux plus hésitants. En réalité, deux ans auparavant, un conflit avait agité le port de Lirquén, là aussi pour raisons salariales, avec barricades aux entrées, blocages sur les rails pour empêcher toute arrivée de marchandises²⁸⁸. Mais dans ce cas, les ports voisins avaient accepté de recevoir les navires du port mobilisé, finissant par casser la grève. En 2003, la leçon semble avoir été tirée et c’est *ensemble* que l’action et la négociation sont menées. La plupart des syndicats de BioBío décident à cette époque d’intégrer la *Coordinadora* et de s’y investir pleinement.

Au cours des années suivantes, cette organisation s’élargit, notamment à certains syndicats du port de San Antonio (principal port du pays). Elle tente de mener des actions de caractère national qui font trembler le secteur de l’exportation, en invoquant des « accords

287 Luis Candia, “Toma de puertos. Victoria de los trabajadores”, op. cit., p. 23.

288 “Trabajadores de Lirquén bloquean ingreso al puerto”, *Cooperativa*, 17 de julio de 2001.

de solidarité mutuelle », de port à port : c'est le cas après la rencontre de Huasco en 2004 (où Campana présente son fameux document), où 46 dirigeants menacent d'une possible grève nationale (sans date précise). Il s'agirait d'une mobilisation de « mise en garde » (*paro de advertencia*) afin de « durcir » la posture de négociation de la *Coordinadora*, avec comme objectif l'application des accords souscrits auprès du gouvernement Frei Ruiz-Tagle en août 1999 (jamais appliqués). Francisco Mora, dirigeant de San Antonio, déclare alors à la presse :

*Nos dimos cuenta de que tenemos que cambiar el esquema que tenemos de negociación, vamos a ser más directos, no descartamos movilizaciones fuertes, por eso estamos anunciando un paro a nivel nacional*²⁸⁹.

Une telle mobilisation nationale est finalement mise en musique quelques mois plus tard, mais pas pour des raisons strictement revendicatives. Suite à la répression dans le port d'Iquique durant laquelle Silva Berón est gravement blessé (mais aussi 7 carabiniers et 13 personnes détenues), plusieurs terminaux débrayent en solidarité, dont San Vicente, Lirquén, San Antonio, les ports du Nord ou encore Puerto Montt. Progressivement, cette tendance au regroupement syndical devient le casse-tête des entrepreneurs et de la Chambre maritime. C'est particulièrement le cas pour les régions du Nord, où les luttes concertées des hommes de Robinson Ávalos à Huasco, du «Zorro» Lara à Arica et de Silva Berón à Iquique (auxquelles il faut ajouter les syndicats de Chañaral) permettent l'obtention de nouvelles

289 «Portuarios realizarán paro nacional», *Mundo Marítimo*, 10 décembre 2004.

améliorations des rémunérations. La *Coordinadora* de Berón est une véritable « machine de guerre » efficace pour arracher des augmentations de tarifs : « *son peleas de corto aliento, eran rápidas, violentas* » selon Díaz²⁹⁰. Néanmoins, celles-ci ne permettent pas de conquêtes substantielles en ce qui concerne la régulation du travail portuaire ou la réglementation en matière législative, soit tout un pan des revendications historiques des dockers depuis la fin des années 90. Certes, à plusieurs reprises des tables-rondes sur ces différents points ont eu lieu avec les gouvernements en place, mais sans grands résultats du fait de l'inertie du système politique et de la puissance des acteurs économiques portuaires²⁹¹. Finalement, ce sont les conceptions du pouvoir syndical de Berón qui donnent le coup de grâce à cette expérience. Les dénonciations d'autoritarisme, d'abus et de corruption vont bon train dans la fédération. Une révision des archives électroniques de l'UPBB montre des échanges épistolaires extrêmement tendus, à partir de 2007, courriels qui confirment que les manières de faire du caudillo incommode de plus en plus, à commencer par les membres de la FETRAPRI. Une partie des dirigeants d'Iquique dénoncent leur président, dont des militants historiques comme René Fernández. En 2009, tandis que se prépare une nouvelle rencontre nationale à Huasco, Silva Berón doit envoyer à tous les syndicats du pays un rectificatif sec, rappelant qu'il est le président du principal syndicat de la FETRAPRI (le *Sindicato de Trabajadores Marítimos*

290 Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 27 juillet 2015.

291 Cf. un premier bilan interne dans : Coordinadora de Trabajadores Marítimo Portuarios de Chile, "Situación de los trabajadores portuarios de Chile organizados", Sin fecha (2007 ?), Archives UPBB.

Portuarios – SITRAMAPOR, représentant 75% des affiliés de la fédération) et dirigeant légitime de la *Coordinadora*²⁹². Cela ne suffit pas à éteindre le feu. Dante Campana et ses camarades ont pris conscience du naufrage vers lequel ils se dirigent à coup sûr. A plusieurs reprises, ils tentent de formaliser des statuts et de démocratiser l'organisation interne de la Coordination, son financement notamment. Dès février 2007, les dirigeants du BioBío tentent de proposer des solutions face

*a los últimos sucesos ocurridos en el puerto de Iquique, donde el compañero René Fernández, Vocero de la Zona Norte, solicita la censura del compañero Jorge Silva, Vocero Nacional, generándose al interior de nuestra organización, un clima divisionista no exento de graves acusaciones y descalificaciones*²⁹³.

La censure de Silva Berón est refusée au nom du maintien de l'unité, tout en proposant un vaste « plan de réorganisation », très détaillé, approuvé par consensus. Ultime tentative, Dante Campana et ses camarades démissionnent et remettent au vote toutes leurs responsabilités, appelant les dirigeants du Nord à faire de même, afin de remettre à plat la direction et le fonctionnement après consultation des dirigeants de base²⁹⁴. Rien n'y fait. D'autant que le décès de Campana (avril 2009) repousse encore un temps ces discussions²⁹⁵. A

292 Jorge Silva Berón, Courrier de SIPRAMAPOR à tous les dirigeants de la Coordinadora, 17 mars 2009, Archives UPBB.

293 *Carta a la "Coordinadora Nacional" desde la Octava región*, Talcahuano, febrero 2007 (Archives UPBB)

294 Cf. Sindicatos portuarios de Lirquén, Talcahuano, San Vicente, Coronel, *Propuesta de Reorganización "Coordinadora Nacional"*, Puerto de Calbuco, febrero 2007 (document reproduit en Annexe 13).

295 D'après des documents internes, c'est Eric Yevenes du syndicat de *embaladores* du port de Talcahuano, qui remplace Campana comme chargé de

la mi-2009 ont lieu de nouvelles mobilisations de caractère national contre un décret de la direction du Travail instaurant la possibilité de la « polyfonctionnalité » des dockers, mesure qui menacerait la spécificité des métiers et leur rémunération. Après des grèves dans plusieurs ports et la menace d'un blocage national, les syndicats obtiennent gain de cause et un recul du gouvernement. Les tarifs sont fixés à un minimum national de 16.000 pesos, sans pour autant que cela annule les énormes disparités entre les différents ports.

Après avoir réussi à imposer un tarif national, c'est finalement d'une mort violente que se termine la trajectoire de la *Coordinadora*. Francino décrit les pratiques de plus en plus honteuses de celui avec qui il s'est pourtant formé alors qu'il débutait sa carrière de docker et de syndicaliste : utilisation discrétionnaire de la *nombrada* pour faire travailler ses proches et même réprimer les éventuels dissidents ; enrichissement personnel avec l'appropriation de financements divers, notamment ceux de l'*International Dockworkers Council* (IDC - important regroupement international de syndicats, dont fait partie la FETRAPRI) ou encore, fait qui génère un mécontentement général, détournement d'une partie des primes destinées aux fêtes de fin d'année...²⁹⁶. Finalement, le caudillo doit abandonner

communication de la Coordinadora (Archives UPBB).

296 Nous n'avons eu accès à aucun document permettant de prouver ces accusations graves, détaillées par Francino dans son entretien, confirmées plus vaguement par plusieurs autres témoins, qui parlent eux de « corruption », mais aussi de « cooptation » de la part du patronat et du gouvernement en place (dixit Óscar Menares). Ces accusations sont présentées comme véridiques par la recherche en sociologie de Camila Álvarez : celle-ci cite, de plus, l'appropriation induite d'argent versé au syndicat au nom des retraites anticipées de certains travailleurs (*Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit., p. 51).

le port suite à l'insurrection de Francino et de ses jeunes amis : une véritable bataille rangée au cours de laquelle de nombreux véhicules neufs prêts pour le déchargement sont en partie détruits. Silva Berón est malmené et voit des membres de son syndicat s'affronter à coup de barre de fer ²⁹⁷! Lors du congrès national de Huasco, les 28 et 29 août, en présence d'une trentaine de syndicalistes et après un bilan (auto) critique, est annoncé solennellement :

*En esta nueva etapa se piensa comenzar desde cero, dejando todos los rencores y odiosidades que estaban dividiendo nuestro sector en el pasado. Los dirigentes de la antigua coordinadora han sido destituidos de sus cargos y se deberá dar a conocer a todas las organizaciones que ellos ya no son representantes de nuestro sector y menos tienen poder negociador*²⁹⁸.

Les nouveaux porte-parole de l'entité élus sont Juan Fredes (port de Coronel) et Robinson Ávalos (port de Huasco). D'autre part, après plusieurs rebondissements judiciaires et organisationnels, le départ de Berón, la fin de la *Coordinadora* et une période de transition de 2009 à 2012, c'est Francino qui prend la tête de la FETRAPI. Il propose de nouvelles pratiques et incarne une génération de dirigeants (avec aussi Joan Parra, vice-président) qui veulent en finir avec l'autoritarisme, la corruption et inaugurer une gestion démocratique de la *nombra* :

Posterior al quiebre de Silva Berón en el 2009, la FETRAPI entró un proceso de re-configuración organizacional importante.

297 Entretien avec Nelson Francino, Santiago, 17 mars 2015.

298 *Acta del Congreso nacional de la Coordinadora en Puerto Huasco*, Huasco, 28 et 29 août 2009, Archives UPBB.

Este evento generó que la organización posicionará como temas relevante dos elementos: espacios de sociabilización más “horizontales” y que los dirigentes elegidos debiesen transparentar su accionar y gestión. Ambos temas se han cumplido y hoy existe un reconociendo explícito de una democracia interna, siendo las asambleas un eslabón importante dentro de la dinámica sindical. Una observación interesante es que esta demanda por más “horizontalidad” fue realizada por los jóvenes, quienes son parte mayoritaria de los trabajadores de la FETRAPP²⁹⁹.

Cette question de génération militante, très forte dans le Nord, n'est pas aussi présente au Centre et Sud du pays car la « rénovation » s'est faite très souvent en amont, plutôt au cours des années 90. Mais -globalement- on peut affirmer que l'Union nationale en gestation participe aussi de l'émergence de nouveaux leaderships syndicaux. Il s'agit d'un processus que l'on peut observer dans d'autres domaines précarisés ou sous-traités du néolibéralisme chilien de cette époque : élevage de saumons, mine de cuivre ou industrie forestière (ainsi que l'ont démontré Pablo Baltera et Juan Pablo Dussert ³⁰⁰). L'apprentissage difficile de la coordination syndicale des années 2000 et la fin brutale de la *Coordinadora* ont été essentiels. A l'heure des bilans, ils ont facilité les réflexions des dockers sur comment mieux se structu-

299 Camila Álvarez, Document de résumé de : *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit.

300 Pablo Baltera, Juan Pablo Dussert, *Liderazgos sindicales emergentes. El caso de los trabajadores subcontractados de la salmonicultura, minería del cobre y forestales*, División de Estudios, Dirección del Trabajo del gobierno de Chile, 2010.

rer. Apprentissage dont on sait qu'il s'agit d'une aptitude stratégique capitale de la revitalisation des organisations syndicales :

*« Elle implique les capacités de réfléchir et d'apprendre des changements passés ou en cours dans les pratiques, les habitudes organisationnelles et le contexte afin de prévoir et d'agir sur soi et son environnement »*³⁰¹.

Ainsi, en même temps que sont interrogées les pratiques et disciplines antérieures, « surgissent » de nouvelles structurations³⁰². Cet apprentissage ne se fait pas de manière linéaire et non sans résistances. Francino souligne, d'ailleurs, que des dirigeants comme Dante Campana ou Robinson Ávalos ont eu tendance, dans un premier temps, à rejeter les méthodes de ces jeunes syndicalistes qui ont tout fait pour déboulonner Silva Berón de son piédestal (même s'ils réprouvaient ses pratiques douteuses), ceci dans un réflexe de préservation de l'organisation. Mais c'est aussi cette équipe dirigeante qui va comprendre l'urgente nécessité de se transformer, avec pour but d'unifier le mouvement syndical portuaire de manière stable et durable, sur des bases plus démocratiques. Il s'agit de faire désormais face sur le long terme à l'État et aux « grandes familles » du pays, tout en consolidant le pouvoir de la classe ouvrière dans chaque port.

301 Cf. Levesque Christian, Murray Gregor, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », op. cit.

302 Sur la France, Cf. : Vincent Gay, « Entre apprentissage syndical et insubordination ouvrière. Les délégués de chaîne de Citroën et Talbot (1982-1983) », *Agone*, N° 56, 2015, pp. 103-120.

IV) Faire Union. Structuration, discours et répertoires d'action de l'Union portuaire du Chili

A/ La structuration en « Union portuaire » : une organisation extralégale ambitieuse, mais complexe

Comme le rappelle Óscar Menares, c'est précisément sur la base de l'expérience, parfois douloureuse, de la *Coordinadora* que le projet d'Union germe :

La Coordinadora Portuaria de Chile adolecía de un tema que era bien básico. Era una estructura que no generaba compromisos permanentes entre sus miembros. Era una coordinadora. O sea, en función de intereses particulares inmediatos operaba sobre la base de un conflicto. O sea, nunca fue capaz de dotarse de una organización propiamente tal, de una organicidad. Los sindicatos participaban individualmente en la Coordinadora. [...] Entonces esa experiencia de fracaso, de desorganización, generó una perspectiva crítica de los trabajadores de la forma de organización, en la forma de organización. Tenía que ser una organización democrática y afincada a las bases. Esa era como la consecuencia del fracaso de la Coordinadora. Entonces cuando aquí se conversa la posibilidad de avanzar, habían dos alternativas, estamos hablando del año 2008, 2009: o se generaba un proceso de construcción de una cuestión nacional de nuevo o se empezaba por lo más simple, que era lo local, y desde ahí

*generar lo nacional*³⁰³.

C'est donc le chemin d'une confédération qui irait du local au national en passant par le communal qui est pris, tout particulièrement par les syndicats du BioBío. De fait, le travail de coordination de la zone était déjà entamé avant même la rupture de 2008-2009. La confiance mutuelle a été consolidée grâce à un lent travail de réunions, discussions informelles, afin de dépasser les différences, mais aussi sur la base de victoires comme celles de 2003. Plusieurs témoins insistent sur le fait que la mort de Campana représente un coup dur. C'est aussi à ce moment que des militants comme Óscar Menares décident de s'investir davantage aussi bien en termes de formation que de défense juridique. En parallèle, l'année 2009 offre de nouvelles « éruptions » de conflictualité sociale dans les ports du BioBío, particulièrement au niveau de Talcahuano, alors que l'Union n'est encore qu'en construction. En effet, en juillet, le *Sindicato de trabajadores portuarios emba-ladores de Talcahuano* conduit une série de mobilisations, manifestations de rue et, le 23 juillet, une occupation du port afin de protester contre les conditions « misérables » dans lequel se trouve le port public de Talcahuano (EMPORT). Faute d'investissement et de travail commercial, le port ne transporte plus que l'équivalent de 1,35% des échanges de la région. Ces mêmes salariés avaient déjà dû, en 2004, lutter durant 240 jours pour que leur port ne soit pas définitivement abandonné par l'État³⁰⁴. La gérance d'EMPORT est accusée de lais-

303 Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

304 Patricio Villa, "Puerto de Talcahuano: Entre los negocios y la desidia de la clase política", *Resumen*, 17 juin 2010.

ser la part belle aux ports privés, tandis que son gérant empoche 10 millions de pesos par mois. Un constat partagé par le maire de Talcahuano et des parlementaires locaux³⁰⁵. Finalement, à la mi-août, les hommes de Talcahuano en appellent à leurs camarades de tous les ports afin d'exiger des mesures transitoires pour les nombreux dockers laissés sans perspective. La solidarité qui s'exprime alors sera une force pour la suite et permet à ces travailleurs affectés de recevoir certaines compensations pour survivre.

Une nouvelle dynamique d'*intermédiation* entre les différents syndicats portuaires s'amorce et elle tend à se renforcer par la suite, en changeant d'échelle (du local au national) et en s'adressant de manière croissante à d'autres acteurs sociaux :

Les aptitudes d'intermédiation sont de première importance pour la construction du pouvoir syndical. Trois dimensions semblent appropriées ici : la capacité du syndicat de concilier des intérêts opposés ; la capacité de stimuler la collaboration dans l'action (par exemple, en entretenant un dialogue continu sur le rapport entre les objectifs et les moyens du syndicat, et sur la recherche d'un consensus concernant le modèle de leadership) ; la capacité d'accéder, de créer et d'activer les réseaux sociaux appropriés tout en contrôlant l'interface des canaux intra- et intersyndicaux, et

305 Récrimination présente également dans plusieurs courriels internes de Eric Yemenes, président du syndicat (en juillet et août 2009, Archives UPBB) et dans la presse : « Puerto Talcahuano debe ser rehabilitado con urgencia », *Mundo Marítimo*, 27 juillet 2009 ou encore « Entrevista a Eric Yevenes, dirigente portuario de Talcahuano », *Blog Portuarios Talcahuano*, 26 juillet 2009, URL : <http://portuariotalcahuano.blogspot.com/2009/07/entrevista-eric-yevenes-dirigente.html>.

*ce en stimulant les rapports sociaux entre des individus ou des groupes (ou des organismes) et en leur donnant un visage humain*³⁰⁶.

Après plusieurs réunions, la naissance officielle de l'UPBB a lieu le 22 juillet 2010³⁰⁷ et son premier congrès le 24 octobre 2010, à Talcahuano (voir notre chronologie détaillée en Annexe 15). Robinson Ávalos se remémore que le choix du nom fait débat, pour enfin se décider pour « *Unión Portuaria del BioBío y de Huasco* » car, mis à part Huasco, ne sont présents ni les ports du Nord, ni ceux du Centre et de l'extrême Sud (seul Ávalos a fait le déplacement et adhère à la proposition)³⁰⁸. L'idée est bien de rechercher un nouvel horizon après la fin de la *Coordinadora*. Quant aux ports de Coquimbo et Valparaíso après quelques hésitations, ils décident d'intégrer le giron de la COTRAPORCHI, alors que certains dirigeants régionaux comme José Rubio de Lirquén, à la réputation sulfureuse de corrompu, annoncent qu'ils pensent rester au sein de ce qui subsiste de la *Coordinadora*³⁰⁹...

En réalité, un puissant « accélérateur » organisationnel est venu d'un événement imprévisible quelques mois auparavant : le terrible tremblement de terre du 27 février 2010, séisme de 8,8 sur l'échelle

306 Christian Levesque, Gregor Murray, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », *La revue de l'Ires*, op. cit.

307 La réunion est présidée par : José Agurto A., Guillermo Ascui C. et Juan Fredes N., Edgard Aburto P. est le secrétaire de séance (*Acta y Estatutos de la Unión Portuaria del BioBío*, Talcahuano, 22 juillet 2010 - Archives UPBB – Document reproduit en Annexe 14).

308 Entretien avec Robinson Ávalos, Concepción, le 2 décembre 2015.

309 Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 27 juillet 2015

de Richter (l'un des plus puissants depuis 200 ans), suivant d'un immense tsunami. Situé précisément à 150 kilomètres de Concepción, au large de la côte de Talcahuano (causant plus de 500 morts), il meurtrit profondément les ports du BioBío. Celui de Talcahuano, déjà maltraité, est littéralement anéanti (ainsi que le local syndical des *embaladores*) : 140 travailleurs se retrouvent définitivement au chômage. Ce drame va paradoxalement être un catalyseur : alors que le premier congrès de l'UPBB était prévu en mars, c'est l'urgence de la situation qui pousse à mettre en place concrètement une union des ports. Les dirigeants qui étaient déjà en discussion, organisent une série de pressions collectives sur les autorités locales, des mobilisations de rue et, face à l'inertie des pouvoirs publics et alors que le long hiver austral s'abat sur le BioBío, une grande grève des ports (nous y revenons dans les chapitres suivants). Les bons d'achat pour une durée de 4 mois obtenus pour 640 dockers, les promesses de la ministre du Travail sur l'ouverture de droits exceptionnels à la formation (annoncées le 25 mai 2010) et la perspective de la création d'un « Fonds d'appui social » montrent aux autres syndicats, dont ceux de Lirquén, l'intérêt de se structurer en Union. Selon Díaz, cette première démonstration concrète, « *bread and butter* » dirait-on en suivant E.P. Thompson³¹⁰, a été le meilleur argument pour expliquer le succès de la convergence dans le BioBío.

Si l'on regarde les formes que prennent alors l'UPBB, puis

310 Cf. Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon, « En attendant le grand soir : comparer les fondements moraux des (in)soumissions ouvrières » in Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon (dir.), *Quand l'industrie proteste. Fondements moraux des (in)soumissions ouvrières*, Rennes, PUR, 2018, Coll. Res Publica, pp. 11-32.

à partir de 2011 l'Union portuaire nationale, il est évident qu'elles s'inspirent des documents rédigés par les dirigeants du Sud durant les dernières années de la *Coordinadora* et, notamment, de la proposition de restructuration de février 2007 (reproduite en Annexe 13). L'idée plébiscitée par le congrès de 2010 est de reconstruire « du bas vers le haut » une coordination de type confédérative et territoriale, ou plus exactement communale, puis sur la base de cette coordination communale et « zonale » de s'articuler sur le plan national.

**Photos N° 11. Premier congrès de l'UPBB – 24 octobre 2010,
Talcahuano**

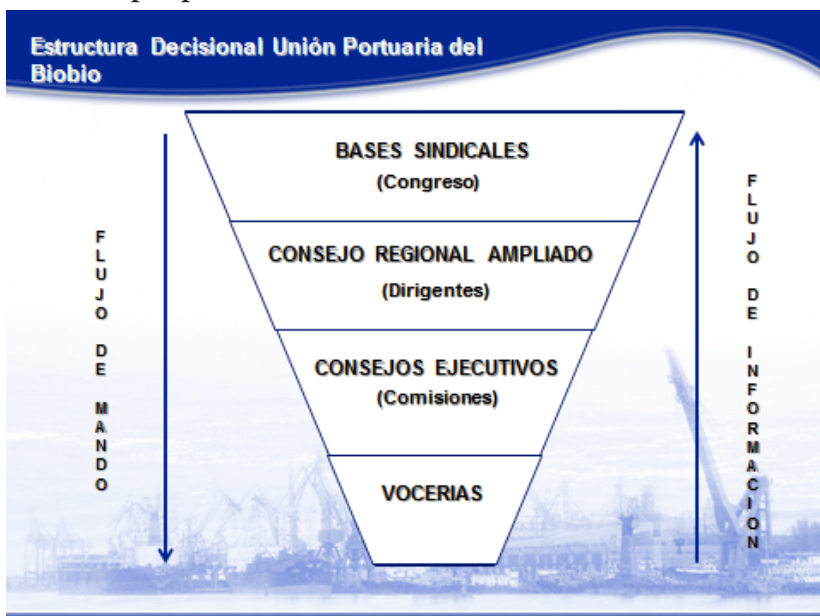




Source : Archives UPBB, 2010.

Echaudés par les expériences récentes, les dirigeants insistent sur le contrôle des porte-parole (révocables) et du financement, tout en souhaitant que l'organisation soit dotée d'une trésorerie propre, et donc de cotisations, nécessaires à son fonctionnement et à son indépendance. Finalement, il est décidé que chaque syndicat cotise en fonction du nombre de membres déclarés : en 2017-2018, cette adhésion est de 1.700 pesos par adhérent et par mois³¹¹. Schématiquement, l'organisation suit la structuration suivante :

Graphique N° 3. La structuration interne de l'UPBB



311 Conversation électronique avec Gonzalo Díaz, le 24 juillet 2018.

Estructura Organizacional Unión Portuaria del Biobío



Source : Archives UPBB, 2015.

Graphique N° 4. Le conseil exécutif de l'UPBB

Elección del Consejo Ejecutivo y Comisión Fiscalizadora



- Los miembros del congreso de cada comuna - puerto elige a un vocero y a un encargado ejecutivo.
- Los voceros y encargados ejecutivos de las tres comunas puertos conforman el Consejo ejecutivo de la Unión.
- Los 3 delegados conforman la comisión fiscalizadora de la Unión.

Consejo Ejecutivo UPBB



Source : Archives UPBB, 2010.

Les affiliés des différents syndicats sont organisés au sein de trois communes portuaires : San Vicente – Talcahuano (ports de San Vicente, Talcahuano et CAP), Lirquén (ports de Lirquén et Penco) et Coronel (port de Coronel et Schwager). En tout, une quinzaine de syndicats, représentant environ 2100 travailleurs, aussi bien intermittents que sous contrat, et répartis dans 8 ports, participent de cette Union³¹². Les statuts (reproduits en Annexe 14) stipulent que ces communes portuaires élisent des délégués (jusqu'à 3 par syndicats de base), qui forment aux côtés des dirigeants élus de chaque syndicat de base, le congrès de l'UPBB. C'est aussi par zone que sont nommés un porte-parole, un responsable du secrétariat exécutif et un membre de la commission de contrôle. Le congrès est l'instance souveraine de l'Union. Il doit se réunir au moins une fois par an, chacun de ses membres ayant une voix et un vote. Le quorum pour prendre toute décision est la majorité absolue. Le congrès a pour attribution :

- d'approuver la déclaration de principes de l'Union
- de définir ou modifier l'organisation et la structuration interne de celle-ci
- de tracer les lignes principales de revendications communes et les actions de mobilisations ou de négociation à mener.

Il élit le trésorier et participe à l'élection d'un conseil exécutif, ainsi que d'une commission de contrôle (*Comisión fiscalizadora*). Le conseil exécutif est quant à lui formé des trois porte-parole, de la

312 La liste des syndicats de l'UPBB est disponible sur le blog de l'Union : http://portuariosbiobio.blogspot.com/p/sindicatos-adheridos-union-portuaria_26.html (consulté en juillet 2018).

commission de contrôle et des trois chargés de l'exécutif répartis en commissions : formation, communication, conflits. Les porte-parole en 2015 étaient : José Agurto pour Talcahuano-San Vicente, Carlos Cañas pour Coronel et Juan Quezada pour Penco-Lirquén³¹³. Il existe, de plus, un conseil régional composé de tous les dirigeants de base qui veulent bien y assister, des membres du conseil exécutif, du trésorier et du président de la commission de contrôle. Ce conseil se réunit une fois par mois. Il doit veiller à l'application des accords du congrès annuel. Il prend des décisions en dehors de la période des congrès et peut mettre en garde, voire révoquer (après avis de la commission de contrôle) les porte-parole et élus de l'UPBB (dont son trésorier). Ces statuts traduisent noir sur blanc les volontés unitaires, fédératives et de démocratisation des formes de l'engagement syndical portuaire. Les principes affichés sont : représentativité des travailleurs, participation des affiliés, unité de classe, solidarité, transparence, démocratie de base, discipline, éducation, tolérance, absence de discrimination (de genre, d'opinion, d'origine) et autocritique. Il est notamment précisé que :

*Las finalidades serán propender al bienestar de los trabajadores portuarios, en adelante los socios, y sus familias, la defensa de sus derechos laborales, y avanzar en mayores conquistas económicas y sociales. Asimismo tiene por finalidad el desarrollo personal por medio de actividades sociales y culturales y el otorgamiento de beneficios*³¹⁴.

313 Entretien avec Alejandro Albornoz, Concepción, 4 décembre 2015.

314 *Acta y Estatutos de la Unión Portuaria del BioBío*, Talcahuano, 22 juillet 2010 (Archives UPBB – reproduit en Annexe 14).

Mais aussi :

La Unión propende al fortalecimiento de las organizaciones de trabajadores del país en el marco de un proyecto común. En este sentido debe desarrollar e impulsar demandas comunes no solo entre los sindicatos de la Unión para sus conquistas específicas; sino también con trabajadores de otras áreas, principalmente con los trabajadores estratégicos de la economía nacional ligada al ámbito de la exportación. [...] La Unión basa su acción en la solidaridad y apoyo mutuo entre los sindicatos de los diferentes puertos de la región, como asimismo con los demás trabajadores del país³¹⁵.

A partir de 2011, au prix de nombreuses réunions, de rapprochements de dirigeants à dirigeants (le deuxième congrès de la UPBB a lieu le 9 mars 2011), et particulièrement grâce à l'intégration d'Iquique à cette dynamique, cette forme d'organisation fédérative s'étend au plan national, donnant naissance à l'Union portuaire du Chili. La première rencontre nationale de l'UPCH a lieu le 15 octobre à Tocopilla, mais elle a été précédée d'un « Conseil des Unions régionales portuaires », les 9 et 10 juin à Talcahuano. A cette rencontre participent des dirigeants d'Iquique (dont Nelson Francino), Chañaral, Huasco, San Vicente, Coronel, Lirquén, Talcahuano, CAP, Schwager et, y compris, des syndicalistes de Valparaíso (affiliés à CONGEMAR). Il est alors décidé de « *promover la unificación, por sector geográfico, de las organizaciones sindicales portuarias* », un « *apoyo decidido a los puertos que se*

315 Ibidem.

encuentran en conflicto » (à ce moment-là Lirquén et Iquique) ou encore de refuser de reconnaître les organisations syndicales « fantômes » « *que no contemplan en sus bases sindicatos activos de trabajadores portuarios* » (c'est évidemment la COMACH et la COTRAPORCHI qui sont visées)³¹⁶.

Les principales revendications de l'Union pour les années à venir sont aussi clarifiées (nous y revenons dans le chapitre suivant). L'organisation qui naît, dont la structuration est confirmée au fil des congrès suivants, laisse à chaque port, syndicats et « régions » une grande autonomie de décision et d'organisation. Le schéma repris est celui de la UPBB, mais cette fois sans trésorerie : en cas de besoin d'argent pour des activités nationales (ou le déplacement de porte-parole), les responsables d'organisation sollicitent chaque syndicat de base pour un montant fixé en fonction du nombre d'adhérents. L'UPCH est divisée en 5 zones (Norte, Atacama, Centro, BioBío et Sur), chacune avec des caractéristiques et une histoire qui lui est propre. La raison d'être de cette Union d'unions régionales est de s'appuyer sur des « demandes transversales » pour construire une coordination syndicale nationale. Les porte-parole sont issus des votes des dirigeants en congrès et n'importe quel dirigeant d'un syndicat de base, quelle que soit sa taille ou sa fonction, peut participer (et donc voter), ce qui donne un indéniable caractère horizontal et démocratique à l'entité³¹⁷ :

316 *Acta de acuerdo de consejo de Uniones regionales portuarias*, Puerto de Talcahuano, 9 et 10 juin 2011, Archives UPCH.

317 Si on compare ce système de participation de l'UPCH à celui de la CUT, régulièrement critiquée pour son système de vote indirect et son absence

*Se decidió mantener una estructura federativa, con independencia zonal para atender sus propios problemas, pero con acuerdos y demandas transversales para atender problemas de índole nacional. A su vez se estructura horizontalmente, con estructura de Vocerías de Agenda, Secretaría de Acta, de Conflicto y Comunicaciones, pero siempre dejando el peso de las decisiones finales a las Asambleas locales que envían a su Vocero a las reuniones de negociación y de coordinación nacional, ello con el fin de evitar caudillismos y prevenir semillas de cooptación. Las líneas de acción nacionales se generan en los Congresos Nacionales de la UPCH, que se realizan 2 veces al año a cargo de un puerto de la organización, a la cual asisten representantes de todos los terminales en los que se encuentra presente la organización. Durante el año se realizan reuniones de coordinación donde se va evaluando el cumplimiento de esas líneas de trabajo y analizan problemas particulares del momento*³¹⁸.

Autre caractéristique revendiquée : le refus de devenir une confédération ou association syndicale légale. Pour ses principaux dirigeants, ce caractère que l'on pourrait définir comme *a-légal* est presque un honneur et même une nécessité, vu le peu de légitimité que possèdent

de démocratie interne, l'UPCH est sans aucun doute innovante. Sur la CUT, la démocratie et le mouvement syndical, Cf. Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, "Democracy Without the Workers: 25 years of the Labour Movement and Mature Neoliberalism in Chile" in James Petras, Henry Veltmeyer (ed.), *The Class Struggle in Latin America. Making History*, Londres, Routledge, 2017, pp. 134-150.

318 UPCH, "¿Qué es la Unión Portuaria?", consulté en juillet 2018, URL: <https://www.unionportuaria.cl/que-es-la-upch/>.

à leurs yeux le code du travail, mais aussi le Parlement, et l'État lui-même, jugés « corrompus ». C'est en tout cas ce qu'affirme Luis Neira, dirigeant des dockers sous contrat à San Vicente - Talcahuano (*Presidente Sindicato Malleje CBTI 1 y 2 de contratados*). Il tient pourtant à préciser:

[pero] tenemos estatutos y bien estrictos. Inclusive para ingresar a la unión portuaria tienes que tener dos padrinos, diferentes sindicatos que te apadrinen y ellos son responsables del quehacer de ese sindicato, alinearlos también al movimiento de la Unión Portuaria. Ahora, somos una organización de hecho porque nos damos cuenta de que es lo que funciona, en realidad, en Chile³¹⁹.

Cette existence en dehors de la loi s'inscrit aussi dans la tradition des luttes portuaires. Elle ne signifie pas par autant –comme on le verra– un manque de légitimité aux yeux des entrepreneurs, de l'État ou des médias qui reconnaissent davantage l'UPCH pour la force de ses mobilisations bien plus qu'en fonction de sa reconnaissance légale. Pour José Agurto, l'équation est simple:

Con toda la riqueza que pasa por nuestras manos, no tenemos para qué ser legales, sino que tenemos que mantener la unidad; mientras nosotros mantengamos la unidad como trabajadores, nada nos podrá doblegar³²⁰.

Selon certains assesseurs comme Óscar Menares, l'UPCH serait ainsi moins sujette au phénomène de bureaucratisation, de vassalisation par un caudillo et plus agile pour l'action. Une image qui revient

319 Entretien avec Luis Neira, Talcahuano, 1 mai 2015.

320 Entrevista con José Agurto, Talcahuano, 4 noviembre de 2014.

régulièrement dans l'imaginaire des dockers (et au cours des entretiens) est que l'Union reprendrait un peu le modèle du peuple Mapuche. Soit, une convergence assez lâche et horizontale pour ne pas remettre en cause l'autonomie de chacun, et assez fédérative et légitime pour pouvoir mener des débats, et surtout des mobilisations face aux « attaques » des acteurs classés au rang d'adversaires : gouvernement, Chambre maritime, patronat. Cette illégalité est aussi celle qui permettrait, selon Alejandro Albornoz dirigeant de Lirquén, de maintenir l'unité entre *eventuales* (qui par essence n'ont pas accès aux négociations collectives) et travailleurs en poste (plus imprégnés de la culture de « leur » entreprise)³²¹.

Néanmoins, de la théorie à la pratique, la plupart des acteurs confirment une grande marge d'erreur, beaucoup d'improvisation, d'approximations et des difficultés saillantes de coordination (nous y reviendrons). Albornoz regrette « le désordre » permanent des dockers tant au niveau de l'UPBB que de toute l'Union. Il constate le manque de participation des dirigeants de base, voire l'absence de réunion des instances communales parfois pendant plus de deux mois, en particulier chez lui, à Lirquén. Au niveau de la UPCH, il note une certaine « désarticulation » et le « manque de transparence » dans la prise décision :

*el vocero no tiene el poder de decisión ni de determinación, el vocero transmite lo que el colectivo de sus bases dijeron, pero no es más que eso, entonces hoy día a nivel país creo yo que la vocería debiera tener una mayor restructuración como organización*³²².

321 Entretien avec Alejandro Albornoz, Concepción, 4 décembre 2015.

322 Ibid.

Un constat réitératif est que si, localement, les Unions parviennent à fonctionner assez bien (par exemple dans le BioBío), l'UPCH reste à « consolider », voir qu'elle est en un projet en devenir, une « idée » à construire plus qu'une confédération solide de 5 régions. Lors du congrès national de Puerto Montt des 28 et 29 novembre 2014, ces faiblesses sont systématisées dans un document approuvé par consensus (voir Annexe 16). Ce sont les points positifs qui sont tout d'abord mis en avant :

- capacité de mobilisation « exceptionnelle ».
- des conseillers « de qualité ».
- une « unité démontrée ».
- une situation « stratégique » dans l'économie néolibérale.
- une organisation « politiquement indépendante et sans compromissions avec les entreprises ».
- une « base engagée et critique ».

Pourtant, sont également pointées du doigt, pêle-mêle : les rivalités régulières entre dirigeants, l'absence d'engagement de certains d'entre eux, la division entre syndicats, le « désordre » permanent, le manque de formation, l'absence de moyens de communication idoines. Sont décrites comme « menaces potentielles » l'influence des partis institutionnels, les tentatives du gouvernement ou du patronat d'en finir avec le projet d'Union ou encore « les dirigeants faibles face à la corruption » (*coimas*) ou « leur soif de pouvoir ». Un aspect également admis est le déficit de communication interne.

Il est assez normal que dans une organisation qui regroupe une telle variété de syndicats à la taille et à l'histoire différente sur un

territoire aussi vaste que celui du Chili coexistent des pratiques syndicales différenciées, et pas toujours compatibles : certains tendent davantage vers la recherche de représentation institutionnelle, d'autres (particulièrement chez les intermittents) poussent à l'action directe, d'autres encore préfèrent négocier pour *leur* syndicat sans devoir assumer les coûts d'une mobilisation nationale³²³. Le manque d'une participation réelle base-direction est régulièrement dénoncé par *El Chancho E'Goma*. Ainsi, un numéro spécial d'hommage à Dante Campana d'avril 2014 rappelle le souci permanent de construire « *formas de unidad, organización, democracia, representatividad* » du leader décédé cinq ans auparavant, et insiste sur l'urgence de :

*profundizar la participación de los compañeros de base tanto en los encuentros regionales o nacionales, implementar formas de participación que ayuden a comprender la problemática del sector portuario y la de los trabajadores de todo el país*³²⁴.

Cette problématique refait surface avec force dans le cadre du conflit de Mejillones en 2014 (voir chapitres suivants). On sait que la participation entre le « haut » et le « bas » des syndicats, entre base et direction (avec un contrôle par les affiliés de celle-ci), est l'une des conditions d'une revitalisation syndicale réussie et durable. Cela facilite également le renouvellement de l'engagement des travailleurs

323 Dans le cas de la France, Adrien Mazières-Vaysse a constaté ces différences à une échelle « micro », celle d'un centre d'appel : « Entre représentation institutionnelle et action collective : la variété des pratiques syndicales dans un centre d'appels », *Participations*, vol. 1, N° 5, 2013, pp. 77-101, URL : www-cairn-info.sidnomade-2.grenet.fr/revue-participations-2013-1-page-77.htm.

324 Homenaje a Dante Campana, *El Chancho E' Goma*, avril 2014.

les plus jeunes, la fabrique de futurs dirigeants, et la production de référents culturels, ou « sens d'appartenance », communs³²⁵.

Malgré ces difficultés, l'Union s'élargit. Au fil des ans, entre 2011 et 2015, des syndicats d'une vingtaine de ports vont intégrer l'orbite de l'UPCH : Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Chañaral, Caldera, Huasco, Ventanas, San Antonio, Panul, Puerto Central, Lirquén, Coronel, San Vicente, Talcahuano, Penco, Muelle CAP, Corral-Valdivia, Calbuco, Puerto Montt, Chacabuco et Punta Arenas. Soit une totalité revendiquée de 5620 dockers (sous contrat ou intermittents) et de 84 syndicats et fédérations³²⁶. Cette intégration se fait progressivement, au fur et à mesure que l'Union sait montrer son utilité aussi bien par des mobilisations répétées qu'en obligeant grand patronat et gouvernement à négocier pour tout le secteur. C'est aussi grâce à un travail volontariste de ses animateurs. Dès les premiers congrès est décidé d'organiser le déplacement de *voceros* dans plusieurs ports afin de présenter l'UPCH, ses revendications, ses avantages et sa flexibilité. Un port aussi important que San Antonio ne s'intègre qu'assez tardivement, d'autant que ses syndicats y sont déjà organisés en fédération. A partir de 2013, Sergio Vargas, le puissant leader de la *Federación de Trabajadores Portuarios Eventuales y Contratados* du plus grand port du Chili, *Puerto Central* - PCE (San Antonio) s'investit pleinement dans l'UPCH, en devenant l'une de ses figures nationales et la bête noire de la Chambre maritime (voir son témoignage en

325 Cf. Baptiste Giraud, Karel Yon, Sophie Béroud, *Sociologie politique du syndicalisme*, op. cit., pp. 154-156.

326 Chiffres officiels de la UPBB, disponibles sur <https://www.unionportuaria.cl> (consulté le 28 juin 2018).

Annexe 28)³²⁷. Malgré des problèmes de coordination qui affleurent avec force lors du cycle de conflits de 2013-2014, l'UPCH est parvenue -en seulement deux ans- à asseoir un socle de revendications communes, réaffirmer une subjectivité portuaire antagonique et construire un discours de mobilisation qui va marquer profondément le champ syndical du Chili actuel.

B) « Fondements moraux », politisation et agenda de revendications

En guise de synthèse, on peut affirmer que se succèdent trois expériences de coordination syndicale portuaire de la fin des années 90 jusqu'à nos jours au Chili.

Tout d'abord, la première coordination de 1999-2000 et du *puertazo* de Valparaíso qui était surtout centrée sur la revendication de mesures d'atténuation des effets des concessions-privatisations et de la « modernisation » de la première décennie des gouvernements de la Concertation.

327 Cf. entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015. Voici le portrait de Vargas que dresse le journal conservateur *La Tercera*, en 2014: « *Vargas, de 51 años, quien ha reconocido un vínculo histórico con el PS, hace 30 años trabaja en el puerto. Su rol como operador político en un gran paro portuario de 1985 hizo que tuviera que interrumpir por algún tiempo sus labores, llevándolo a probar suerte en las minas del norte. En los 90 volvió a San Antonio y el 99 se convirtió en dirigente. Vargas, un hombre fornido, con fama de rudo, de repente se emociona y pide que le pasen un par de lentes oscuros. Dice que su esposa odia su trabajo de líder sindical, que muchas veces perdió turnos en el puerto para ir a las reuniones con dirigentes de otras partes del país* » (*La Tercera*, 18 janvier 2014).

Ensuite, celle de Silva Berón, axée sur le nivellement par le haut du tarif des intermittents et organisée autour d'un seul homme, tout d'abord dans le Nord, puis au plan national.

Enfin, celle qui se développe à partir de 2010-2011 avec l'Union portuaire du Chili qui, sans laisser de côté les revendications sur les revenus, met en avant les conditions de travail, d'hygiène et de sécurité, nombre de demandes non résolues depuis 2005 et la négociation d'une nouvelle législation générale portuaire, tout en construisant une Union ou plutôt *des* Unions plus solides et démocratiques. Les revendications avancées par l'UPCH se placent très vite en termes de politiques publiques et interpellent l'ensemble du champ politique et économique dans un pays où le système institutionnel (et constitutionnel) est très fortement cadenassé par ce que Manuel Garretón a nommé « enclaves autoritaires », issus certes de la dictature et de la transition pactée, mais aussi de 25 ans de gouvernements démocratiques néolibéraux³²⁸. Sa forme originale, *a-légale*, par branche, interroge de plus directement le code du travail et les relations professionnelles autoritaires du modèle chilien.

L'agenda des demandes des syndicats composant l'UPCH se structure sur deux plans, parfois concomitants. Tout d'abord, un ensemble de revendications liées directement aux conditions de travail de chaque port ou terminal, aux abus de l'entreprise et à la dangerosité et accidentalité du port, aux traitements tarifaires ou salariaux.

328 Pour cette discussion sur le néolibéralisme chilien, nous renvoyons au chapitre 2 et à notre essai : Franck Gaudichaud, *Las fisuras del neoliberalismo. Trabajo, democracia protegida y conflictos sociales*, op. cit.

Ces négociations concernent avant tout le niveau local, sans que cela ne signifie mécaniquement l'intervention de l'Union nationale. Pourtant, parfois, lorsqu'un conflit local démarre, lorsqu'un accident grave se produit³²⁹ ou si les négociations collectives réglées (pour les dockers sous contrat) s'enveniment, les mobilisations d'un port peuvent provoquer la réaction en chaîne de plusieurs ports. Seconde échelle d'intervention, le plan national. Ce dernier concerne surtout un agenda de revendications clairement transversales. Il est le fruit d'une patiente construction collective à partir des années 2002-2003 puis en 2005 (suite à un protocole d'accord signé à la fin du gouvernement de Ricardo Lagos), puis repris, affiné et à nouveau discuté par les congrès successifs de l'UPCH à partir de 2011. Cet agenda de l'Union s'érige alors en un ensemble cohérent de demandes de court et moyen termes, durement co-construites entre les dirigeants de base et grâce au travail des assesseurs, avocats et juristes « amis ». Un document interne rédigé en septembre 2009 synthétise ces revendications, thèmes repris par la suite à plusieurs reprises, notamment par l'UPBB en 2012 puis par l'UPCH lors du congrès national de Puerto Montt en 2014 et celui de Iquique en 2015³³⁰.

329 C'est le cas à plusieurs reprises, en 2013-2014, Cf. chronologie en Annexe 20.

330 *Sindicatos de trabajadores portuarios del BioBío, Demandas de trabajadores portuarios*, septembre 2009 (Archives UPBB); "Puntos de negociación a corto y mediano plazo", *Cartilla de información N°1*, agosto 2012 (Archives UPBB); "Agenda", Congreso de la Unión Portuaria de Chile, Puerto Montt, 28 et 29 novembre 2014 – reproduit en Annexe 18 (Archives UPCH). Cf. également la synthèse des demandes de l'UPBB, élaborée par Jessica Legua, op. cit., p. 95.

Photo N°12. Gonzalo Díaz inter-
vient lors du Congrès de Iquique (juin 2015)



Source : archives UPCH (2015)

En ce qui concerne le moyen et long terme, on retrouve la demande de la promulgation d'une « Loi Générale des Ports », déjà citée, qui pourrait enfin offrir stabilité et sécurité aux travailleurs (y compris dans les ports de moindre taille). Celle-ci, selon l'Union, doit être élaborée et co-construite avec la participation active des syndicats. Il est à noter que les entreprises du secteur, en l'absence d'une loi unique de régulation et constatant la radicalité des grèves à répétition, réclament elles aussi une loi. Mais dans une perspective qui les favoriserait et ayant pour but surtout de pacifier les rapports de classe dans les ports (voir dernier chapitre à ce sujet). Est aussi demandé par l'UPCH :

- une définition juridique plus complète et sécurisée du travail de docker et des enceintes portuaires, qui inclurait clairement le travail en « port sec », c'est-à-dire à l'arrière du port et les hangars de stockage.
- L'établissement de normes communes de sécurité qui pourraient avantager « aussi bien les entrepreneurs que les travailleurs », basées sur les catégories des standards internationaux et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).
- L'instauration d'un tarif minimum national revalorisé pour tous travailleurs portuaires, et la reconnaissance et extension nationale des bourses de travail (*nombrada*) sous contrôle des syndicats.
- Un programme national de prévision sociale portuaire intégrale, la fin des mutuelles privées et lucratives.
- Un système de retraites basé sur la répartition et non plus sur les agences de fonds de pension (AFP) et qui reconnaisse, enfin, le travail de docker comme travail à risque, c'est-à-dire « l'énorme charge physique et l'instabilité » de ce métier, mais aussi son accidentalité et dangerosité, permettant un départ en retraite plus précoce (à 55 ans), alors que ces professionnels sont « généralement condamnés à une pension minimale » et à travailler jusqu'à l'âge de 65 ans³³¹.

331 Cf. "Mutuales de seguridad", *Cartilla de información*, N° 3, juin 2013 (Archives UPBB) et *El Chanco E'Goma*, juin 2013. Le journal *Resumen* (plutôt proche de l'UPCH) note en octobre 2012: "*Los portuarios han exigido que al jubilarse con 55 años, un trabajador quede con una pensión vitalicia equivalente a 3 salarios mínimos mensuales y que a los 65, éste monto se sume a la misera pensión que*

En parallèle, l'UPCH s'engage pour plusieurs luttes immédiates, dont certaines deviendront par la suite objet de négociations pour la loi dite « courte » - *ley corta* - de 2014, suite à un long processus conflictuel que nous traitons dans les prochains chapitres. Dans ces demandes se trouvent particulièrement et chronologiquement :

- en 2010 : la mise en place effective des programmes d'accompagnement financier et de formation suite au tremblement de terre de février 2010 (*Plan de Mitigación para Trabajadores Portuarios por el Terremoto y Tsunami*).
- Dès 2011, monte en puissance la dénonciation d'un impôt « injuste » perçu par l'État depuis la réforme de 1981 (loi 18.032). Il signifie une imposition des intermittents sur les tours de travail comme s'ils travaillaient *tous les jours* (ce qui n'est généralement pas le cas) : un docker travaillant quelques jours par mois doit autant au trésor public que s'il gagnait plusieurs centaines de milliers de pesos. Suite à deux ans d'intenses mobilisations, l'État reconnaît l'erreur et la nécessité – sous certaines conditions, âprement débattues – d'une dévolution de l'équivalent de 11 années d'impôts (loi 20.661 d'avril 2013³³²).

percibirán a través de las AFPs. Actualmente, el Gobierno ha ofrecido este monto hasta los 65 años, momento en el cual deberán sobrevivir con la escuálida pensión de AFP, lo que rechazan categóricamente pues los condena a la pobreza".

332 La loi mentionne, notamment, que pour pouvoir bénéficier de ce retour financier, il faut : "*Haber prestado, en alguno de los 132 meses continuos y anteriores al mes de octubre del 2010, o bien, desde el último mes anterior a esa fecha en que registre un turno, servicios como trabajador portuario eventual, regido por las normas del Título II, del Capítulo I, del párrafo 2º, artículo 133 y siguientes del Código del Trabajo, para una empresa portuaria o de muellaje que tenga como giro la estiba*

L'agenda de revendication de 2014 note encore néanmoins le maintien d'une « dette historique » pour de nombreux dockers sur ce point.

- A partir de 2012, se concrétisent les accords de départ en pré-retraites (dits “*Acuerdo de Pensiones de Gracia*”), arrachés par des mobilisations de la *Coordinadora* entre 2002 et 2006, pour les dockers malades ou usés par le travail de la génération antérieure. Accords signés d'abord pour les ports de Huasco, San Antonio-STI, Puerto Central, Panul, Coronel, Lirquén, San Vicente, Talcahuano, Muelle CAP³³³, puis généralisés à tous les ports de la UPCH, bien que toujours en négociation en 2015.

Par la suite, les demandes immédiates s'orientent vers :

- L'installation dans tous les ports de comités paritaires d'hygiène et de sécurité (non obligatoires jusque-là), et la réalisation d'une étude approfondie et indépendante des conditions de travail des dockers dans tout le pays.
- La fin des « listes noires » excluant certains dockers des ports pour leur engagement syndical et, plus généralement, des formes de répression syndicale, toujours très présentes au Chili.
- La reconnaissance officielle du 22 septembre comme « jour du travailleur portuaire » en honneur aux travailleurs assassinés

y desestiba de mercadería dentro de un recinto portuario. El período señalado, en ningún caso, podrá abarcar meses anteriores al año 1981” (Source : Archives BCN, 29 avril 2013, URL : <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1050452>).

³³³ Cf : UPCH, “Nuestros logros”, consulté le 28 juillet 2018, URL : <https://www.unionportuaria.cl/que-es-la-upch/nuestros-logros>.

durant la dictature (à Iquique et San Antonio), un jour reconnaissant aussi l'importance du travail des ports pour le développement du pays.

Enfin, une demande essentielle pour comprendre l'intensité des luttes de la période, mais aussi la grande précarité des conditions de travail des dockers chiliens (et la cupidité sans vergogne des entreprises concernées) : l'exigence de l'instauration effective de la demi-heure de pause repas, comme droit inaliénable, pour chaque tour de travail de 7,5 heures, pour tous les salariés. Un droit que l'on aurait pu croire élémentaire (et reconnu comme tel par l'OIT depuis 1919), mais jamais appliqué. La très grande majorité des ports ne possèdent même pas, avant 2015, de lieu où manger et se reposer... Ce point de revendication passe aussi par l'exigence d'un paiement rétroactif pour toutes les années qui se sont écoulées sans ce droit depuis 2005, année de réduction du temps de travail. La transition d'une semaine légale de travail de 48 heures à 45 heures durant le gouvernement Bachelet, aurait dû signifier pour les dockers travailler des tours de 7 heures + 30 minutes de pause repas (et non plus de 7 heures 30 + pause).

Eduardo Araya, dirigeant de San Antonio, rappelle la complexité légale de la situation et le pourquoi du conflit autour de cette pause-repas :

En el 81, los compañeros dirigentes negociaron con las empresas la media hora de colación, y se la otorgaron al final del turno. Entonces, los trabajadores portuarios no colaban en el puerto, pero sí redujeron la jornada. Vale decir, todos

los portuarios trabajaban 7,5 horas. Y esa media hora se la llevaban pa' la casa. Cuando en este país, en el 2005, vino la reducción de jornada laboral, nosotros fuimos a reclamar [de nuevo una] media hora, y todos estos empresarios, [...], (porque en el puerto hay puros transnacionales no más), se negaron, dijeron [...] que [ya] estábamos trabajando 45 horas, y la media hora no era sustentable³³⁴.

L'ensemble des revendications élaborées collectivement, en lien avec des mobilisations passées non satisfaites, permet à l'Union d'avancer un agenda de demandes tactiques et stratégiques de caractère national unitaire et en fait un interlocuteur de plus en plus légitime aux yeux de l'État. D'autant que cet agenda est adossé à un à cycle de luttes et de pressions concernant des dizaines de terminaux où sont en jeu plusieurs millions de dollars, ce qui oblige capital et État à réagir et proposer des solutions, bien souvent malgré eux.

Pourtant si l'on s'arrête à ces diverses demandes matérielles, financières et « corporatistes », moteur essentiel de l'action syndicale, le risque serait de ne pas comprendre ce que l'on proposera de nommer ici *la fabrique du syndicalisme portuaire* et, donc, les mécanismes de l'engagement individuel et collectif au sein de l'UPCH. On le sait, parmi les fondements de la conflictualité et des insubordinations ouvrières dans les mondes du travail se trouvent non seulement des demandes « *bread and butter* », soit

334 Entretien avec Eduardo Araya, Santiago, 18 mars 2015.

l'attente d'amélioration des conditions professionnelles et de revenus, mais aussi un ensemble de « *questions touchant à la justice et la morale, à la représentation des intérêts, aux identités individuelles et collectives ou à l'autorité politique* ». Dans la lignée des travaux de E.P. Thompson sur l'économie morale ouvrière, les études comparatistes internationales montrent comment

*la quête de légitimité de la part des insurgés s'exprime au nom de la lutte contre des injustices (ou des conceptions de la justice) suscitée par les évolutions de l'économie industrielle et du capitalisme. C'est bien une mécanique des normes au travail qui est en jeu dans la conjugaison de revendications matérielles à des justifications morales*³³⁵.

Et c'est aussi ce que viennent éclairer les conversations avec ces militants et dockers. La construction discursive et symbolique des revendications de l'UPCH ou encore cette soif de dignité et orgueil portuaire, au cœur des mobilisations étudiées, est souvent mise en regard face aux multiples injustices. Injustices d'un patronat multi-millionnaire, injustices d'un État qui réprime volontiers ou lance des promesses (comme avec les tables de négociations de 1999 puis celles de 2004), sans les tenir. C'est aussi souvent la mémoire, le sang et l'histoire des luttes des dockers au travers du siècle qui sont sollicités face aux difficultés quotidiennes, à la répression et à la dureté

335 Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon, « En attendant le grand soir : comparer les fondements moraux des (in)soumissions ouvrières », op. cit., p. 21.

du travail³³⁶. Ainsi, la revendication du 22 septembre comme jour national des travailleurs portuaires est vécue comme une manière de renouer les fils d'un passé douloureux, y compris en gommant les aspects peu glorieux de cette histoire. Il s'agit d'entretenir une mémoire des luttes auprès des jeunes générations et de rendre hommage aux « camarades tombés au combat » :

Desde que Chile existe como república, es que el trabajo portuario se realiza, los jornales y lancheros en el siglo XIX fueron quienes dieron el inicio a nuestro gremio, organización y lucha fueron la base de esta organización. En el camino siempre hemos tenido que lidiar con la ambición de los mercaderes y políticos; nos han aplicado la fuerza para detener nuestras legítimas aspiraciones³³⁷.

Robinson Ávalos invoque ainsi la « dignité » des résistances des dockers de Huasco durant la dictature et il résume un sentiment partagé par la plupart des membres de l'Union : le besoin d'être reconnus en tant que travailleurs, en tant que classe et, en même temps, comme des travailleurs « essentiels » et même spécifiques de l'économie, qui apportent à la richesse de tout le pays par un travail dangereux et ardu.

la Unión Portuaria no busca solamente que le lleguen algún tipo de dinero. Como han estado diciendo los trabajadores, decían que busca en el fondo recuperar la dignidad de un trabajador de clase, de elite, solidario, un trabajador que tenga

336 *El Chanco E'Goma*, septembre de 2014. Voir également le témoignage de Sergio Vargas du port de San Antonio, reproduit en Annexe 28.

337 “Razón para conmemorar el 22 de septiembre”, *Cartilla de información*, N° 2, 2012 (Archives UPBB).

la dimensión que se merece por el hecho de que por sus manos pasa lo todo que es transferencia de carga que entra y sale de este país: somos una parte muy importante de esta pirámide de la producción. Por lo tanto, la Unión Portuaria de Chile busca que esto se manifiesta en el trato que debemos tener a través de un reglamento portuario, a través de que existan mayores instancias, que el trabajador este representado, que se nos tome en cuenta como trabajador, no solamente que se dialogue porque si, sino que se dialogue por un hecho profundo que es llegar a una verdad en que podamos estar considerados como trabajadores igual que el resto de los trabajadores que son contratados en el resto del país, como la minería, el profesor, el público, el de la salud. Pero, con la diferencia que por nuestras manos pasa también la economía del país³³⁸.

Les injustices vécues dans le port sont ainsi perçues comme une atteinte à cette dimension stratégique du travail portuaire pour toute une nation. De plus, ainsi que E.P. Thompson évoquait « l'économie morale » ouvrière comme facteur de résistance au nom de la défense de traditions populaires, des éléments de contrôle du processus de travail comme la *nombrada* sont revendiqués comme une part fondamentale de cette identité.

Mais, si les dockers ont la réputation d'appartenir à une « aristocratie ouvrière », fortement corporatiste, aux revenus *relativement* élevés, la réalité est bien plus complexe. Óscar Menares reconnaît que

338 Entretien avec Robinsón Ávalos, Concepción, 2 décembre 2015.

cette crainte existe chez certains dirigeants et conseillers. C'était d'ailleurs aussi celle de Dante Campana qui pointait le danger que les conquêtes financières considérables obtenues par les syndicats (comparativement au reste de la classe ouvrière) ne les éloignent de plus en plus de leur conscience de classe. Pourtant, le collaborateur de l'Union souligne le souci des animateurs de l'UPCH pour que les gains matériels, issus des mobilisations ou de négociations, se conjuguent aussi avec une subjectivation de classe, de lutte, solidaire : une dimension -on l'a vu- bien présente dans la déclaration d'intention de l'UPBB ou les communiqués de l'UPCH. Tout en reconnaissant qu'il s'agit d'une dispute permanente entre corporatisme, « élitisme ouvrier » et conscience de classe :

sabíamos que los niveles de organización siempre van de la mano con las palancas materiales. O sea, las palancas subjetivas, laborales, etc., son importantes, pero si no hay triunfos económicos y no hay una palanca material es difícil que pueda concretarse un movimiento social. O sea, partiendo de la reivindicación material más básica que es el salario. Entonces, ocurre que nosotros siempre asumimos que la conquista económica era una navaja de doble filo. O sea, en la medida que se va avanzando en una conquista económica, vamos a alcanzar mayores niveles de organización, pero si no somos capaces de adecuar esa palanca material, el interés material directo del trabajador, con la palanca moral, con los contenidos estratégicos de largo plazo, solidarios, de libertad, de fraternidad, etc., de una perspectiva de cambiar el modelo económico en Chile, de que existan derechos garantizados. Si

no somos capaces de apalancar eso con lo otro probablemente se transforme en una aristocracia obrera. Por eso es importante las tareas de formación política, de difusión, de lo que está pasando en una perspectiva crítica, las iniciativas de colaboración con otros sectores sociales golpeados por el modelo, de tal forma que los trabajadores portuarios se transformen en una vanguardia de lucha de los trabajadores y del pueblo de Chile y no en una aristocracia obrera³³⁹.

Le souci de certains cadres ouvriers de l'UPCH pour la formation est d'ailleurs permanent : c'est le cas au SESV avec des hommes comme Sergio Parra ou Marcos Cárdenas, animateurs de l'école de formation du syndicat. On retrouve ce souci lors des congrès nationaux également. Par ailleurs, l'UPCH cherche à construire une subjectivité combative, tout en insistant discursivement et symboliquement sur la solidarité, et ce jusque dans le logo représentant les 5 Unions régionales unies comme 5 mains entrelacées :

Photo N° 13. Logo de l'Union Portuaire du Chili



Source : <https://www.unionportuaria.cl> (2018)

Le slogan, repris de la *Coordinadora*, ¡Nunca más *solos!* va aussi dans ce sens, tout comme le cri scandé ¡Arriba los que luchan! ou ¡*No hay*

339 Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

grandes logros, sin grandes luchas ! C'est donc une sociabilité militante qui certes se forge d'abord au quotidien, dans le port, mais avec également un accent revendiqué mis sur la mobilisation syndicale, la grève et la solidarité ouvrière. Manière également de se démarquer des organisations concurrentes, dont la COTRAPORCHI qui se vante -au contraire- de n'avoir mené aucune grève ou blocage à Valparaíso en 17 ans. Cette organisation et son dirigeant, Sergio Baeza, n'hésite d'ailleurs pas à dénoncer régulièrement l'illégalité de l'Union, sa culture du conflit et du « désordre » : en 2014, suite au congrès de cette confédération (et où l'inamovible Baeza est confirmé dans ses fonctions), en présence de représentants du gouvernement, de la CUT, des gérants des principales entreprises du secteurs, de la Chambre maritime et d'officiers de la Marine, le dirigeant fustige de nouveau (bien que sans la nommer) l'Union et « *quienes paralizaron ilegalmente y generaron un gran daño al país* » au nom d'une « loi courte ». Ceci, tout en regrettant que les demandes de la COTRAPORCHI n'aient pas été davantage intégrées aux négociations par les autorités³⁴⁰.

De fait, les animateurs de l'UPCH mobilisent une rhétorique qui allie défense des droits des dockers, appel à la négociation, mais aussi à la résistance collective, tout en liant ces droits aux conquêtes et à une perspective de changement social. Dans un courriel de juillet 2009, au cours des nombreux débats internes qui agitent les dirigeants de l'ex-*Coordinadora*, Gonzalo Díaz écrit à ses camarades en les invitant à ne pas baisser les bras et à relever les défis qui les attendent.

340 « Cotraporchi criticó envío de proyecto de ley corta », *Marítimo Portuario*, 18 juin 2014.

Pour ce faire, ils doivent construire une organisation viable, mais aussi offrir une meilleure formation des dirigeants. Non sans un certain lyrisme, l'assesseur du SESV écrit :

Para ello debe organizarse bien, administrarse mejor, prepararse y educarse, debe lograr superar los obstáculos que le ponen los que gobiernan y dominan, a través de una organización firme, unida, democrática, por lo tanto legitimada. Ello lo logrará confiando en sí mismo y en sus compañeros de clase, sabiendo que hay que vencer a quienes gobiernan y mandan en este modelo, y no a sus compañeros. Debe CREAR, debe creer, debe organizarse y disciplinarse, debe generar formas de llevar a cabo las ideas, de concretizar algo más que sólo hacer discursos o declaraciones. Debe soñar con un mundo mejor para él, pero también debe saber cómo construir el camino para llegar a él^{B41}.

Il y a bien là un souci de politisation de la question syndicale qui est ouvertement assumé et revendiqué, tout en insistant sur l'autonomie de l'UPCH face aux partis et à l'État. En ce qui concerne l'influence de l'OCL (puis de l'organisation qui lui succède *Izquierda Libertaria*) au niveau de plusieurs assesseurs et le fait que des dirigeants importants comme Nelson Francino ou Luis Neira militent dans cette organisation, elle ne semble pas poser de problèmes majeurs du moment que ces militants ne cherchent pas à imposer leurs vues et continuent à prêter un service précieux de conseil et formation. De plus, la pluralité politique reste réelle et même étonnante, pour une Union qui,

341 Gonzalo Díaz, courriel du 1 juillet 2009 (Archives UPBB).

vue de l'extérieur, est souvent qualifiée de « radicale » par les médias. On peut, par exemple, souligner qu'un dirigeant comme Vargas est réputé plutôt proche du PS et que Pedro Riquelme le serait plutôt du PC (aucun des deux ne se dit pourtant militant politique), mais aussi le fait qu'Alejandro Alborno, amené à négocier avec le gouvernement en 2014 pour l'Union, est ouvertement militant de la *Union Democrática Independiente* (UDI – droite conservatrice), tout comme un autre dirigeant de Lirquén. Comme le rapporte en 2014, Lucas Cifuentes au journal *La Tercera*, dans les ports

*no están los tradicionales partidos tan involucrados. Por ejemplo, como en todo el movimiento sindical, en términos de bases sindicales, hay diversidad, inclusive hay trabajadores de derecha o de iglesias evangélicas”, explica, aunque aclara que en algunas zonas “es muy importante la participación y la identificación de algunos dirigentes o de ciertos valores enarbolados por lo que podríamos llamar una izquierda libertaria, cuyas orientaciones y contenidos identitarios son recogidos por estos sindicatos*³⁴².

Globalement, si on peut effectivement noter une influence idéologique « libertaire » dans les statuts ou certains discours de l'Union, la politisation que porte cette dernière est bien d'ordre syndical et social, indépendamment de l'orientation politique diverse de ses dirigeants. Cette politisation est portée en interne avec une volonté d'intervenir sur le processus de travail et de le contrôler, d'autant plus

342 *La Tercera*, 18 janvier 2014. Sur les complexes relations entre partis et syndicats (dans ce cas, en Europe de l'Ouest), consulter : Richard Hyman, Rebecca Gumbrell-McCormick, « Syndicats, politique et partis : une nouvelle configuration est-elle possible ? », *La Revue de l'Ires*, op. cit.

lorsqu'elle inclut la défense de la tradition de la *nombrada*. Mais elle est également tournée vers l'extérieur, la communauté environnante et la société. Ceci, avec une volonté de rapprochement avec d'autres acteurs sociaux, notamment ceux désignés comme faisant partie des syndicats dits « stratégiques » de l'économie exportatrice ou encore les étudiants et les retraités mobilisés (actions décrites plus bas). Si l'on reprend la typologie présentée en Annexe 1, on est face à un discours, une subjectivation et des pratiques qui tendent vers la politisation endogène de la question du travail dans les ports et de ses conflits et, en même temps, devant un syndicalisme qui s'affirme comme *socio-politique*, sans pour autant être « rupturiste » ou « révolutionnaire ». En ce sens, l'Union pose des questions et ses porte-parole affirment un discours qui dépasse le niveau d'un syndicalisme purement corporatiste. L'Union avance vers des demandes qui touchent à l'organisation des lois, interpelle volontiers l'État et recherche à créer des alliances larges au sein de l'espace des mouvements sociaux pour obtenir des transformations d'ordre politique³⁴³. Dans sa déclaration d'intention, l'UPCH proclame:

343 Le syndicalisme sociopolitique étant alors défini comme un niveau de politisation qui suppose des : *“demandas y/o objetivos que apuntan a satisfacer los intereses de los trabajadores (o determinadas franjas de ellos) por medio de la interpelación de los distintos ámbitos de la sociedad rebasando lo laboral, abriendo la disputa por formas salariales indirectas. En este sentido supone la articulación con otras manifestaciones políticas sectoriales en su disputa, pero sin llegar a plantearse un cuestionamiento de las relaciones sociales de producción, ni de la propiedad privada de los medios de producción”* (Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel and Miguel Urrutia, “Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica...”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos, op. cit.*). Cf Annexe 1.

*Somos autónomos y sindicalistas y siempre nos guían los intereses de los trabajadores y el desarrollo del país, de forma inclusiva y participativa. Nuestras propuestas y decisiones provienen de nuestras asambleas sindicales y congresos y son independientes de los intereses partidistas y empresariales*³⁴⁴.

Si l'organisation réaffirme l'importance de la négociation collective et le désir d'œuvrer à la recherche d'accords entre syndicats, entrepreneurs et État, elle dit croire aussi dans les vertus de la grève :

*legitimamos el uso de la huelga como medio para defender eficazmente el respeto inequívoco de los derechos individuales y colectivos de las y los trabajadores y para procurar una mejora calidad laboral y de vida para las y los trabajadores en caso que la voluntad de dialogo real y eficaz, para encontrar soluciones, no exista o no se dé*³⁴⁵.

Les travaux de Hyman soulignent que parler de *pouvoir syndical* relève de plusieurs facteurs clés : avoir une position structurelle au sein des relations sociales de productions, montrer la capacité à « faire nombre » ou posséder des ressources institutionnelles accumulées. Le sociologue rajoute qu'il ne faut pas pour autant oublier la « puissance discursive » des organisations ou des dirigeants. Soit, une capacité à convaincre ses adhérents, et les acteurs sociaux en général, une certaine conception du changement social, des valeurs collectives et la

344 UPCH, “¿Qué es la Unión Portuaria?”, consulté en juillet 2018, URL: www.unionportuaria.cl/que-es-la-upch.

345 Ibid.

possibilité de les concrétiser³⁴⁶. Si l'on en croit une longue étude réalisée, en 2012, par une sociologue de Concepción sur le « climat organisationnel » de l'UPBB, les dirigeants portuaires semblent avoir réussi (bien que pas complètement), à construire une subjectivation partagée et un discours commun au sein de l'organisation³⁴⁷. Au terme d'une investigation très poussée (de plus de 130 pages) et d'une enquête auprès d'un échantillon représentatif d'une centaine de travailleurs portuaires de la région, Mabel A. Tornel décrit la perception globalement positive des affiliés de base sur leurs dirigeants (67,4% des premiers reconnaissant une bonne communication avec ces derniers). Il existe, par contre, des différences notables suivant les communes : celle de Coronel ayant des résultats bien plus mauvais (et certains syndicats en particulier) que Lirquén et San Vicente-Talcahuano. Elle montre une volonté d'engagement majoritaire au sein de l'Union ou une volonté de la faire connaître auprès des travailleurs de la zone. D'autre part, cette étude confirme un déficit clair en termes de circulation de l'information des directions vers la base, déficience également détaillée par *El Chancho E'Goma* en 2013³⁴⁸. Pourtant, les syndiqués sont d'accord pour reconnaître comme *leurs*, les valeurs défendues publiquement par l'Union, principes et idées guidant même « leur vie personnelle » pour 54,9% d'entre eux. De plus, 74,4% des dockers

346 Voir Richard Hyman, Rebecca Gumbrell-Mc Cormick, *Trade Unions in Western Europe. Hard Times, Hard Choices*, Oxford University Press, Oxford, 2013.

347 Mabel A. Tornel Cifuentes, *Diagnóstico del Clima Organizacional de la Unión Portuaria del Bío Bío*, Talcahuano, UPBB, 2012.

348 “Traspasar el conocimiento de los dirigentes a las bases”, *El Chancho E'Goma*, juin 2013

se disent « orgueilleux d'appartenir à l'UPBB » (voir une sélection de résultats et tableaux en Annexe 17). Ainsi, certains jeunes syndicalistes, ayant une solide formation (y compris universitaire) comme Pablo Klimpel, regrettent que l'UPCH n'ait pas la capacité de proposer des structures à ses adhérents qui puissent intégrer les familles, la communauté toute entière, dans des activités récréatives et favoriser une « plus forte implication » dans le syndicat (à la manière des organisations ouvrières « de l'époque de Recabarren et Clotario Blest »³⁴⁹). L'Union paraît cependant avoir réussi le pari de créer une identité commune, et disons-le : de *classe*. Ce partage explique aussi la radicalité du répertoire d'action et la massivité du cycle de mobilisations des années 2010-2014, malgré ses défaillances, limites et ratés. L'Union se constitue ainsi en un élément clef de l'espace des mouvements sociaux chiliens, en tant que acteur « disruptif » du champ syndical.

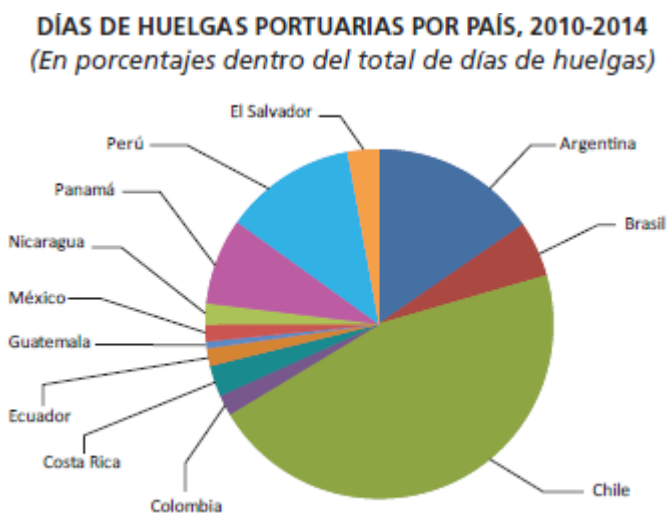
C) Répertoires d'action, radicalités portuaires et dynamiques spatiales de mobilisation

Dans son éditorial du lundi 24 mars 2014, le quotidien *El Mercurio* alerte ses lecteurs sur une préoccupante spécificité chilienne : au cours des quatre dernières années, le pays a connu un nombre record de protestations portuaires et concentre à lui seul 46% des jours de grèves de toute l'Amérique Latine, alors qu'il n'est ni le pays ayant le plus de dockers et encore moins celui possédant les ports de

349 Entretien avec Pablo Klimpel, Santiago, 20 février 2016.

plus grande taille. Comparé à une nation comme le Brésil, le constat est sans appel et semble interloquer l'éditorialiste. Ces chiffres ne sont pourtant pas exagérés : ils sont confirmés par une étude de la division « ressources naturelles et infrastructures » de la CEPAL qui représente, comme suit, le nombre de jours perdus pour grèves dans les ports latino-américains entre 2010 et 2014 :

Graphique N° 5. Nombre de jours de grève par port en Amérique Latine



Fuente: División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, 2014.

Source: Ricardo Sánchez y Francisca Pinto, “El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado”, *Boletín FAL*, No. 337, CEPAL, 2015.

Pour *El Mercurio*, voix autorisée des milieux d'affaires, il convient de souligner deux aspects : premièrement, les concessions portuaires chiliennes ne sont pas si rentables qu'on veut bien le penser (lire : les demandes syndicales sont outrancières) et, deuxièmement, les ports seraient victimes « des mauvaises pratiques » de certains syndicats, qui imposent leurs vues en dehors de tout cadre légal et par une radicalisation croissante de leurs modes d'action :

*Una primera clarificación es la de que, al contrario de ciertas imágenes, la industria portuaria no produce utilidades sobredimensionadas para sus inversionistas (las de los puertos más rentables rondan los 10 millones de dólares). Esto, porque el mecanismo de concesiones con que opera fue diseñado potenciando la competitividad. Otro elemento que llama la atención es que la mayoría de estos paros han sido ilegales, al margen de negociaciones colectivas y en circunstancias en que la ley autoriza la intervención de la fuerza pública. Así, la prohibición ha resultado ineficaz, ya sea por indecisiones de la autoridad o por las exigencias de especialización que requiere el manejo portuario*³⁵⁰.

Comme la CEPAL, le journal conservateur reconnaît la nécessité de repenser la « gouvernance des ports » et admet le besoin d'une nouvelle législation portuaire qui pourrait mieux « canaliser » les conflits. Néanmoins, pour *El Mercurio*, il ne fait pas de doute que les syndicats sont en passe de « capturer » le pouvoir dans les ports, avec la complicité du monde politique, frileux au moment de s'affronter aux

350 Editorial, "Récord chileno de paros portuarios", *El Mercurio*, 24 mars 2014.

dockers et incapable de mettre fin à ces désordres alors que l'État (à la différence d'autres pays voisins) reste le propriétaire de nombreux terminaux. Ce récit journalistique fait partie d'une offensive généralisée de certains secteurs partisans, médiatiques et économiques contre l'Union portuaire et les syndicats qui lui sont affiliés à partir de 2013 (voir le dernier chapitre). Le nombre impressionnant de jours de blocages et de contestations portuaires entre 2010 et 2014 n'en n'est pas moins représentatif de l'intense succession de luttes durant cette période et particulièrement du rôle exceptionnel joué par l'UPCH, fer de lance de ces mobilisations. On peut en ce sens assurément parler de l'ouverture d'un *flux de conflit* (entendu par Tilly et Tarrow comme « série de moments de revendication collective liés entre eux, que l'observateur isole à des fins d'explication »³⁵¹) dans les espaces portuaires chiliens, qui met en tension l'ensemble des relations professionnelles et le rapport capital-travail dans ce domaine. Au final, cette situation tend les relations de classes, se transformant en un sujet de préoccupation politique de premier plan durant plusieurs mois.

La chronologie que nous présentons en Annexe 15 revient pas à pas sur ces nombreuses luttes souvent localisées, parfois nationales. Nous décrivons, dans la dernière partie, certaines d'entre elles pour ce qu'elles ont de paradigmatiques. Nous nous attardons sur deux épisodes de conflits de grande ampleur ayant eu lieu entre la mi-mars 2013 et début 2014, tout comme sur le bilan (mitigé) qu'en tirent les militants de l'UPCH.

351 Charles Tilly, Sidney Tarrow, *Politique(s) du conflit*, op. cit., annexe 2.

Ces mobilisations confirment, en tout cas, l'usage d'un répertoire d'action³⁵² varié, bien que contraint. Si l'on pense cette conflictualité sociale à partir des apports de l'histoire internationale comparée, les usages fait par l'UPCH des blocages des ports et des barricades, de la manifestation de rue ou de la pression exercée directement sur les autorités politiques, en même temps que sur la gérance du port apparaissent comme relativement « classiques ». Les histoires existantes portant sur d'autres pays et époques montrent aussi une tendance prononcée à l'usage de l'action directe, conduisant à la paralysie ou occupation de l'espace portuaire comme un marqueur des répertoires à disposition de cette frange du mouvement ouvrier³⁵³. Ces luttes, parfois « explosives », sont la plupart du temps calculées, planifiées et rationalisées par les acteurs, qui hésitent souvent d'ailleurs avant de s'engager dans un conflit dur avec des entreprises parmi les plus puissantes du pays. Ils savent parfaitement que les coûts (humains, répressifs, économiques) peuvent être très élevés au moment de déstabiliser ce qui constitue le cœur du modèle économique : une erreur d'évaluation du rapport de force peut signifier la destruction

352 Rapellons que *la notion de répertoire d'action, proposée par Tilly, désigne « l'ensemble des moyens paraissant les plus appropriés à la lutte d'un groupe, dans une époque et un contexte donnés »* (Charles Tilly, « Les origines du répertoire de l'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 4, 1984, p. 89-108). Pour une révision critique de ce concept, nous renvoyons à l'article de Michel Offerlé, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, op. cit.

353 Voir par exemple : Stephen Hill, *The Dockers: class and tradition in London*, London, Heinemann Educational Books, 1976 et Colin J. Davis, *Waterfront Revolts. New York and London Dockworkers, 1946-61*, Chicago, University of Illinois Press, 2003.

d'une organisation syndicale comme on l'expliquera dans le cas de Mejillones ou la chute d'un dirigeant (comme à San Antonio).

Le caractère disruptif des luttes des dockers est particulièrement fort chez les *eventuales* : travailleurs précaires, « instables », indisciplinés au parcours de vie souvent peu conventionnel. C'est ainsi que les décrivait Dante Campana dans son document de 2004 ou ainsi que se présente José Agurto lui-même, saluant d'ailleurs la présence d'asseurs comme Gonzalo Díaz pour tempérer le caractère impulsif de ces camarades de travail. Le statut d'intermittent favorise paradoxalement les actions de blocages et d'action directe au sens où ces travailleurs ne peuvent être licenciés, surtout si la *nombrada* est contrôlée par le syndicat, ce qui est le cas de la majorité des syndicats de l'Union³⁵⁴. Il y a, de plus, une culture populaire liée à l'image du docker, « *el chorro del puerto* », qui ne s'en laisse pas compter, prêt à en découdre très rapidement avec le patron ou un voisin qui lui manquerait de respect, imaginaire prégnant lors des assemblées et réunions observées, où la tradition de lutte de classe, de combat ouvrier se croise aussi avec des représentations masculines volontiers virilistes. Comme c'est le cas dans d'autres contextes (par exemple, le

354 “*Las condiciones del trabajo eventual, del trabajo pesado y la centralidad del sindicato como espacio de disciplinamiento son factores que inciden en la forma en que explota el conflicto portuario. La precariedad que implica la eventualidad se vuelve, paradójicamente, un factor favorable a la hora de realizar una paralización: los trabajadores no pueden ser realmente despedidos o censurados en sus trabajos mientras se encuentran movilizados, son “libres” de paralizar lo que tengan que paralizar hasta conseguir lo que se han propuesto*” (Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit., pp. 64-65).

syndicalisme guatémaltèque étudié par Quentin Delpech³⁵⁵), les histoires de répression parsèment les récits des dockers et cette « épreuve du feu », malgré ses dangers, est aussi un outil de légitimation et de rétribution symbolique pour les dirigeants qui parviennent à se montrer « à la hauteur » aux yeux de leur base, dans ces moments de violence. Ces épisodes répressifs peuvent même avoir des effets mobilisateurs et amplificateurs des revendications syndicales.

Néanmoins, il ne faudrait pas tomber dans les clichés et oublier le contexte de travail « extrême » qu'affrontent ces travailleurs, *contratados* y compris. Luis Neira, dirigeant très « posé » et calme des salariés sous contrat de San Vicente, décrit les conditions de travail au quotidien comme une véritable « dictature ». Le règne des « petits chefs » qui nomment à leur guise qui pourra aller travailler ou pas, les pratiques de salaires différentes pour les mêmes métiers, les tours à n'en plus finir sans sommeil, l'absence totale de « qualité de vie » et la répression syndicale permanente, et ce jusqu'à la consolidation du syndicat en 2005. Auparavant:

*muchos compañeros que se revelaron o que comentaron que era necesario crear un sindicato, estaban de la noche a la mañana despedidos. Te sacaban en camioneta, no te daban oportunidad de despedirte de tus compañeros. Te pasaban una bolsa, te acompañaba un guardia y echaban todas tus cosas y adiós...*³⁵⁶.

355 Quentin Delpech, *Mobilisations syndicales et violences au Sud*, op. cit., pp. 166-171.

356 Entretien avec Luis Neira, Talcahuano, 1 mai 2015.

La « radicalité » des actions collectives des dockers est à comprendre plus largement dans ce que Camilo Santibañez nomme une « économie de la violence » des mobilisations portuaires : violence des dockers, « ceux d'en bas » dans la hiérarchie du port (les subalternes et détenteurs de la force de travail) qui est aussi fruit de la résistance aux violences symboliques, économiques ou physiques de ceux en haut (les dominants : entreprises, gérance, contremaitres, forces navales ou carabiniers, État)³⁵⁷. Cet antagonisme est structurant dans l'histoire de l'Union. Pedro Riquelme, lorsqu'il se réfère au groupe Angelini et à la gérance, résume la dureté des rapports de classe à Coronel et l'hostilité patronale à l'encontre de l'UPCH, de manière lapidaire : « *Esos hueones, nos quieren puro colgar...* »³⁵⁸.

Les répertoires de mobilisation des portuaires sont d'autant plus facilement étiquetés par les médias comme « violents » que la très grande majorité d'entre eux est illégale. Le *paro portuario* n'est pour cette raison presque jamais une « grève » au sens où elle est définie légalement par le code du travail, sauf dans le cas de grèves des salariés en contexte de négociation collectives pour les syndicats de dockers en CDI. Comme nous l'avons noté plus haut, ces négociations *régées* (de toute manière très contraintes dans le cas chilien) sont inaccessibles à tous les intermittents, soit la grande majorité des travailleurs portuaires, y compris ceux bénéficiant de *Convenios de*

357 Camilo Santibañez, «Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena: La violenta formación de la Unión Portuaria del BioBío (2010-2014)», Inédit, Santiago, 2015.

358 Ce qui signifie, peu ou prou : «*Ces types là, ils voudraient bien nous pendre...*» (entretien avec Pedro Riquelme, Coronel, 30 avril 2015).

puesto de trabajo-CPPT. Et -on l'a vu- du fait de la législation héritée de la dictature, toute mobilisation de plusieurs entreprises (ou de plusieurs ports) à la fois, toute action de caractère territorial (régional ou national) ou revendication par branche est strictement interdite. Cela jusqu'à aujourd'hui, malgré les négociations autour de la réforme du code du travail durant le dernier gouvernement Bachelet (2014-2018). Le *paro portuario* est donc plus exactement une paralysie illégale de l'activité de travail dans le port, ou son blocage, par un ou des syndicats mobilisés autour de revendications communes.

Cette illégalité des grèves et luttes ouvrières dans le secteur privé est somme toute devenue assez commune dans le champ syndical du Chili néolibéral et ce de manière croissante depuis 2006-2007 dans le secteur primo-exportateur. Les études de *Observatorio de Huelgas Laborales* (OHL) soulignent, de plus, dans leur bilan pour la période 2010-2015 que ces grèves consistent le plus souvent en des tactiques directes de blocage de la production associées à l'occupation de l'espace public « *de manera disruptiva* » :

Atendiendo a la razón práctica, la huelga es una herramienta que arrastra diversas formas de manifestación, que van más allá de sus límites. La huelga para los trabajadores no es un mero "cese del trabajo" que se ejecute en repliegue, sino que se lleva a cabo desplegando múltiples formas de participación. Muchas veces expulsada de su territorio de trabajo (no hay legalidad para la ocupación de empresa) y cobrando vida en el espacio público, la huelga no suele practicarse sin tácticas acopladas de paralización forzosa y deliberada del aparato productivo³⁶. Con todas estas

*maniobras, la huelga busca consolidarse en un territorio adverso, pretendiendo siempre aumentar las chances de generar presión hacia la contraparte. Así, es recurrente una aplicación de tácticas complementarias al cese del trabajo, entremezclándose la huelga con la paralización directa de la producción*³⁵⁹.

Le graphique en Annexe 19 montre également qu'associées à la grève, les tactiques de mobilisations les plus courantes dans le secteur des transports et communication (et donc des ports), sont le blocage des voies de communication (*bloque de ruta* : 20,7%), les marches de protestation (13%) et le piquet de grève (11,7%).

Ce qui constitue en revanche une spécificité des « grèves » portuaires est plutôt leur ampleur, durée parfois (au-delà de deux semaines) et capacité de « nuisance » pour l'ensemble de l'économie nationale. Les dirigeants portuaires assument pleinement cette dimension, jugée indispensable pour se faire entendre. Nombre de documents syndicaux soulignent –à juste titre– que toutes les avancées en termes de sécurité, revenus ou régulation des ports, et même les plus minimales (par exemple, récemment, le droit à recevoir des chaussures de travail) l'ont été grâce à « l'usage de la force » et « en dehors de tout cadre légal ». Et c'est l'intransigeance des entreprises qui est perçue comme responsable de cet état de fait, faute de dialogue, ouverture et négociation. Eduardo Araya, président d'un des plus

359 Domingo Pérez, Rodrigo Medel, Diego Velásquez, “Radiografía de las huelgas laborales en el Chile del neoliberalismo democrático (1990-2015)”, op. cit., p. 170.

importants syndicats de port de San Antonio (*Sindicato Estibadores y Desestibadores de Muellaje del Maipo*) résume ainsi la situation :

cuando se habla que el trabajador portuario la verdad es que no respetó ningún marco de ley, también se debe hablar que por muchos años los empresarios no respetan los marcos de ley. Esta transnacional, este holding, son tan grandes, que ellos por muchos años, ellos no han respetado a los trabajadores en sus derechos, y yo te digo, no respetar un derecho básico como el derecho de comer es inconcebible, y ahí entran 'hartas' prácticas. Todo lo que nosotros le hemos sacado en la vestimenta, los horarios de, en este caso de colación, más todas las necesidades para protección, todo ha sido con fuerza; [...] los empresarios nos enseñaron que los marcos legales no existen, por lo tanto los trabajadores portuarios lo menos que 'pescan' son los marcos legales³⁶⁰.

En ce sens, il est rationnel de catégoriser les actions directes des dockers de l'Union comme « radicales » et on peut constater qu'elles sont parfois violentes (avec, dans certains cas, destruction de matériel ou affrontement avec les forces de l'ordre), à la différence d'ailleurs de la majorité des grèves illégales du secteur privé, caractérisée par la non-violence et l'évitement du contact avec la police³⁶¹. Il est vrai qu'une telle catégorisation (radicalité, violence) est souvent utilisée pour disqualifier *a priori* les acteurs mobilisés, et les dockers en particulier. Cette « radicalité » n'est donc objectivable que si elle est saisie

360 Entretien avec Eduardo Araya, Santiago, 18 mars 2015.

361 Cf. Rodrigo Medel, Nicolás Somma, « ¿Marchas, ocupaciones o barricadas? Explorando los determinantes de las tácticas de la protesta en Chile », *Política y Gobierno*, N° 23, 2016, pp. 163-199.

par une analyse fine des rapports de force, dans lesquels les différents acteurs sont insérés :

La notion de radicalité, qui ne recouvre pas nécessairement celle de violence – une occupation d’usine peut ainsi être menée en revendiquant la « non-violence » - n’a de sens qu’en étant saisie de façon relationnelle, à la fois dans une configuration sociale donnée et dans le temps. [...] Elle conduit alors à restituer la logique d’acteurs situés dans des champs différents, qu’il s’agisse du juge sanctionnant le recours à telle modalité d’action au nom de la défense de la propriété privée ou de la liberté de circulation, d’un membre du gouvernement souhaitant disqualifier certains protagonistes du mouvement en cours ou d’un dirigeant syndical inscrit dans des rapports de concurrence avec d’autres organisations. Ce sont ces prises de position qui contribuent à faire entrer le conflit dans une catégorie donnée³⁶².

Un autre élément central de l’affirmation de cette « force portuaire » est la compréhension par ses acteurs de l’importance de *l’espace du port*, de son occupation et de son contrôle. Une donnée d’ailleurs commune à nombre de contestations des dockers de par le monde, tel qu’ont pu le montrer Alice Mah dans le cas de Liverpool, Marseille et New Orleans ou encore Colin Davis pour New York et Londres³⁶³. A

362 Sophie Bérout, « Violence et radicalité dans les conflits du travail. Quelques pistes d’analyse » in Abou Ndiaye, Dan Ferrand-Bechmann (dir.), *Violences et société. Regards sociologiques*, Paris, Desclée de Brouwer, 2010, pp. 147-163, URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00539649>.

363 Alice Mah, *Port Cities and Global Legacies Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, op. cit. et Colin J. Davis, *Waterfront Revolts. New York and London Dockworkers, 1946–61*, op. cit.

l'image de la classe ouvrière industrielle qui utilise, depuis plusieurs siècles, l'occupation de l'usine comme un levier du rapport de force établi avec le patronat, les dockers revendiquent le blocage du port (et donc du processus de charge et décharge) comme moyen de faire plier les entreprises ou de forcer l'État à négocier. Il s'agit bien là de bloquer, parfois d'occuper, pour contester, pour faire pression et transformer le port en « *lieu de colère* »³⁶⁴. Le sociologue Choukri Hmed note que

*tout autant que le contexte historique dans lequel se déroule l'action collective, le contexte spatial est amené à jouer un rôle spécifique non seulement dans la détermination de l'action elle-même, de ses modes et de son issue, mais aussi dans la stimulation et le maintien de l'engagement individuel*³⁶⁵.

La protestation prend ainsi *corps*. Elle s'incarne physiquement et symboliquement dans cet espace de travail quotidien, qui est connu de chacun dans ses moindres recoins, tout en empêchant le flux des camions ou des trains et les navires d'être traités. Le port comme territoire libéré et sous contrôle syndical est un des modes d'action privilégié en cas de conflit dur ou qui s'éternise, ce qui en dit long sur l'identification du docker avec *son* port³⁶⁶. Il s'agit de montrer à *qui* est

364 Hélène Combes, David Garibay, Camille Goirand, (dir.), *Les lieux de la colère. Occuper pour contester de Madrid à Sanaa*, Paris, Karthala, 2015.

365 Choukri Hmed, « Espace géographique et mouvements sociaux » in *Dictionnaire des mouvements sociaux, op. cit.*, p. 220-227. Sur les mobilisations actuelles, consulter le dossier : Denis Merklen, Geoffrey Pleyers (coord.), « Mouvements sociaux et espaces locaux », *Cahiers des Amériques Latines*, N°66, IHEAL, 2011, URL : <https://journals.openedition.org/cal/376>.

366 Dans un autre registre, nous avons travaillé la question de l'appropriation territoriale par les syndicats et salariés des Cordons Industriels durant le gouvernement Allende au sein: Franck Gaudichaud, « *Écologies d'un espace en*

le port, d'affirmer une politique de l'occupation de l'espace portuaire. On retrouve ici une double dimension, structurée et structurante, du territoire pour les mouvements sociaux, qui facilite la constitution d'*espaces des luttes*³⁶⁷. Le port possède en sus l'avantage d'être un territoire à la surface limitée (bien que s'étendant sur plusieurs hectares) et fermé, où se concentre presque toute l'activité de charge et décharge.

Ce contrôle spatial passe parfois par le blocage physique des entrées, organisé au travers de diverses modalités d'action, l'un d'elle étant l'installation de barricades ou de cordons filtrants aux entrées et sorties de l'enceinte (voir la photo N°17 autour du conflit dans le port d'Angamos). Pourtant, comme le confirment plusieurs témoins, lorsqu'un syndicat puissant et légitime annonce se mettre en grève (*paro*), le port ne peut simplement plus fonctionner, et le plupart du temps l'entreprise n'a pas les capacités de mobiliser assez d'employés ou d'intermittents pour y pallier. D'ailleurs, les autres syndicats –par accord tacite- s'y refuseraient (mais aussi car le syndicat mobilisé est prêt à faire pression, voire menacer, ceux qui auraient des velléités de « casser » la grève »). Un risque immédiat en cas de grève est que les navires soient accueillis par les ports voisins, surtout dans des régions comme le BioBío où les ports sont à quelques encablures les uns des autres. De là aussi l'une des raisons d'être de « l'Union » : unifier intermittents et sous contrat, permettre les mobilisations de plusieurs syndicats d'un même port, puis de port à port. Le « *paro solidario* »

révolution. Santiago du Chili, 1970-73 » in Hélène Combes, Camille Goirand, David Garibay (dir.), *Les lieux de la colère*, op. cit., pp. 121-142.

367 Javier Auyero, « L'espace des luttes. Topographie des mobilisations collectives », *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 160, 2005, pp. 122-132.

demeure une figure majeure du répertoire d'action de l'UPCH. La montée en puissance de cette forme de mobilisation coordonnée, a donné un impact national à l'UPCH, alors que très souvent auparavant un port ou un navire bloqué n'était même pas relayé par les médias. Lors de la lutte de Mejillones en 2014, Luis Neira se rappelle que San Vicente finit par se mettre en grève durant 15 jours en solidarité, mais aussi par conscience que la répression là-bas pourrait aussi être celle de demain ici. Cette grève portuaire solidaire passe par la compréhension des intérêts communs, de classe, des dockers où qu'ils soient sur le territoire :

*El factor clave fue que nos convencimos todos. Independiente de los errores que podamos haber cometido, que yo no creo que fueron errores... que empezamos tarde la movilización... pero los viejos se convencieron: "caen ellos y empezamos a caer todos", entonces los viejos dijeron es necesario acoplarse al paro y fue netamente solidario*³⁶⁸.

Ces *paros* portuarios de dimension régionale et nationale sont la carte maitresse de l'Union, mais ils sont aussi complexes à réaliser, et surtout à réussir (alors que plusieurs dizaines de ports et de syndicats sont concernés). Ils sont, de ce fait, plus souvent brandis comme menace potentielle et un « avertissement » (*paro de advertencia*) pour faire pression lors de négociations. Lorsque ces *paros* sont effectivement *déployés*, les syndicats ne partent que rarement tous de manière coordonnée en grève. D'ailleurs celle-ci ne concerne le plus souvent

368 Entretien avec Luis Neira, Talcahuano, 1 mai 2015.

qu'un tour de travail, voire deux, avant de se généraliser exceptionnellement en l'absence de réponse des entreprises ou de l'*État*.

A chaque fois, l'activation de ces modes d'action met en jeu diverses pratiques et savoirs militants, inégalement distribués selon les ports. « L'art » de la barricade par exemple. Nelson Francino se rappelle ainsi que lorsqu'il voyage depuis Iquique pour venir prêter main forte aux dockers du BioBío en 2003, le groupe de jeunes de sa fédération apporte aussi son expertise sur comment bloquer les entrées du port, monter une barricade, se protéger des forces de l'ordre et tenir le piquet de grève :

*en donde yo me acuerdo, algunos no sabían hacer una barricada, [...] no tenían experiencia en nada. Y allá en Iquique estábamos súper curtidos en el tema, lo manejábamos*³⁶⁹.

Il semble que dans chaque port existe un « groupe de choc », bien sûr non officiel, organisé par les syndicats avec les hommes les plus sûrs et expérimentés pour mener à bien les actions les plus audacieuses ou dangereuses³⁷⁰. Il faut insister sur un fait : les mobilisations des dockers lorsqu'elles ont lieu dans l'enceinte portuaire se déroulent dans des espaces sous juridiction militaire, considérés comme « stratégiques » par l'*État*, avec les risques que cela comporte donc en termes de répression armée et immédiate. Cette militarisation de l'espace portuaire a été considérablement augmentée à partir de l'application des certifications internationales dites « ISPS » (*International Ship*

369 Entre avec Nelson Francino, Santiago, 17 mars 2015.

370 Existence confirmée par des conversations informelles avec des dockers du BioBío et également corroborée par Camila Álvarez pour le port d'Iquique.

and Port Facility Security) qui, suite aux attentats du 11 septembre 2001, imposent un plan de protection des ports (nécessaire pour tout commerce avec les États-Unis), destiné à prévenir tout acte terroriste mais aussi action « *illicite* » ou de « *malveillance* » contre les navires et les installations³⁷¹. La mise aux normes des ports chiliens entre 2002 et 2004 explique le renforcement considérable des mesures de sécurité, avec comme conséquence un risque de répression syndicale, y compris *manu militari*, accru. Ainsi, les traditionnelles occupations de navire (*tomas de buque*), une forme de lutte historique des dockers, sont définitivement abandonnées par les syndicalistes : le danger d'une intervention « anti-terroriste » de la Marine est trop grand. C'est désormais plutôt le blocage de l'accès au navire depuis les quais qui est privilégié ou celui des entrées du port, avec toujours la peur d'un dérapage et/ou d'une intervention musclée des carabiniers ou des forces navales.

De la menace de grève nationale jusqu'à l'occupation du port en passant par la manifestation de rue, à chaque fois, l'un des défis est de faire connaître les revendications au-delà de l'entreprise afin de faire monter la pression. L'importance de la visibilité médiatique des luttes revient régulièrement lors des congrès de l'Union, d'où un usage croissant de manifestations dans les centres-villes (à Talcahuano, Concepción, San Antonio ou Iquique) au contact des populations, souvent avec un défilé se terminant sous les fenêtres du siège de l'autorité locale (mairie, préfecture). On note à ce sujet un

371 Dossier « Code ISPS », AFCAN, https://www.afcan.org/dossier_isps1.html (consulté le 10 août 2018).

perfectionnement des pratiques avec l'usage de banderoles imprimées, de slogans communs, de fusées « bengala » et un cortège ordonné derrière les dirigeants et porte-parole : il s'agit d'utiliser l'espace public comme espace de conquête de l'opinion et d'interpellation³⁷². L'esthétique aussi s'organise sous l'impulsion des militants « *brigadistes muraux* » liés à l'OCL, puis à la *Izquierda Libertaria*, qui prêtent leurs services (avec en retour la rétribution symbolique de voir leur art mobilisé par ces travailleurs en lutte – voir la photo N° 16). Comme souvent au Chili, les drapeaux nationaux tricolores sont aussi de sortie.

Photo N° 14. Manifestation de l'UPBB dans le centre de Concepción (2014)



Source : www.biobiochile.cl, 3 décembre 2014.

372 Cf. Olivier Fillieule, Danielle Tartakowsky, « La manifestation dans l'espace public » in *La manifestation*, Paris, Presses de Sciences Po, 2013, pp. 139-174.

Les syndicalistes ont conscience qu'une de leurs faiblesses est précisément un accès aux médias limité, médiatisation qu'ils considèrent biaisée quand elle a lieu du fait du parti pris de ces derniers, majoritairement dans les mains de grands groupes économiques liés directement ou indirectement aux entreprises portuaires³⁷³. Sans parvenir à construire des « manifestations de papier » réellement efficaces, les dockers tentent au moins d'occuper médiatiquement l'espace public, en espérant être relayés et essaient aussi, de manière embryonnaire, de construire un écosystème numérique autour d'eux, avec quelques blogs (dont celui du *Chancho E'Goma*), de très nombreuses pages Facebook pour chaque Union régionale ou syndicat et l'apparition d'un site web officiel (encore très sommaire) de l'UPCH. Mais, ceci, souvent sans atteindre le niveau d'éloquence et de professionnalisme que peuvent avoir certains groupes de pression patronaux (telle que la Chambre maritime) faute de capital culturel, de temps, de financements et d'expérience adéquate dans le champ médiatique³⁷⁴.

Les rassemblements se déroulent dans la rue, mais aussi parfois sous les fenêtres de la gérance du port ou à une des entrées, notamment durant les périodes de négociation collective pour les syndicats

373 La concentration capitaliste des médias et l'absence de pluralité de l'information au Chili est exceptionnelle et l'une des plus fortes du continent : les 4 principaux opérateurs privés contrôlent plus de 90% des médias (journaux, radios, TV) et la presse est propriété, à 98%, d'un duopôle (*El Mercurio y La Tercera*). Cf. "Informe revela que la concentración de medios en Chile es una de las más altas de la región", *El Desconcierto*, 24 août 2016.

374 Voir par exemple, pour le cas français : Caroline Frau, « Construire des manifestations de papier. L'action des buralistes face à la lutte contre le tabagisme », *Réseaux*, N° 187, 2014, pp. 22-49, URL : <https://www.cairn.info/revue-reseaux-2014-5-page-22.htm>.

de dockers employés de telle ou telle entreprise. Autre manière d'exprimer un mécontentement, sans pour autant arrêter le travail : la technique dite de la « *rueda cuadrada* » (roue carrée). Autrement dit, un ralentissement calculé du rythme de travail, souvent divisé par deux le temps de faire avancer les négociations, en sachant que tout retard dans le traitement d'un navire signifie des pertes sèches et des amendes pour les entreprises portuaires, engagées par contrat à traiter les navires dans des temps record... Dans les cas « extrêmes », certains syndicalistes en viennent à utiliser des formes de lutte inhabituelles dans les ports : *la grève de la faim*. Ainsi que le note la politiste Johanna Siméant, il s'agit d'un répertoire au caractère atypique dans l'histoire du mouvement ouvrier³⁷⁵, il a pourtant été utilisé en 2014, ponctuellement, à Mejillones comme nous le verrons, démonstration s'il en est de la violence des rapports de classe dans ce port du Nord du pays.

Enfin, dernier point de cette grammaire des luttes portuaires, que nous traiterons par quelques exemples dans les prochains paragraphes, et peut-être le plus original en termes de politisation : l'UPCH cherche de manière croissante à entrer en contact et à nouer des alliances avec d'autres acteurs de l'espace des mouvements sociaux et du champ syndical. Cette idée d'alliances indispensables,

375 « *Beaucoup de pratiques protestataires, comme la grève ou la manifestation, ont peu à peu gagné leur légitimité au cours de l'histoire. Mais il paraît, aujourd'hui encore, incongru ou improbable de recourir à la grève de la faim. Le statut ambivalent de cette pratique, à la frontière de l'individuel et du collectif, de la non-violence et de la violence, peut expliquer cette place particulière* » (Johanna Siméant (dir), *La grève de la faim*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009, introduction).

particulièrement entre secteurs syndicaux dits « stratégiques » de l'économie, circulent depuis plusieurs années au sein du monde militant qui conseille l'UPBB et il se matérialise – bien que timidement – à partir de 2011, avec des rencontres entre dirigeants de plusieurs entreprises exportatrices. Cette volonté d'ouverture signifie aussi plusieurs manifestations de solidarité (communiqués, manifestations et même grèves) totalement « *désintéressées* » et aucunement liées à des revendications corporatistes avec les étudiants, les enseignants ou encore les retraités mobilisés. Des gestes somme toute exceptionnels dans l'histoire récente du syndicalisme chilien et qui naissent au gré du regain général de mouvements sociaux nationaux que vit le pays. L'Union portuaire tend ainsi à former des *coalitions* qui embrassent plusieurs spectres du syndicalisme et s'engage dans divers essais d'*intermédiation* avec d'autres acteurs sociaux, preuves de sa politisation et de la subjectivation antagonique croissante de ses membres³⁷⁶.

L'ensemble de ces gammes du répertoire sont utilisées de manière différenciée suivant les ports (même lorsqu'il s'agit d'actions nationales) et sont surtout évolutives et dynamiques, sans d'ailleurs que le caractère « radical » des dockers soit toujours dominant. Ainsi, à Iquique, suite au tremblement de terre (8,3 sur l'échelle de Richter) et au violent Tsunami qu'a connu la région de Tarapacá en 2014, les dirigeants de la FETRAPRI décident d'abandonner

376 Tilly et Tarrow définissent la formation d'une coalition comme « *l'établissement entre deux, ou plusieurs, acteurs jusque là distincts d'une coordination visible et directe de revendications* » **et une intermédiation comme** « *production d'une nouvelle liaison entre deux sites jusque-là disjoints ou faiblement connectés* » (Charles Tilly, Sidney Tarrow, *Politique(s) du conflit*, op. cit., p. 335 et p. 353).

—temporairement— leur orientation combative pour opter en faveur du dialogue. Ils multiplient ainsi les instances de négociation avec l'entreprise, les acteurs économiques locaux ou les autorités régionales afin d'accélérer le processus de reconstruction, et mettent de côté leurs luttes revendicatives classiques et « disruptives ». Ce qui d'ailleurs a signifié une perte d'influence relative au niveau de l'Union durant quelques temps³⁷⁷. Dans ce cas, l'urgence de l'aide a été la priorité, même si la FETRAPRI participe de nouveau activement aux mobilisations des dockers à partir de 2015.

377 Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit., pp. 65-70.

V) L'épreuve de force. La campagne pour la « ley corta » : conquêtes, alliances, dissensions, répressions

A/ De la victoire de Lirquén à la lutte nationale pour la « ley corta » (2011-2013)

Dans la période 2010-2012, l'UPBB puis l'UPCH, consolident leur mode d'organisation interne. Une direction nationale (avec un système de porte-parole et de congrès) parvient à établir un agenda de revendications clair et échelonné, offrant des perspectives de mobilisations partagées par tous les syndicats de base. Globalement, le flux de conflit qui s'ouvre connaît plusieurs étapes, dont on peut isoler quatre phases :

- 2010-2012 : consolidation des Unions régionales, multiplication des paralysies et blocages de manière « explosive » et pas toujours coordonnée au plan national
- 2013-2014 : affirmation de l'UPCH comme acteur syndical national de premier plan et lutte pour la « loi courte »³⁷⁸, dont la demi-heure de pause-repas, avec un usage plus rationalisé de l'appel à la grève et des paros de advertencia.

378 La « loi courte » (*ley corta*) fait référence à un ensemble de demandes immédiates des travailleurs marítimo-portuaires, qu'ils distinguent de la lutte pour une transformation législative de long terme, qu'ils appellent de leurs vœux, autour d'une loi générale et nationale des ports. Nous revenons en détail sur la lutte pour la « loi courte » dans les prochains paragraphes. Voir aussi l'infographie en Annexe 23 qui résume les apports de la loi.

- 2014-2015 : année complexe pour l'UPCH qui obtient une grande victoire avec la promulgation d'une loi sur les ports (mars 2015) et des promesses de régulation à long terme. Mais elle doit aussi affronter plusieurs dissensions internes, une défaite écrasante à Mejillones et une phase répressive contre certains de ses dirigeants (dont Sergio Vargas) – début 2014.
- 2015-2017 : période marquée par les discussions autour de la réforme du code de travail promise par la présidente Bachelet (débat au cours duquel l'UPCH sera un acteur important), mais aussi de redéfinition et de débats internes sur comment organiser l'Union sur le long terme.

Nous nous concentrerons ici sur les trois premières phases de la courte vie de l'UPCH, pour évoquer en conclusion seulement certains éléments des dernières années. Au cours de ces divers moments, l'Union du BioBío reste un élément moteur de l'UPCH et, d'une certaine manière, un *facteur constituant* de celle-ci. Solidement ancrée autour de syndicats forts et légitimes comme le SESV et mettant à profit des conditions géographiques (proximité des ports), subjectives et historiques (soutien d'asseurs et militants chevronnés) et économiques (certains produits forestiers ne pouvant supporter plusieurs jours de grèves) pour construire coordination et unité.

Néanmoins, l'UPBB (comme plus tard l'UPCH) doit faire, à plusieurs reprises, la démonstration de son utilité auprès des ports ou des syndicats les plus frileux ou hésitants. C'est ce qui se passe à la mi-2011, dans un conflit qu'on peut considérer comme fondateur dans l'histoire de l'UPCH. A cette époque, le port de Lirquén est en marge

du processus de convergence, notamment du fait des positions d'un dirigeant, José Rubio, qualifié de « corrompu » et de « pro-entreprise » par plusieurs acteurs (dont Gonzalo Díaz). Si en 2011, Rubio est parti à la retraite, Lirquén n'a pas pour autant intégré le premier congrès de l'UPBB. A la mi-mai débute un conflit dans ce port de Lirquén suite à la décision unilatérale de l'entreprise de rompre un CPTT et de baisser drastiquement le nombre d'hommes par « *cuadrilla* », ce qui signifie une perte sèche pour chaque tour de travail. A cette protestation s'ajoutent des revendications sur les tarifs : 9 syndicats et 240 travailleurs de la *Federación de Trabajadores Eventuales* se mobilisent, mais leur action isolée est donc fragile, d'où une répression policière rapide et violente³⁷⁹. Le second congrès de l'UPBB a eu lieu le 9 mars, un mois avant. Le dilemme est alors pour les hommes de l'UPBB de mettre en pratique un « *paro solidario* » tel que préconisé durant leur congrès, mais, dans ce cas précis, en faveur d'un syndicat qui a jusque-là boudé l'Union. Face à la situation désespérée de leurs camarades, c'est la solidarité de classe qui l'emporte plutôt que les calculs d'appareil et les bases poussent la direction de l'UPBB à se mettre en grève :

Fue difícil porque la gente siempre ha visto a Lirquén, con esa característica, por lo que hizo este dirigente que lo transformó en un puerto muy, muy pro empresa. Una cosa similar que pasaría si Valparaíso decidiese meterse a la Unión Portuaria. Eh, la gente miraría con mucha desconfianza por todo el daño que genero en

379 De nombreux articles de presse sont publiés alors sur ce conflit, voir par exemple : « Conflicto en Puerto Lirquén », *Agencia de Noticias*, 26 mai 2011.

el movimiento. Y eso fue el problema que hubo, con todo. [Los de Lirquén] fueron haciendo paralizaciones, y ya convenció a la gente, mucha gente dijo «bueno, si los dirigentes son unos idiotas, unos estúpidos, valen callampa como dicen, la mayoría corruptos, pero a la gente no podemos dejarla bota': son nuestros compañeros, tenemos que apoyarlos», y las bases dicen «vamos a apoyarlos». Empezamos con paros pequeños: ya, advertencia, 2 horas de paro por turno, después 4 horas, etc... El paro se alarga por los 23 días...³⁸⁰.

En fait, plus qu'une paralysie continue de la production, toujours difficile à maintenir, les syndicats de Coronel et San Vicente, organisent « *le chaos* » (dixit Díaz). Ils assurent certains tours de travail et d'autres non, menacent d'un blocage total les différentes entreprises et, surtout, assurent les syndicats de Lirquén qu'aucune charge, et aucun navire venu de ce port ne sera traité dans un autre terminal du BioBío. Dans un communiqué du 19 mai, José Agurto y Pedro Riquelme, porte-parole de l'UPBB proclament haut et fort que cet accord sera défendu « *con sangre* », si nécessaire »³⁸¹. L'impact sur l'économie locale est immédiat : les entrepôts débordent. Des entreprises comme Arauco doivent même commencer à louer et à entreposer la cellulose dans des maisons et des camions, avec l'espoir de pouvoir charger plus tard à Coronel ou San Vicente. Autour du 21 mai est organisée une rencontre nationale de l'UPBB en présence de dirigeants de Huasco,

380 Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 28 juillet 2015.

381 Comunicado de l'UPBB, 19 mai 2011 (Archives UPBB).

d'Iquique et de tout le BioBío, y compris ceux de Lirquén. Ces derniers annoncent qu'un accord est en cours avec l'entreprise, mais que la gérance exige au moins trois noms de travailleurs mobilisés à licencier « pour l'exemple ». Une menace inacceptable pour l'UPBB qui annonce le 6 juin 2011 une paralysie totale, continue et régionale des ports. Le communiqué précise :

*Los trabajadores portuarios de la región ya nos cansamos de promesas incumplidas, de abusos patronales y de soluciones a medias. Queremos que de una vez por todas seamos realmente escuchados y atendidos por todas las entidades, tanto públicas como privadas, que se relacionan con nuestro quehacer y, en este caso, en particular por la empresa Puerto Lirquén S.A. y de parte del gobierno nacional los ministros del Interior y la del Trabajo. Esperamos ser atendidos en estas peticiones y que no se nos obligue a radicalizar aún más este movimiento, pues sabemos que ello afecta en demasía a la región como al país en sus afanes de crecimiento y desarrollo*³⁸².

Les entreprises cèdent au bout de 5 jours : la victoire est totale pour l'UPBB après 27 jours de conflit. Les travailleurs détenus par la police durant la lutte sont libérés, aucune sanction n'est prise et une augmentation échelonnée des revenus, de 30 à 40% selon les salaires, est garantie (alors que les tarifs moyens de Lirquén restent largement plus bas que ceux des ports voisins). Le patronat du secteur se désole publiquement des millions de dollars perdus et des dégâts faits sur « toute

382 UPBB, "Comunicado público", 6 juin 2011 (Archives UPBB).

la capacité productive » de la VIIIème région : secteurs forestier, de la pêche, du saumon, du fruit et de l'industrie alimentaire³⁸³. Ce que les médias qualifient alors, comme le « plus grand conflit portuaire » des dernières années³⁸⁴, représente un saut qualitatif pour l'UPBB. Le 12 juin 2011, Lirquén fête dans la rue cette victoire. Les dockers et leurs familles, mais aussi des étudiants, des organisations syndicales amies et même les commerçants défilent. La « communauté du port » est en liesse...

Photo N° 15. Manifestation populaire fêtant la victoire des dockers de Lirquén (2011)



Source : Resumen.cl, 13 juin 2011.

383 “Pérdidas millonarias y acuerdos colectivos en proceso marcan paros portuarios”, *Mundo Marítimo*, 10 juin 2011 y “Trabajadores portuarios de Lirquén deponen paro”, *Mundo Marítimo*, 13 juin 2011.

384 “Portuarios de San Vicente y Coronel paralizaron actividades en apoyo a Puerto Lirquén”, *Biobío*, 7 juin 2011.

Désormais, les syndicats de Lirquén sont un acteur partie prenante de l'UPBB et convaincus de l'utilité de l'UPCH³⁸⁵. Cette dernière se trouve confirmée dans ses perspectives, et durant l'année suivante c'est ce système de mobilisation de port à port qui va être mis à contribution, mais cette fois au plan national.

Dès le début de 2012, la revendication de la dévolution des impôts injustement prélevés depuis 1981 offre l'opportunité de tester la force de la toute jeune Union. En effet, si, par une circulaire de septembre 2010 (et suite à plusieurs mobilisations), le ministère du Travail a bien fini par reconnaître la nécessité de modifier ces prélèvements sur le travail intermittent³⁸⁶, le gouvernement de Sebastián Piñera (droite) -qui vient de s'installer au pouvoir- refuse de donner un caractère rétroactif à cette nouvelle norme. C'est pourtant ce qu'exige l'Union. Le refus de l'exécutif est connu le 25 janvier et immédiatement un communiqué annonce une paralysie portuaire nationale et totale à partir du matin du 30 janvier, des ports d'Arica, Iquique, Tocopilla, Chañaral, Caldera, Huasco, Coquimbo, San Vicente, Lirquén et Coronel :

Advertimos al gobierno, que de no obtener una respuesta satisfactoria de nuestras demandas en las próximas horas no descartamos radicalizar la movilización nacional con las consabidas

385 Voir le témoignage d'Alejandro Albornoz (Concepción, 4 décembre 2015).

386 Qu'il s'agisse du travail des dockers ou de n'importe quelle autre activité, fait que soulignent les dirigeants, arguant -avec raison- qu'il s'agit d'une avancée non pas corporatiste, mais destinée à l'ensemble des travailleurs chiliens.

*consecuencias para la economía nacional. Con la fuerza de los que luchan... ¡VENCEREMOS!*³⁸⁷.

Cette menace est destinée à mettre la pression sur le nouvel exécutif. Le 30 janvier est un succès : l'UPBB annonce fièrement le blocage de 100 % des ports au niveau de sa région, et dans la foulée propose à tous les dirigeants de l'Union une nouvelle mobilisation nationale³⁸⁸. Là encore, c'est l'État qui est visé :

*Ante los graves acontecimientos de represión, indiferencia e indolencia por parte del Gobierno de Chile hemos decidido convocar a una Movilización Regional y Nacional de Paralización Total de los Puertos de Chile los días 15 y 16 de Febrero del 2012. Llamamos a todos los trabajadores portuarios a estar alerta y preparados para las 48 horas huelga, a todos los trabajadores de Chile a Solidarizar con nuestra causa, y a todas las Organizaciones Sindicales Nacionales e Internacionales a exigir al gobierno de Chile que resuelvan nuestras demandas*³⁸⁹.

Cette action coordonnée se conjugue, comme souvent, avec des revendications locales et spécifiques : protection sociale à Coquimbo et

387 Unión Portuaria de Chile, "Comunicado de prensa: Paro portuario nacional", 30 janvier 2012 (Archives UPCH).

388 Cf. "Dirigentes aseguran que paro portuario en Región del Biobío tuvo 100% de adhesión", *La Tercera*, 30 janvier 2012; "Portuarios del Bío-Bío se movilizan exigiendo restitución total de impuestos cobrados excesivamente", *Biobío*, 30 janvier 2012 et "Portuarios del Bío Bío concluyen paro y anuncian nueva movilización si Gobierno no acoge sus demandas", *El Sur*, 30 janvier 2012.

389 Unión Portuaria de Chile, "Comunicado público de la Unión Portuaria de Chile y convocatoria a paro nacional de trabajadores portuarios el 15 y 16 de febrero de 2012", 6 février 2012 (Archives UPCH).

Talcahuano, retraites anticipées à Arica, action judiciaire pour « atteinte à la propriété privée » contre 14 dockers de Lirquén (suite à l'action syndicale de l'année antérieure). Malgré le second succès de cette mobilisation³⁹⁰, il faudra une troisième paralysie nationale en octobre de la même année pour faire plier la présidence Piñera. Cette fois, dans une logique assumée de mobilisation graduelle, l'UPCH a lancé une grève nationale « indéfinie ». C'est San Antonio qui initie le mouvement fin septembre (le port reçoit d'ailleurs la visite solidaire de dirigeants du Sud), suivi 3 jours plus tard par les ports du BioBío, puis ceux de Huasco, Iquique, et Chañaral. Les revendications portent non seulement sur le paiement rétroactif des impôts indus, mais reposent aussi au gouvernement la question du départ en retraite anticipée à 55 ans ou dénoncent l'absence de plan de reconversion viable pour les dockers de Talcahuano³⁹¹. Le samedi 6 octobre, au petit matin, un accord est signé avec l'exécutif. Le gouvernement s'engage à un paiement rétroactif des impôts retenus illégalement sur une période de 11 ans. Il offre aussi la possibilité aux dockers ayant une invalidité de travail (d'abord du BioBío, puis de Huasco et San Antonio) de partir en retraite entre 48 et 52 ans avec une pension équivalente au double du salaire minimum – très bas au Chili - (s'ajoutant à partir de 65 ans aux fonds de pension) et annonce le versement d'une indemnisation

390 “Trabajadores portuarios realizan paro de 48 horas por deuda impaga del Estado”, *El Mercurio*, 14 février 2012.

391 “Portuarios inician paro indefinido por demandas negadas por el Estado”, *Resumen*, 3 octobre 2012.

aux travailleurs au chômage du port de Talcahuano (suite au tremblement de terre)³⁹².

A partir de cette date, l'Union, au grand dam d'ailleurs des soutiens parlementaires du président de droite et du grand patronat, est devenue une confédération de premier plan, dont les actions affectent le centre de l'économie néolibérale et qui, lorsqu'elle paralyse ses activités, impose -malgré son illégalité- des négociations aux entreprises mandataires et aux représentants de l'État.

En parallèle, l'Union tente de concrétiser deux idées agitées de longue date par les assesseurs et les militants du BioBío. D'une part, apparaitre comme solidaire des nombreux autres mouvements sociaux qui parcourent la colonne vertébrale du Chili du Nord au Sud (logique d'*intermédiation*) et, d'autre part, se rapprocher activement des syndicats des secteurs dits « stratégiques » de l'exportation afin d'explorer les possibilités de mettre en place des collaborations transversales (logique de *coordination*).

Sur le premier point, les efforts ont été réels et répétés, bien au-delà de 2014 d'ailleurs. Comme on le sait, en 2011, les classes dominantes chiliennes ont été ébranlées par un long et massif mouvement étudiant en faveur d'une éducation « gratuite, publique et de qualité », remettant en cause « l'éducation marchandisée » qui règne en maître dans le pays³⁹³. Très tôt, l'UPBB détermine que cette lutte

392 "Portuarios conquistan importantes objetivos luego de una semana de paralización", *Resumen*, 7 octobre 2012.

393 Parmi de nombreuses publications, voir : **Nicolas Fleet**, « Movimiento estudiantil y transformaciones sociales en Chile: una perspectiva sociológica », *Polis*, N° 30, 2011, URL : <http://journals.openedition.org/polis/2152> et Sandra

de la jeunesse est aussi la sienne, car celle de ses enfants. Au cours de l'année 2011, cette Union régionale va organiser pas moins de 5 *paros solidarios* de quelques heures³⁹⁴ avec les étudiants (voir chronologie en Annexe 15), dont le dernier est réparti sur deux jours (18 et 19 octobre) et fait suite aux décisions prises lors de la rencontre nationale de l'UPCH à Tocopilla (le 15 octobre). Les portuaires participent par ailleurs de diverses rencontres unitaires locales et nationales en soutien à la Confédération des Etudiants du Chili (CONFECH). L'UPBB reprend d'ailleurs aussi les appels des étudiants –très politisés – à l'élaboration d'une Assemblée Constituante pour mettre fin au « système politique de Pinochet » et revendique :

*un Congreso Nacional Constituyente, que resuelva a favor de una educación sin fines de lucro, el fin de la municipalización [de la educación], que resuelva una nueva Constitución, que resuelva la renacionalización del cobre, que resuelva a favor de los intereses de la gran mayoría. ¡A apoyar la movilizaciones de nuestros hijos, los Estudiantes!*³⁹⁵.

Des liens assez étroits sont alors noués entre UPBB et syndicalistes étudiants qui se maintiennent sur la durée (ainsi que nous avons pu le constater de visu en 2015 à San Vicente). Dans le même esprit, la FETRAPRI va établir des relations à partir de 2012 avec les jeunes,

Vera, "Cronología del conflicto: El movimiento estudiantil en Chile, 2011", *Anuario del Conflicto Social*, N°1, 2011, URL : <http://revistes.ub.edu/index.php/ACS/article/viewFile/6251/7997>.

394 Lors de la première grève solidaire avec les étudiants, l'UPBB paralyse l'activité des ports durant deux heures, en appui à la marche nationale.

395 UPBB, « Declaración Pública », 9 juillet 2011 (Archives UPBB).

considérés comme des « alliés » des dockers (une différence notable d'avec l'époque de Silva Berón). L'idée de créer un « bloc syndical » entre dockers, étudiants et marins est même évoquée, sans lendemain cependant³⁹⁶. Ces tentatives de soutiens mutuels, au sein du large spectre du mouvement social, sont réactivées lors du vaste mouvement contre les Fonds de pensions (AFP), autre héritage de la dictature, qui démarre fin 2012 et prend son envol en 2013. L'UPBB dit son souhait de « s'appuyer sur d'autres secteurs en lutte »³⁹⁷ et se plie notamment à la mobilisation nationale du 5 octobre 2012 contre les AFP, participant même à plusieurs séminaires et forums autour de ce thème. Le 26 juin 2013, l'UPCH est l'un des acteurs de la journée nationale de grève en faveur de « réformes profondes » du modèle chilien. Cette protestation multisectorielle réclame de nouveau « une éducation digne, gratuite, de qualité », mais aussi des « retraites dignes » sans Fonds de pension (AFP) et la « renationalisation des ressources naturelles » (dont bien sûr le cuivre)³⁹⁸. L'UPCH s'affiche alors avec la CONFECH aux côtés des mineurs sous-traitants du cuivre (*Sindicato de Trabajadores del Cobre* - SITECO et *Confederación de Trabajadores del Cobre* - CTC³⁹⁹). Dans son communiqué,

396 Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit., p. 82.

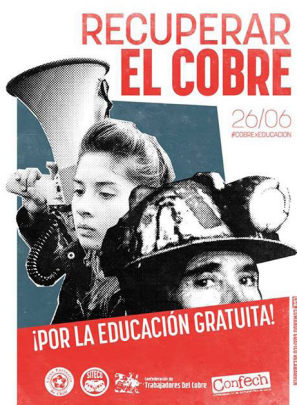
397 UPBB, « Apoyarnos en otros sectores », *Cartilla de información*, N°1, août 2012 (Archives UPBB).

398 « Unión Portuaria de Chile anuncia que paralizará los puertos del país el próximo 26 de junio », *La Voz de Valpo*, 17 juin 2013.

399 Sur les luttes des travailleurs du cuivre, un secteur essentiel et très combatif du champ syndical chilien, voir : Alejandro Montecinos, *Sindicato SITECO: Memoria, identidades, hegemonía. 2000-2006*, Tesis de historia, Universidad Santiago de Chile, Facultad de Humanidades, 2014 et **María Fernanda** Hughes,

l'Union précise qu'il s'agit d'une décision approuvée à l'unanimité lors de son congrès national qui vient de se dérouler à Valparaiso (port où l'UPCH n'est d'ailleurs pas la bienvenue car dominée par la COTRAPORCHI). Les dockers appellent aussi à la réalisation d'une Rencontre de Convergence Sociale (*Encuentro de Convergencia Social*) qui marquerait « *el inicio de una nueva etapa en la lucha social por el nuevo Chile que todos y todas anhelamos* »⁴⁰⁰.

Photo N°16. L'Union portuaire aux côtés des mineurs de cuivre et des étudiants : affiche de la journée nationale de mobilisation du 26 juin 2013.



Source : *El Ciudadano*, juin 2013.

« Re-estructuración capitalista, precariedad laboral y resistencia. La protesta de los mineros del cobre en Chile », *Horizontes Antropológicos*, N° 39, 2013, URL : <http://journals.openedition.org/horizontes/348>.

400 UPCH, « Declaración de la Unión Portuaria de Chile », 15 juin 2013 (Archives UPCH).

Toutes ces mobilisations socio-politiques et solidaires ne font d'ailleurs pas forcément consensus parmi les dockers attachés avant tout à défendre leurs revenus et leurs acquis. González Cañas le reconnaît volontiers :

Es un tema de conflicto que hemos tenido, porque los compañeros dicen: ¿por qué tengo que parar yo si otros no paran? ¿Por qué tengo que parar por los estudiantes si otros sectores no paran? Y eso genera conflicto porque igual que paren sólo los puertos en apoyo a los estudiantes o por las AFP, mientras el sistema de AFP afecta a todos los trabajadores y nadie [más] pare: ¿por qué vamos a parar nosotros, si nosotros no vamos a cambiar el mundo? Pero si podemos prender la mechita, decimos nosotros...⁴⁰¹.

D'autre part, il est remarquable que l'UPCH évite de s'engager auprès de la CUT, organisation suspectée d'être une courroie de transmission des partis de la Concertation, et d'être peu démocratique du fait de son système de représentation indirecte, situation confirmée par plusieurs études sur le sujet⁴⁰². L'Union a même refusé de participer aux deux journées de mobilisation nationale impulsées par la centrale en faveur des étudiants, en aout 2011 puis de nouveau le 11 juillet 2013. En 2011, l'UPBB explique publiquement qu'elle ne saurait légitimer la CUT :

401 Entretien avec Carlos González Cañas, Coronel, 30 avril 2015.

402 Voir notamment : Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, "Democracy Without the Workers: 25 years of the Labour Movement and Mature Neoliberalism in Chile", op. cit. et Sebastián Osorio, "De la estrategia concertacionista al sindicalismo de contención. Un balance de la CUT en la postdictadura, 1990-2016" in Julio Pinto, Camilo Santibáñez, Ignacio Ponce (ed.) *Trabajadoras & trabajadores*, op. cit., pp. 127-154.

*que nunca ha defendido, ni apoyado las reales demandas de los trabajadores del país, sino que sólo ha servido como una institución que todos los gobiernos postdictadura han utilizado para sus propios fines*⁴⁰³.

Cañas témoigne de cette évaluation négative lorsqu'on l'interroge sur l'absence de relation plus étroite avec ce qui reste tout de même la principale centrale syndicale du pays :

*yo no soy partidario mientras que la CUT no cambie su sistema dirigencial. Porque la CUT está dominada por los partidos políticos y estos marchan según el gobierno, y si el gobierno le dice “que no paren porque es el gobierno de los trabajadores y la CUT es de los trabajadores”, “¿cómo va a parar nuestro gobierno?”... Siempre he dicho: un trabajador, un voto. Porque la CUT se representa por sectores que ni siquiera tienen... por dirigentes que están ahí y no tienen base sindical. Para mí, un dirigente que este dentro de la CUT, primero que todo, tiene que pertenecer a un sindicato, y tiene que trabajar por lo menos*⁴⁰⁴.

D'autres, comme Sergio Vargas (San Antonio), pourtant ex-membre de la CUT, partagent le même sentiment, alors que Pedro Riquelme (Coronel) préfère modérer ce jugement sévère. Mais, en ce qui concerne l'établissement d'une coordination avec d'autres forces syndicales, ce sont les secteurs « stratégiques » qui sont privilégiés : mineurs du cuivre (SITECO ou CTC), syndicats de travailleurs de l'industrie

403 “Portuarios explican porqué no se sumaron al paro convocado por la CUT”, Resumen, 24 août 2011.

404 Entretien avec Carlos González Cañas, Coronel, 30 avril 2015.

forestière (telle la *Federación de Trabajadores Forestales de la Provincia de Arauco* – FETRAFOR) ou encore de la pêche. L'UPBB, là encore assez en avance, organise les premières « rencontres des syndicats de l'exportation » dès septembre 2010, les secondes ont lieu un an plus tard. Dans d'autres régions, plusieurs syndicats font également des efforts en ce sens. Selon Camilo Santibañez, ces tentatives auraient été aussi influencées par la présence d'assesseurs liés à l'OCL, partisans de tels rapprochements⁴⁰⁵. Début 2013, l'Union portuaire du Nord annonce vouloir reproduire l'idée d'un « Conseil des syndicats de l'exportation », en se rapprochant à nouveau des syndicats de mineurs de la région⁴⁰⁶. La même année, ce sont les organisations de la III^{ème} région qui s'essayent à un « réseau » (*red*) syndical d'Atacama (fondé le 28 septembre). Aux côtés des dockers de Huasco, Caldera et Chañaral, les salariés du *Sindicato de Minera Candelaria* appellent à l'unité, particulièrement pour se battre en faveur d'un nouveau système de prévision sociale et de retraites. A cette occasion, Robinson Ávalos déclare à la presse:

*Nosotros decimos que el eslabón productivo de Chile empieza arriba en las mineras, y termina en los puertos de embarque; por lo tanto, todos los trabajadores que están desde arriba hasta el último que está en el embarque, deberíamos ser también partícipes de las ganancias que tienen las empresas*⁴⁰⁷.

405 Camilo Santibañez, «Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena», op. cit.

406 «¡Portuarios a vencer! Avanza la organización sindical en los puertos del Norte», *Solidaridad*, N° 15, Año 4, marzo-abril 2013, pp. 6-7.

407 «Trabajadores portuarios y mineros de Atacama realizan primer encuentro regional», *Mundo Marítimo*, 4 octobre 2013.

Globalement, ces tentatives ont du mal à porter leurs fruits, au-delà de contacts de dirigeants à dirigeants et de déclarations d'intention. Une réactivation d'un rapprochement national entre la CTC, l'UPCH et d'autres secteurs « stratégiques » a pourtant lieu en mars 2015 lors de la discussion sur la réforme du code du travail, cette fois durant le gouvernement Bachelet (comme nous le verrons ci-dessous).

Malgré les limites bien réelles de l'UPCH, au moment d'essayer d'élargir le spectre de ses soutiens, après plusieurs victoires nationales, les dockers entament l'année 2013 avec l'impression que tout est possible s'ils parviennent à maintenir à flot cette nouvelle organisation. Leur prochain défi est d'obtenir –enfin– une avancée législative significative, quant à leurs revendications historiques. Cette lutte va connaître plusieurs rebondissements qui montrent, d'une part, l'importance de l'unité portuaire pour affronter ce scénario, mais aussi, d'autre part, la fragilité de ces syndicats si les dissensions ou les erreurs viennent saper cette force syndicale durement construite depuis les années 2000.

B/ Forces de la solidarité portuaire. La lutte pour la « media hora » et la grève nationale de 2013

Comme en témoigne Sergio Vargas, un des principaux leaders des dockers à San Antonio et pendant un temps figure centrale de l'UPCH :

el último conflicto grande nace en el 2013, pero se prolonga en el tiempo. En el 2014, en enero del 2014 se agudiza este conflicto que tenía que ver con una sola condición, que era el tema del

*paro de la famosa media hora [de colación], que fue siempre fue llevada adelante por los trabajadores de San Antonio, especialmente por los trabajadores de la FETRAMPEC [Federación de Trabajadores Marítimos Portuarios Eventuales y Contratados]... Fuimos los que, siempre, desde el 2005 en adelante, empezamos a pelear el tema de que teníamos derecho a media hora de colación como el resto de los trabajadores*⁴⁰⁸.

Comme nous l'avons déjà expliqué, il s'agit pour les dockers de faire reconnaître cette fois un droit à une véritable pause-repas de 30 minutes et d'exiger l'installation de cantines et lieux adéquats au repos. Ce qui va devenir une lutte d'ampleur nationale et paralyser durant des semaines l'ensemble de la chaîne primo-exportatrice, démarre là où personne ne l'attendait vraiment. En effet, l'étincelle part d'un port où l'UPCH est assez marginale : le port d'Angamos à Mejillones (600 travailleurs), terminal de chargement de cuivre, ayant 4 quais et qui -depuis sa construction en 2003- est sous concession du puissant groupe des Von Appen, ULTRAPORT. Sur le plan syndical la situation y est complexe : la COTRAPORCHI et la COMACH sont majoritaires, avec 4 des 5 syndicats, et aucun d'entre eux ne contrôle la *nombrada* (dans les mains de l'entreprise). Début mars 2013, fidèle à son caractère de « partenariat social », la confédération présidée par Sergio Baeza se met d'accord avec l'entreprise pour monnayer la pause-repas à hauteur de 3200 pesos (brut) par tour. Mais cette mesure applicable seulement aux travailleurs intermittents, tourne le dos

408 Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

à une pause-repas réelle, et pour tous, prise durant le tour de travail. Les évènements s'accroissent alors (voir la chronologie spécifique sur ces événements en Annexe 20⁴⁰⁹). Car la négociation de la COMACH et de la COTRAPORCHI n'est pas du goût de tous les dockers, et encore moins de la jeune direction du Syndicat numéro deux. La force de ce syndicat est, notamment, de réunir la majeure partie des grutiers d'Angamos⁴¹⁰. Récemment affiliée à l'Union portuaire, en janvier 2013, cette organisation de *contratados* prend la décision –contre toute attente– de proposer de regrouper intermittents et salariés sous contrat, dans un syndicat unitaire de *Trabajadores Portuarios Contratados y Eventuales Unidos*, décision destinée à protéger davantage les intermittents⁴¹¹, et validée dans un premier temps par l'inspection du travail d'Antofagasta.

Margarita Peña, avocate du travail engagée aux côtés des salariés, bien connue à Santiago également pour son militantisme⁴¹², a

409 Consulter également la reconstitution des faits réalisée par : Erick Rojas y José Tomás Santa María, "Cómo el 'paro colación' de Angamos se convirtió en un conflicto nacional que tiene en jaque a los exportadores", *La Segunda*, 5 avril 2013.

410 Ce petit syndicat, initialement de quelques dizaines de membres, arrive à regrouper –selon l'un de ses dirigeants et de plusieurs articles de presse–, la majeure partie des travailleurs du site, suite à la démonstration de sa combativité durant le premier conflit de mars-avril 2013 (soit 280 intermittents et 160 dockers en CDI).

411 Une décision prise suite au décès dans le port d'un docker intermittent, Hernán Godoy, le 24 décembre 2012 : sa mort est classée comme « naturelle », et sa famille laissée sans droits, alors que le principal syndicat d'intermittents refuse de contester l'interprétation de ULTRAPORT et de l'inspection du Travail (Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016).

412 Elle appartient à une petite organisation d'origine trotskyste, « sympathisante de la IV^{ème} internationale (CI) », la *Tendencia Socialista Revolucionaria* (TSR) et elle anime aussi un espace syndical, l'AIT (*Asociación*

accompagné depuis le début ce petit syndicat dans cette mobilisation. Elle témoigne de son arrivée à Angamos, sollicitée par le syndicat :

los dirigentes que yo conocí eran 3: el presidente Richard Orellana, el secretario Enrique Solar y el tesorero Jorge Cofré: esos eran los 3 dirigentes que yo conocí. Ahora, gran experiencia como dirigentes no tenían... Pero sí, sobre todo diría yo, en el presidente del sindicato, existía una clara voluntad de lucha, una clara voluntad de ejercer un sindicalismo y de construir un sindicalismo honesto, democrático, de lucha. O sea ahí brillaba la conciencia de clase en ese sindicato, ellos tenían como contra ejemplo el sindicalismo patronal representado por los sindicatos de COTRAPORCHI, y digo patronal porque justificaban lo injustificable⁴¹³.

Ces jeunes dirigeants revendiquent au contraire un syndicalisme très combatif, se disant même “révolutionnaires”, bien que sans affiliation partisane, selon les mots d’Enrique Solar lorsque nous l’interrogeons en mai 2014 (voir son témoignage en Annexe 27). Patiemment, ils parviennent à construire une organisation syndicale qui détonne dans le port, axée sur la participation, l’unité intermittents-employés et le rapprochement avec l’UPCH. Peña raconte :

hay una particularidad de este sindicato, y que también después les jugó un poco en contra: era el hecho de que reunía a

Intersindical de Trabajadoras y Trabajadores Clasistas). Voir le bilan qu’elle tire de cette expérience et son récit détaillé des faits dans : « Balance y lecciones del paro portuario de Mejillones », *Revista Rearme*, juin 2014, URL : <http://cargocollective.com/rearme/filter/portuario/BALANCE-Y-LECCIONES-DEL-PARO-PORTUARIO-DE-MEJILLONES-diciembre-2013>.

413 Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

trabajadores que ejercían sus funciones en el puerto Angamos ubicado en Mejillones, [pero] habían otros sectores que trabajaban en el puerto de Antofagasta, y otros en Coloso y Esperanza... Son distintos puertos. Entonces el sindicato unificaba a todos estos trabajadores. Por lo tanto, por lo menos a mí me toco participar en distintas asambleas, en distintas localidades, no todas eran en Mejillones. Pero sí las asambleas en Mejillones eran muy numerosas, muy combativas, muy participativas⁴¹⁴.

Le 11 mars 2103, Enrique Solar et Richard Orellana appellent les travailleurs à prendre leur pause repas et à faire une pause de 30 minutes, malgré les consignes contraires d'ULTRAPORT. La réaction de la direction est vive, d'autant que les 4 autres syndicats du port ne suivent pas leurs camarades et, même, distribuent des documents remettant en cause la position du syndicat numéro 2. L'entreprise annonce que toutes les demi-heures prises seront décomptées des rémunérations et les leaders du syndicat sont menacés de sanctions. Le 16, à 15h30, les dockers du syndicat minoritaire se disent en grève illimitée. La tension monte rapidement, d'autant que le 18 les syndicats liés à COMACH et COTRAPORCHI rentrent, sous protection des forces de l'ordre, dans le port pour travailler. Ce même jour Enrique Solar est violemment frappé par les carabiniers, et 14 dockers mobilisés sont détenus. Solar témoigne de la militarisation du port, de la collaboration active des syndicaux dits « pro-entreprise » (dont Víctor Flores, un des dirigeants locaux) pour essayer de casser la grève. Il pointe

414 Ibid.

également la violence à l'œuvre des forces spéciales de carabiniers, qui le lynchent littéralement une fois monté dans un fourgon :

era una cara visible y fui brutalmente golpeado y quedé en silla de ruedas. Hubo una semana en que no me podía mover. Donde me quebraron la nariz. Casi como una plasticina me había quedado la nariz. Me fracturaron el pómulo y parte de la mandíbula. Tuve que ser intervenido de urgencia, y no se sabían las condiciones en que iba a quedar. Una operación de largas horas durante el mismo día, en la amanecida de la clínica La Portada. ¿Por qué? Porque el hospital no me quería recibir, y estaba custodiado por carabineros. Esto parece una película, pero es verdad, es la realidad que me tocó vivir⁴¹⁵.

Face à cette situation répressive, les mécanismes de solidarité de l'UPCH se mettent en place, graduellement : on assiste à un mécanisme de *diffusion du conflit à l'échelle nationale*⁴¹⁶. Antofagasta (ATI), Iquique (ITI), San Antonio (STI) y San Vicente commencent à protester auprès du ministère du Travail et se mettent aussi en grève. Certains syndicats de l'Union paralysent leurs activités durant deux heures, puis le syndicat numéro 2 demande l'aide et la présence de leaders de l'UPCH à Mejillones. Les premiers à se rendre sur place sont des camarades de la FETRAPRI (Iquique), plus proches. En

415 Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

416 On entend ici par mécanisme de *diffusion*, « la propagation d'un site à un autre d'une représentation conflictuelle, d'un thème de conflit ou d'une interprétation », ce mécanisme s'insère au sein d'une séquence conflictuelle plus large (Cf. Charles Tilly, Sidney Tarrow, « Comment analyser le conflit » in *Politique(s) du conflit. De la grève à la révolution*, op. cit., pp. 63-92).

parallèle, des syndicats de mineurs de la région annoncent leur soutien avec les dockers d'Angamos. Sous pression, les autorités appellent à la négociation et le 22, se réunissent avec l'intendant Pablo Toloza, un représentant régional du ministre du Travail (SEREMI), le gérant d'ULTRAPORT Francisco Gómez et des dirigeants de tous les syndicats. Le syndicat exige d'abord de négocier sans la présence des dirigeants de COTRAPORCHI (qui doivent quitter la réunion). Les désaccords sur le montant à payer pour la pause-repas sont patents. Le 25, nouvelle négociation, alors qu'entre-temps la direction du travail a confirmé le droit des travailleurs à la pause-repas journalière, mais en laissant ouverte la possibilité de placer cette pause en fin de tour de travail. ULTRAPORT commence à céder sur la construction de cantines et se dit prêt à renégocier le montant des indemnités. Après 13 jours de grève, les 26 et 27, l'extension du conflit se confirme malgré tout puisque 400 dockers d'Antofagasta se mettent en grève, puis la majorité des ports de l'UPCH : San Vicente, Coronel, Lirquén, Iquique (ITI), San Antonio (STI et Puerto Central), Penco, Talcahuano, Muelle CAP, Puchoco, Huasco, Chañaral, Caldera, Puerto Montt et Corral⁴¹⁷.

En même temps, le sous-secrétaire au travail (Bruno Baranda) a fait le déplacement pour essayer de trouver une issue à ce qui est en train de se transformer en un problème national, puis ce sera le tour du sous-secrétaire de l'intérieur. Il faut rappeler quelques éléments du

417 "Por más de 12 días se extiende paro de trabajadores portuarios en Mejillones", *BioBio Chile*, 27 mars 2013.

contexte politique national. Nous sommes à quelques mois seulement du début de la campagne présidentielle qui voit s'affronter le président sortant (Piñera - coalition de droite) à sa principale « challenger », bientôt victorieuse en décembre (au second tour), l'ex-présidente Michèle Bachelet. Cette dernière vient de recomposer une alliance plus large que l'ex-Concertation en intégrant le Parti communiste (*Nueva Mayoría*), essayant ainsi de redorer son blason sur la gauche⁴¹⁸. Pour l'exécutif sortant, déjà très bas dans les sondages, il y a urgence d'éteindre le feu, au moins avant que ne débutent la campagne présidentielle et le premier tour du 17 novembre 2013. C'est en revanche une excellente « structure d'opportunité politique » pour l'Union qui voit une chance de faire entendre sa voix⁴¹⁹.

En ce mois de mars 2013, Sergio Vargas dénonce au nom de l'Union dans la presse les pratiques antisyndicales et la situation à Angamos. Outre la négociation sur la demi-heure, le syndicat numéro 2 exige la réintégration de deux dirigeants (Rodríguez et Portales) injustement licenciés quelques mois avant et la réintégration d'une dizaine de travailleurs mobilisés, mesures également dénoncées devant l'Inspection du travail. En retour, la COTRAPORCHI par la voix de Juan Alcayaga, président du *Sindicato N° 1 Contratados* de Angamos fustige l'UPCH et son « opportunisme », pour avoir

418 Sur ce contexte national, voir : Franck Gaudichaud, *Las fisuras del neoliberalismo*, op. cit., pp. 93-102.

419 Rappelons que Tarrow et Tilly définissent la structure d'opportunité politique comme un « ensemble des caractéristiques d'un régime ou de ses institutions qui, à un moment donné, facilitent ou au contraire entravent l'action collective de certains acteurs politiques » (*Politiques du conflit*, op. cit., p. 335).

mobilisé nationalement pour des problèmes -selon lui- de caractère « particulier »⁴²⁰.

A partir du 28, les réunions sont quotidiennes pour trouver un accord, et cette fois en présence de dirigeants nationaux de l'UPCH, comme Sergio Vargas (le 31, José Agurto arrive sur place en solidarité avec ses camarades). L'invitation aux pourparlers des porte-parole nationaux de l'UPCH est une véritable *certification*⁴²¹ par les autorités du rôle de l'Union (rappelons-le : en dehors de tout cadre légal). A cette date, nombre d'entreprises du secteur crient à la « prise d'otage » et appellent instamment le gouvernement à déclarer la « loi de sécurité intérieure de l'État » permettant une répression rapide de la grève. Les containers et navires non traités s'accumulent dans tous les ports, mais c'est San Antonio qui préoccupe le plus. De fait, au-delà de la situation d'Angamos, la pression est sur les épaules de Vargas. Alors qu'à cette époque de l'année les exportations de fruits battent des records, Valparaiso (dominé par COTRAPORCHI) ne semble plus en capacité d'absorber tant de trafic, alors que le grand port voisin reste en grève. La *Asociación de Exportadores de Frutas de Chile* anticipe déjà 50 millions de dollars de pertes. Alberto Bórquez,

420 Erick Rojas et José Tomás Santa María, "Cómo el 'paro colación' de Angamos se convirtió en un conflicto nacional que tiene en jaque a los exportadores", op. cit.

421 Sidney Tarrow définit la « certification » d'une mobilisation collective comme « *la reconnaissance des identités et de l'activité publique légitime d'acteurs nouveaux ou nouveaux à un type particulier d'activité* » par l'État ou d'autres acteurs de la société civile. Définition tirée de : **Sidney** Tarrow, « La contestation transnationale », *Cultures & Conflits*, N° 38-39, été-automne 2000, URL : <http://journals.openedition.org/conflits/276>.

le gérant du terminal de San Antonio - STI, s'alarme : plus de 15.000 conteneurs par semaine (dont de nombreux réfrigérés) sont bloqués et l'équivalent de 2000 tours de travail qui se trouvent ainsi perdus⁴²². En ce début avril, les mobilisations se poursuivent néanmoins. Le 3 avril : 80% des ports du pays sont paralysés depuis une semaine. L'UPBB organise une manifestation solidaire avec Angamos contre ULTRAPORT dans le centre de Concepción.

Photo N° 17. Affiche de la manifestation du 3 avril 2013 organisée par l'UPBB



Source : Archives UPBB (avril 2013).

Ce même jour, un communiqué national de l'Union lance :

422 "Portuarios de Mejillones continúan paralización que afecta a otros puertos del país", *Mundo Marítimo*, 1 avril 2013.

Todo esto podría solucionarse rápidamente si el señor Von Appen accediera a lo solicitado, la reincorporación de los trabajadores desvinculados y finalizar las persecuciones sindicales, pero prefiere esconderse tras ministros, chantajear a empresarios y gobierno en general y presionar para que se nos aplique la Ley de Seguridad Interior del Estado, lo cual también constituye otra medida ilegal. Esperamos que esta situación se normalice, que el gobierno a través de su Presidente se haga parte⁴²³.

Ce même jour, FEDEFRUTA (syndicat patronal du fruit) annonce 400 millions de dollars de pertes potentielles et l'arrêt temporaire des récoltes pour des milliers de saisonniers, faute de capacité de stockage réfrigéré. Finalement, le 4, ULTRAPORT semble plier et dans un communiqué annonce que « **sur pétition expresse** » et « **pour des raisons du bien supérieur** manifestées par les autorités », les demandes du syndicat numéro 2 ont **été** acceptées. Une résolution dans un premier temps rejetée par le syndicat, faute de garanties, car si les syndicalistes expulsés sont bien **réintégrés, c'est une** table de négociation avec la ministre du Travail (Evelyn Matthei) qui doit fixer les modalités pour les pause-repas. Finalement, un accord est trouvé : le paiement sera de 3600 pesos nets/jour, la pause repas pouvant être prise *après* le tour ou *durant* celui-ci. Cette décision est laissée par la ministre du Travail « au libre arbitre » **de l'entreprise concernée** (les ports étant néanmoins obligés d'avoir des cantines décentes)⁴²⁴.

423 UPCH, *Comunicado*, 3 avril 2013 (Archives UPCH).

424 "Finaliza conflicto que originó paro portuario a nivel nacional", *La Tercera*, 6 avril 2013.

Selon les lieux, cette solution reste ambiguë et assez aléatoire, ce qui explique la relance du conflit par la suite. Selon les dirigeants d'Angamos et San Antonio, l'UPCH (et surtout l'UPBB) aurait commis l'erreur de lever la grève trop tôt, avant de clarifier tous les points de la négociation⁴²⁵. Du point de vue de l'UPBB, forte de ses expériences de grève unitaires régionales, la victoire est pourtant claire :

Tras esta movilización queremos dejar en claro que ningún trabajador portuario se encuentra sólo, que toda persecución laboral y sindical será respondida de la misma forma como se realizó en esta ocasión. La Unión Portuaria tiene una clara misión de defender y promover los derechos laborales, de libre organización y de una vida digna de todos los trabajadores portuarios del país y si, lastimosamente, el Estado no es capaz de realizarlo siempre actuaremos en pro de los nuestros, porque nuestra lucha es legítima⁴²⁶.

C'est aussi en substance ce que Robinson Ávalos (Huasco) déclare à la presse. Tout en reconnaissant qu'il reste plusieurs questions à « améliorer », il insiste sur le fait que cette grève nationale historique a servi à unir davantage les travailleurs dans la conquête de leur « dignité », mais aussi de droits aussi élémentaires que de pouvoir avoir accès à une cantine ou à des sanitaires⁴²⁷.

425 C'est ce que suggère aussi Margarita Peña dans la revue *Rearme* : « *se quería seguir el paro por unos días más para dejar planteado un triunfo claro... pero los voceros de la Unión Portuaria del Bio Bio no. Se apoyaron en argumentos como que 'eran nuevos' y cosas por el estilo* » (op. cit., juin 2014).

426 UPBB, « Comunicado Oficial », 5 avril 2013 (Archives UPBB).

427 « Portuarios consideran que paro sirvió « para unir más a los trabajadores », *Cooperativa*, 6 avril 2013.

Un élément qui a certainement accéléré l'issue finale de ce conflit est un évènement presque inespéré : durant les derniers jours, des dockers de base du Terminal 1 (*Terminal Pacífico Sur* - TPS), également propriété de ULTRAPORT, ont commencé à se rebeller contre leurs dirigeants de la COTRAPORCHI et à se mettre en grève en solidarité avec leurs camarades de Angamos⁴²⁸. Certains d'entre eux se sont même rapprochés de San Antonio et de l'UPCH. Ils sont dénoncés -et même menacés physiquement- pour cela par les hommes de Roberto Rojas (COMACH) et ses acolytes de la COTRAPORCHI auprès de l'entreprise qui essaye d'empêcher leur mouvement⁴²⁹. Cette révolte de courte durée, dans le dernier grand port encore en fonction, fait planer la menace d'un blocage *total* du pays. Elle montre également les tensions à l'œuvre dans l'ensemble du champ syndical et explique l'insertion croissante de jeunes « dissidents » de l'Union dans le port de Valparaiso (comme Pablo Klimpel) qui devient de plus en plus légitime au sein du syndicat numéro 1 d'intermittents (pourtant sous hégémonie de Rojas)⁴³⁰. La force acquise par l'Union semble à son apogée.

428 "Puerto de Valparaíso empieza a sufrir efectos de movilización y ayer atendió solo a una nave", *El Mercurio*, 5 avril 2013.

429 Un récit détaillé de cette rébellion d'une partie des bases de la COMACH à Valparaiso est présent dans : « Balance y lecciones del paro portuario de Mejillones », *Rearme*, *op. cit.*

430 Klimpel raconte également les batailles internes qu'il livre au sein du *Sindicato de Trabajadores Transitorios y Eventuales de Valparaíso* (COMACH) jusqu'à être finalement élu, en 2015, au sein de la direction du syndicat, malgré l'opposition déclarée de la présidence (entretien avec Pablo Klimpel, Santiago, 25 février 2016).

Yo creo que es el momento más alto de la Unión Portuaria como tal, por lo menos desde el punto de vista de sus acciones. No digo que después no tengan brillo, pero de verdad en ese momento fue muy alto, y se provocó un paro nacional portuario, eh, todos los puertos pararon, [y] fue decisivo para destrabar el conflicto o para obtener un triunfo, el paro de Valparaíso⁴³¹.

En juin 2013, le patronat -au travers de FEDEFRUTA- fait le bilan de la mobilisation. Il appelle à mettre en place des mesures de protection légale et policière face à de tels débordements, tout en soulignant que 80% de l'économie chilienne et tout ce qui dépendait de l'importation ou de l'exportation a été paralysé :

desde la llegada de electrodomésticos hasta la salida de cátodos de cobre. Pero en especial, las tres semanas de inactividad en los terminales portuarios afectaron con severidad al sector frutícola, que el 16 de marzo, cuando partieron las movilizaciones, se encontraba en el momento cúlmine de la temporada, con 1600 contenedores de uva de mesa, manzanas, kiwis, nectarinas y ciruelas comprometidos a mercados como el mexicano, estadounidense y surcoreano, que no pudieron enviarse a tiempo según las fechas acordadas⁴³².

431 Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

432 Ils rajoutent : « 1770 instalaciones, incluyendo frigoríficos y embalajes, vieron su cadena estancada y centros de acopios colapsados, 1600 contenedores con fruta retenidos en los puertos y 300 en San Antonio no quedaron en condiciones de ser exportados ». Cf « Acciones legales y ley para proteger perecibles: Lo que se viene después del paro en los puertos », *Revista FEDEFRUTA*, N° 136, juin 2013, pp. 15-17, URL : http://www.fedefruta.cl/pdf/Revistas/Revista_Fedefruta_136.pdf.

Pourtant, à peine 6 mois plus tard, c'est un nouveau conflit national portuaire qui va remettre à rude épreuve le capitalisme néolibéral chilien. L'Union semble alors « invincible » du fait de sa capacité à gérer la coordination unitaire des ports. Des revendications croisées et un système de porte-parole qui sont désormais reconnus par le gouvernement Piñera comme des interlocuteurs incontournables. Pourtant, plusieurs tensions et fragilités internes sont déjà bien présentes. Dès mars 2013, certains négociateurs de l'État, déboussolés, rapportent au journal *La Segunda* que des revendications émergent dans tous les ports contrôlés par l'UPCH, mais pas toujours de façon coordonnée, et même parfois de manière contradictoire. Il existe notamment un décalage entre l'UPBB – longtemps moteur de l'Union – et les luttes d'un port aussi puissant que celui de San Antonio, tensions ravivées par une rivalité entre dirigeants et cultures régionales. Sergio Vargas ne le cache pas : s'il respecte l'engagement de ses camarades du Sud, il est aigri de voir l'UPBB s'intégrer tardivement dans cette lutte et s'en retirer, selon lui, trop tôt. C'est *son* port qui devrait donner le "la" : « *nosotros los San Antoninos, sabemos que todas las grandes luchas han empezado en San Antonio y se han terminado en San Antonio...* »⁴³³.

De fait, l'accord signé avec la ministre Matthei, alors que l'UPBB avait déjà levé sa grève, ne passe pas à San Antonio. D'ailleurs, le 7 avril, les 800 hommes des syndicats de Puerto Central et STI déclarent qu'ils maintiennent la leur et rejettent une indemnisation qu'ils jugent ridicule (ils demandent 10.000 pesos), mais aussi le fait

433 Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

que cette pause ne soit pas systématique durant le tour de travail. Mais surtout, coup de massue pour la ministre, ils exigent une indemnisation *rétroactive* de cette pause-repas perdue par chaque docker depuis 2005⁴³⁴. En cela, ils reçoivent le soutien des travailleurs mobilisés d'Angamos qui, de plus, commencent à douter eux aussi des engagements d'ULTRAPORT à appliquer les mesures promises (dont la réintégration de leurs camarades licenciés pour activité syndicale). Dans son témoignage, Vargas rajoute que ses hommes sont aussi outrés que ces avancées soient destinées aussi... à ceux du port voisin de Valparaíso et de la COTRAPORCHI qui ont combattu la grève. À partir de cette date, les dockers de San Antonio commencent à prendre la pause repas par eux-mêmes, sans rien attendre de Puerto Central :

Nosotros no aceptamos lo \$3.600 y nos empezamos a tomar la media hora de colación desde ese día en adelante. Esto continua en el tiempo y la FETRAMPEC logra poner nuevamente en la discusión el tema de la media hora de la colación. Nosotros seguíamos insistiendo, que la media hora de colación tenían que tomársela todos los trabajadores porque era un derecho irrenunciable, y lo que había hecho la ministra Matthei al negociar junto con las empresas era ilegal. Y [...] dijimos “muchachos, la media hora de colación es irrenunciable, pero además tiene que pagarnos la diferencia del 2005 a la fecha”⁴³⁵.

434 “Portuarios rechazan oferta y mantienen paro en San Antonio”, *La Tercera*, 8 avril 2013.

435 Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

Un nouveau conflit éclate à partir de décembre 2013. Il montre, cette fois, les limites et les faiblesses de l'Union dans une lutte face à des titans qui ont eux aussi beaucoup appris des conflits récents.

C) Limites de la solidarité portuaire : la deuxième grève nationale et la déroute de Mejillones (2013-2014)

Malgré certaines avancées, les conditions de travail dans les ports en cette année 2013 restent très précaires et dangereuses : en témoigne le drame qui survient le 13 avril dans le port de Coronel, avec la mort d'un docker et l'amputation des deux jambes d'un autre travailleur. En parallèle, les mouvements sociaux se poursuivent dans tout le pays (dont la journée nationale du 26 juin mentionnée plus haut), avec aussi des conflits locaux et régionaux dans plusieurs ports⁴³⁶. Au plan national, et sur la base de l'impulsion de mars-avril, l'UPCH multiplie les déclarations et menaces de paralysies. Ainsi, le 27 août, un communiqué de l'organisation donne 48 heures au gouvernement pour refaire ses calculs concernant les dévolutions sur les impôts indus depuis 1981, suite à de nombreuses erreurs détectées par les dockers. La pression semble fonctionner, si on en croit un communiqué du 4 septembre. Le 22 octobre, en pleine campagne présidentielle, l'UPCH publie une lettre « *en apoyo a nuestros compañeros* » dans

436 Nous renvoyons de nouveau à la chronologie générale en Annexe 15 et à : Camilo Santibañez, "Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena", op. cit.

laquelle elle exprime sa solidarité avec des revendications en cours à Iquique, Puerto Montt et Mejillones. Dans ce terminal, la situation de répression syndicale continue.

De manière parallèle, l'UPBB multiplie les menaces et « *pa-ros de advertencia* » dans la région pour divers conflits locaux. Début décembre, c'est au tour de la toute jeune Union portuaire d'Atacama d'entrer en action. Les dockers intermittents de Caldera se mettent en grève et reçoivent le soutien solidaire de Huasco, puis bientôt celui de Mejillones et l'engagement des syndicats de San Antonio en refusant de traiter tout navire provenant de Caldera. Face à cette action unitaire, deux (SERVIPORT et ULTRAPORT) des trois entreprises cèdent rapidement, tandis que la troisième (B&M) invoque une situation économique fragile. Elle doit finalement aussi se mettre autour d'une table. Les dockers obtiennent une nouvelle victoire : augmentation du tarif / tour, assurance vie payée par l'employeur, diverses bonifications et des bons de formation, y compris une prime de fin de conflit⁴³⁷. Pour les syndicalistes, cela constitue une confirmation de l'efficacité de la stratégie unitaire et coordonnée employée depuis quelques mois :

La experiencia recogida en la Unión Portuaria de Chile, sumado a la confianza que genera el sentirnos respaldados por una organización nacionalmente articulada, unificada, que resuelve sus diferencias en forma democrática y –sobre todo– una organización que alberga de

437 Camila González, "Gran triunfo portuario en Caldera: trabajadores logran beneficios", *El Clarin de Chile*, 3 décembre 2013.

*los mejores elementos de combate de la clase obrera nacional, inspiró a los trabajadores portuarios de Caldera a pelear por más derechos. [...] Sin duda, las empresas no hubiesen cedido tan rápidamente si no hubiese existido la amenaza de una paralización nacional. La solidaridad se hizo sentir y fue gravitante*⁴³⁸.

Il est intéressant de noter que cette époque est aussi celle d'un renforcement des liens entre syndicats de la région au sein de la "Red Sindical de Atacama", déjà mentionnée plus haut. Une mise en réseau permettant aux syndicats des mineurs et des dockers de commencer à parler d'une possible « alliance stratégique minière-portuaire » au service d'un « pacte de solidarité de classe ». Les syndicalistes évoquent la nécessité de construire de manière collective des revendications sectorielles, tout en favorisant la naissance d'un espace de « convergence sociopolitique » prêt à dépasser le néolibéralisme, son système économique et ses institutions⁴³⁹.

Le mois de décembre 2013 annonce en fait une nouvelle séquence d'intense conflictualité sociale et d'insubordination ouvrière dans les ports chiliens, mais cette fois dans un contexte d'opportunité politique qui apparaît beaucoup plus incertain qu'en mars. En effet, le second tour des élections du 17 décembre confirme la victoire de

438 Cité dans : Camilo Santibañez, "Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena", op. cit.

439 Ce réseau réuni, fin septembre 2013, les syndicats de mineurs de *Minera Candelaria*, *Punta del Cobre* et *Cerro Negro*, ainsi que 4 syndicats portuaires de Chañaral, Caldera et Huasco ("Nace la Red Sindical de Atacama", *El Ciudadano*, 1 octobre 2013).

la *Nueva Mayoría* (centre-gauche) de Michèle Bachelet, avec plus de 62% (et une abstention record de plus de 58%). Or, il faut attendre –traditionnellement- jusqu’au mois de mars pour que la nouvelle administration élue prenne ses fonctions. Ce laps de temps de décembre à début mars constitue donc une nébuleuse où les engagements des hommes politiques au pouvoir sont assez instables, peu sûrs et pas très favorables pour arracher des conquêtes sociales ou syndicales.

Le 14, néanmoins, l’UPBB se dit en « état d’alerte » alors qu’une partie des bases « rebelles » du terminal de Valparaíso (Espigón) paraît de nouveau prête à revendiquer ses droits, délégitimer leur direction syndicale conciliatrice, tout en exprimant leur solidarité avec Mejillones, dont les problèmes sont loin d’être résolus. Avec le soutien de figures de la ville-port comme Jorge Bustos, les travailleurs d’Espigón réclament toujours des indemnisations et des mesures de transitions suite à la concession du port par l’entité publique *Empresa Portuaria de Valparaíso* (EPV), qui les a laissés au chômage et dans le désarroi. C’est aussi une occasion pour l’UPCH de continuer à gagner du terrain à « Valpo » contre sa rivale, la COTRAPORCHI. A cette date, dans le Nord, le syndicat des « *eventuales et contratados unidos* » du port de Angamos –toujours dirigé par Orellana et Solar et conseillé par Margarita Peña- se trouve en pleine période de négociation collective (débutée le 5 novembre), ainsi que l’ordonne la loi. Le défi posé par ce jeune syndicat est double : réussir à faire entendre ses revendications non résolues durant le dernier conflit et, en même temps, imposer une négociation collective unitaire pour l’ensemble des dockers qu’ils soient sous contrat ou intermittents. Comme l’a

reconnu Enrique Solar, ce dernier point est une remise en cause directe su système de sous-traitance et du code du travail imposé en 1979 (qui interdit aux intermittents la négociation réglée) :

también nosotros estábamos luchando por la libertad sindical, que se respetara la unión entre trabajadores contratados y eventuales, y al hacer eso casualmente estábamos haciendo cambios al código del trabajo. Estábamos eliminando el subcontrato, porque el trabajador eventual, con el sólo hecho de entrar a un sindicato de contratados podía tener los mismos beneficios, y se acababa la subcontratación en Chile⁴⁴⁰.

Il faut dire que dans un premier temps, cette union intermittents/employés a été légalisée par l'inspection du travail et que cette démarche reçoit le soutien de l'Union portuaire d'Atacama. Pourtant, plusieurs doutes semblent s'élever au sein de l'UPCH sur l'opportunité de s'engager dans une telle bataille de fond, alors que nombre de droits élémentaires ne sont même pas encore conquis. Très rapidement, le syndicat numéro 2 va s'affronter à un mur... infranchissable. A commencer par l'inspection du travail d'Atacama qui revient sur sa première analyse, et même « falsifie » -selon le témoignage concordant de plusieurs acteurs du dossier (corroborés ensuite sur le plan judiciaire)- plusieurs documents pour empêcher cette union inédite des dockers dans une négociation collective. Il apparaît que le ministère du Travail, l'intendance régionale et l'inspection du travail, alertés par la gérance de ULTRAPORT, ont mesuré (bien que tardivement) à quel

440

Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

point l'autorisation de la réforme des statuts d'un simple syndicat de dockers aurait pu mettre en danger, par un effet de jurisprudence, l'ensemble du système de sous-traitance au Chili (en donnant à tous les intermittents la possibilité de s'unir aux salariés en CDI dans le cadre des négociations collectives)⁴⁴¹. Les intermittents du syndicat numéro 2 (qui avaient réussi depuis mars à regrouper de nombreux travailleurs) se retrouvent, contre toute attente, « expulsés » de la négociation. La direction du syndicat, par ricochets, en sort très affaiblie, ce qui déclenche la grève le 23 décembre 2013. Il est important de noter qu'à la différence de la paralysie antérieure, cette grève est légale à ses débuts car elle respecte les délais prévus par la loi en cas de désaccord au cours d'une négociation réglée.

En parallèle, se joue à des milliers de kilomètres de là, la poursuite du conflit pour la pause-repas à San Antonio et alors que le gouvernement s'était dit ouvert au dialogue en novembre, rien ne se met en place. Fidèle à sa réputation « lutte de classes », la fédération dirigée par Vargas annonce que sans réponse de l'exécutif, le principal port du pays est prêt à la grève. C'est chose faite début janvier (le 3) avec une paralysie continue et illimitée.

La conjonction de ces deux conflits vient raviver les braises de mars 2013 et oblige l'UPCH à réagir en urgence, mais cette fois dans une conjoncture où il y a plusieurs conflits en parallèle, plus qu'unis, dans un contexte de transition politique. De plus, les tensions internes se poursuivent. En effet, fin décembre, l'UPBB organise un

441 Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

congrès extraordinaire pour aborder les luttes en plein développement, congrès qui se fait dans le prolongement de la rencontre nationale organisée à Mejillones, le 9 novembre 2013, à laquelle les dirigeants de STI ne participent pas. Lors de cette réunion nationale, certains dockers de San Antonio, malgré tout présents, auraient manifesté une certaine « méfiance » à l'égard de l'UPBB quant à ses positions jugées timides lors des derniers conflits. En retour, ces derniers insistent sur l'importance de mesurer avec attention et prudence les rapports de forces réels avant de s'engager dans un blocage national. Ils détaillent leur proposition d'un usage échelonné du répertoire de la grève en cas de conflits locaux : soit, d'abord, une mobilisation du port concerné, ensuite si nécessaire de l'Union régionale, et, enfin, après un *paro de advertencia*, la construction d'une mobilisation au plan national⁴⁴².

Quoi qu'il en soit les dockers de Mejillones mobilisés se retrouvent isolés durant de nombreux jours. Ils parviennent, malgré tout, à bloquer toutes les entrées de Angamos, à installer des barricades (certaines enflammées) et à empêcher, dans un premier temps, que les travailleurs liés à la COMACH ou COTRAPORCHI entrent travailler. L'occupation persiste jour et nuit :

la huelga fue huelga total, se paralizó el puerto completamente, durante 15 días se mantuvo la paralización completa del puerto, se cerraron los accesos, o sea de verdad fue una huelga muy terrible; se instaló un campamento a un costado de la empresa, entre la

442 Selon le récit qu'en fait la revue *Rearme* (op. cit., juin 2014). Nous avons eu confirmation au cours de conversations informelles que cette « doctrine » de la réponse graduelle est en effet envisagée par les dirigeants de l'UPBB comme la plus adéquate. Elle a d'ailleurs été plusieurs fois mise en pratique dans le BioBío.

empresa y la línea férrea, esa línea férrea transporta en carros el cobre para ser embarcado, y ahí se instala el campamento, y no funcionó el puerto durante 15 días⁴⁴³.

La stratégie d'utilisation de l'espace portuaire de la part des grévistes parvient à déjouer initialement la répression.

Photo N° 18. Les dockers du syndicat numéro 2 bloquent l'entrée du port d'Angamos



Source : Revista *Rearme*, 2014.

Néanmoins, la situation de tension croît de jour en jour, entre travailleurs des différents syndicats d'une part, et entre dockers mobilisés et la direction, d'autre part. ULTRAPORT et plusieurs médias

443 Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

décrivent une escalade de la violence et des actes « illégaux ». Depuis le 23 décembre, les injures fusent entre direction, salariés opposés à la grève et dockers en lutte. Le 27, le gérant général d'ULTRAPORT est même pris à parti dans son véhicule et copieusement insulté et même chahuté par des hommes cagoulés. A un autre moment, c'est Richard Orellana qui menace les gérants, outré qu'ils refusent d'intégrer aux négociations les travailleurs intermittents⁴⁴⁴. Le premier janvier, Luis González, un grutier en grève, est retrouvé grièvement blessé à la tête sur la route entre Mejillones et Puerto Angamos, alors qu'il se rendait au campement des grévistes, dans des circonstances qui font penser à un acte probablement destiné à terroriser les travailleurs mobilisés les plus hésitants. Le syndicat de Mejillones émet alors un communiqué appelant à la solidarité

*a todos los trabajadores del país, a las organizaciones hermanas, a los militantes de la causa obrera a estar alertas y a denunciar este ataque que viene a demostrar que en Chile no existe democracia para los trabajadores*⁴⁴⁵.

La solidarité de l'Union s'est pourtant faite attendre. Les premiers à réagir sont les dirigeants de la FETRAPRI d'Iquique. Début décembre, suite à une réunion (le 6) entre Iquique, Mejillones et l'Union d'Antofagasta, il est décidé d'organiser des mobilisations en solidarité avec Angamos dans tous les ports du Nord, tout en confirmant que les navires de Mejillones seront systématiquement boycottés. A ce

444 "Violencia e ilegalidad marcan huelga portuaria en Angamos", *Nuestro Mar*, 30 décembre 2013.

445 Sindicato Unido de Mejillones, "Comunicado", 1 janvier 2013 (cité par le site web *Noticias G80*, 7 janvier 2013).

moment-là, Nelson Francino –comme porte-parole de l’Union portuaire du Nord- suggère dans la presse la possibilité d’une mobilisation nationale qui pourrait unir les revendications de San Antonio et Mejillones⁴⁴⁶. Le lendemain, l’Union du Nord (Iquique, Antofagasta et Tocopilla) et celle d’Antofagasta (Husco, Chañaral et Caldera) se déclarent en grève solidaire avec Angamos. L’UPBB semble encore hésitante devant une situation nationale qu’elle considère complexe. Elle se dit néanmoins prête « à la lutte » et « attentive » aux événements en cours, précisant que certains de ses dirigeants sont sur place à Angamos. Ce même jour, ULTRAPORT propose une réintégration *individuelle* des travailleurs qui accepteraient de cesser la grève, menaçant ainsi les autres, avec comme argument que le délai légal de la grève serait terminé (ce qui selon Margarita Peña, avocate du syndicat, est faux et constitue une violation flagrante du code du travail). La stratégie est astucieuse : il s’agit en fait de diviser les travailleurs mobilisés et d’affaiblir le syndicat en réintégrant une partie de ses membres jusqu’à la date officielle de fin de grève, s’assurant ainsi que l’accord finalement proposé par l’entreprise soit le seul majoritaire et donc valable aux yeux de la loi⁴⁴⁷.

446 “Trabajadores de otros terminales podrían sumarse al paro portuario”, *vidasindical.cl*, 7 janvier 2014.

447 “Los huelguistas comenzaron a firmar cartas de reintegro, sucumbían porque la empresa decía que esto era ilegal y que los iba a despedir pero si querían salir de la ilegalidad, que firman y conservaban su trabajo. “No trabaje hasta el día 30, le pagamos, pero firme la carta”. Comprendimos que ULTRAPORT diseñó una estrategia destinada a llegar al día 30 con el 50% más uno de las cartas firmadas. Así se termina la huelga legal imponiéndose la última respuesta de la empresa” (revista *Rearme*, op. cit., juin 2014).

Le lendemain, le 8, la répression prend des proportions jamais vues à Angamos avec un déploiement impressionnant de forces spéciales de carabiniers, 40 véhicules à canon à eau et à gaz irritant, 15 patrouilles, un hélicoptère, 60 véhicules de police et -y compris- en présence d'un dispositif de soldats de la force navale en armes. L'objectif est de rompre le blocage et de permettre l'entrée des dockers non-grévistes. Durant cette action répressive exceptionnelle, des heures durant, de nombreux jeunes travailleurs s'affrontent aux carabiniers, à coup de pierre, de gaz et par des barricades en flammes⁴⁴⁸.

Photos N° 19. Affrontement entre dockers et carabiniers dans le port d'Angamos (8 janvier 2014).



Source : Enrique Solar (reproduites par soy-chile.cl, 7 janvier 2014).

448 “Mejillones: trabajadores de Ultraport se enfrentaron con carabineros en las afueras de Puerto Angamos”, *Soy Chile*, 8 janvier 2013.

Aux cours des rixes, le dirigeant du Sud Pedro Riquelme est tabassé et arrêté. L'UPBB annonce aussitôt qu'elle débute une grève solidaire et indéfinie de ses ports et mobilise ses, presque, 3000 travailleurs⁴⁴⁹. Par trois communiqués successifs, les camarades de Riquelme exposent leur position face à ce qu'ils considèrent comme « une claire provocation », en rappelant qu'ils ont essayé, à plusieurs reprises, de proposer au gouvernement une « solution de dialogue » :

la situación que ocurre desde las 7:30 am en puerto de Angamos hecha por el piso toda nuestra buena intención de solucionar esta problemática mediante el dialogo. Si se quiere solucionar esto, tanto con el empresariado como con el gobierno debemos estar dispuestos a dialogar y solucionar las históricas demandas que los trabajadores del sector tenemos, pero mediante represión, el ocultamiento o simplemente el menosprecio por encontrar soluciones conversadas ello será imposible. Llamamos a terminar con esta escalada de violencia y sentarse a conversar⁴⁵⁰.

Face au changement d'échelle de cette lutte, la réponse du ministre de l'Intérieur ne se fait pas attendre et elle confirme la « *mano dura* » de l'exécutif. Le président Piñera lui-même, en se déplaçant dans le Sud, tient à condamner énergiquement la grève portuaire :

No vamos a permitir que un puñado de personas pretendan abusar del resto de los chilenos y provocar un tremendo daño que nuestro agricultura, nuestros trabajadores agrícolas y todo el

449 “Portuarios de BíoBío paralizan por fuerte represión en contra de trabajadores de Mejillones”, *El Desconcierto*, 8 janvier 2014.

450 UPBB, “Comunicado”, 8 janvier 2013 (Archives UPBB).

*mundo asociado a las exportaciones y las importaciones, no se lo merece*⁴⁵¹.

L'intervention du président en personne donne le ton. Le 9, l'UPBB –de manière surprenante pour plusieurs acteurs du conflit- annonce qu'elle suspend la paralysie. Elle assure avoir reçu des garanties du gouvernement quant à la fin de la répression, le départ des forces spéciales d'Angamos et l'ouverture d'une table de négociation tripartite. Aucune de ces promesses ne se concrétise pourtant dans les jours suivants, mais la tactique des ministères de « diviser pour mieux régner » continue à porter ses fruits.

D'une part en interne, tout particulièrement dans le BioBío, toute une partie de la base, fait savoir son mécontentement aux dirigeants et demande des comptes lors de réunions organisées le 11 décembre. Dans son bilan autocritique de ces journées de janvier, le *Chancho E'Goma* reconnaît des discussions houleuses dans la huitième région. D'autre part, dans les relations *entre* Unions régionales le ver est dans le fruit. Les dirigeants du Sud invoquent une Union nationale mal engagée dans ce conflit, et regrettent les « critiques et offenses » des dockers du Nord et même leur attitude « méprisante ». Il faut dire que les échanges publics des jours antérieurs montrent l'UPCH sous un jour qui en dit long sur l'état de délabrement de la tant proclamée « unité portuaire » (voir les communiqués croisés reproduits intégralement en Annexe 21). L'organisation paraît cassée en deux, prête à mettre au grand jour ses dissensions, avec d'un côté

451 “Crisis portuaria se extiende al sur”, *El Mostrador*, 9 janvier 2014.

l'Union portuaire du Nord, d'Atacama et San Antonio et, de l'autre, l'UPBB. Les premiers annoncent que les grèves des ports du Centre et du Nord sont maintenues coûte que coûte et que les dirigeants du Sud ne peuvent en aucun cas se substituer à eux dans la négociation avec le gouvernement. Ils exigent, premièrement, la pause-repas comme droit non négociable avec un paiement rétroactif intégral des sommes dues à ce titre ; deuxièmement, la fin de la situation de répression à Mejillones et l'ouverture de nouvelles négociations avec ULTRAPORT. Le communiqué en appelle aussi aux bases de l'UPBB *contre* leurs dirigeants :

hacemos un llamado a las bases de la Unión Portuaria del BioBío a realizar un nuevo análisis de las malas determinaciones adoptadas por sus voceros en desmedro de la unidad de la Unión Portuaria de Chile, por lo que hacemos presente que los puertos anteriormente señalados están llanos a restablecer los lazos de unidad y hermandad de los trabajadores portuarios de Chile

La réponse des syndicalistes du Sud essaye de justifier leur position, en précisant que leur volonté a été de rechercher en permanence les chemins d'une solution pacifique au conflit, et qu'ils ont pu établir des ponts avec le gouvernement en ce sens, mais qu'ils sont prêts à reprendre la grève. En fait, sous pression de leur base et du reste des unions de l'UPCH, les hommes du BioBío rentrent à nouveau en lutte le 13, accusant Von Appen et le gouvernement de chercher à envenimer les choses. Les dockers du BioBío réitèrent ainsi leur

solidarité de classe avec leurs camarades⁴⁵². Et le 14, ce sont plus de 2000 personnes qui défilent dans les rues de Talcahuano, avec l'appui des syndicats étudiants, pour remettre une lettre de protestation au siège local d'ULTRAPORT.

se escuchó la voz de las bases, y al sonido de bombos, pitos y cornetas, se unía un gran coro que decía ¡AVANZAR, AVANZAR HACIA EL PARO NACIONAL! El mensaje era claro, y los dirigentes recogieron el guante. Terminado la marcha se reunieron y se decidió iniciar el paro prolongado en apoyo a los compañeros de Mejillones, esta decisión no fue unánime, varios dirigentes se resistían, pero acataron la decisión de la mayoría⁴⁵³.

A partir de ce moment, le gouvernement et le ministre du Travail Juan Carlos Jobet semblent comprendre la nécessité de trouver une issue au conflit, tout en continuant à diviser et affaiblir le mouvement (c'est aussi le cas à San Antonio où le ministre essaye de négocier avec les dockers qui ne sont pas en grève, acte dénoncé par Vargas). Le souci de l'État est d'en finir avec les blocages, notamment à San Antonio, sans pour autant abandonner les pourparlers avec Von

452 Dans son communiqué, l'UPBB affirme : *“No es nuestro deseo generar daños al país, de hecho suspendimos nuestra movilización cuando se nos ofreció mediación por el gobierno, pero ante su impotencia frente al poder del grupo Von Appen no podemos abandonar a nuestros compañeros y sus familias cuando impunemente es atacada por dicho holding contra toda ley vigente. · Por último llamamos a la ciudadanía, empresas y autoridades a comprender nuestro accionar, pero no podemos permitir que una empresa pisotee a nuestros compañeros, como me imagino nadie permitiría que alguien aplaste a un miembro de su familia. Atte. UNION PORTUARIA DEL BIOBIO”* (UPBB, “Comunicado”, 13 janvier 2013, Archives UPBB).

453 “Otra vez los Portuarios paralizan el país”, *El Chancho E' Goma*, janvier 2014.

Appen, partisan du jusqu'aboutisme et même de « brûler » son port s'il le faut, plutôt que de céder aux syndicalistes « intransigeants » de l'Union (voir chapitre 5).

Afin de mettre encore plus sous pression l'Union, les autorités décident de passer à la vitesse supérieure à San Antonio : le 13 janvier, les forces spéciales de carabiniers interviennent aux entrées du port et évacuent par la force les grévistes. Le gérant général de *San Antonio Terminal Internacional* (STI), Alberto Bórquez, dénonce alors les « violences », les « grèves illégales » des dockers de FETRAMPEC et les « menaces » d'une « minorité » contre les travailleurs souhaitant continuer le travail⁴⁵⁴. Mais face aux résistances des travailleurs mobilisés, l'État décide d'une véritable militarisation du port, et le 21 au cours d'affrontements très durs, Sergio Vargas est détenu. Ce même soir, l'UPBB dénonce l'hypocrisie du gouvernement conservateur :

Dirigentes nacionales se encuentran en Santiago y San Antonio, esperando que el gobierno se pronuncie sobre la actual crisis que se vive a nivel nacional. Denunciamos la nula voluntad del gobierno para solucionar el conflicto, abalado por los medios de comunicación, por lo anterior llamamos a los medios internacionales a cubrir los hechos de violencia en contra de los trabajadores portuarios Chilenos. En este minuto violentos enfrentamientos se registran en San Antonio con una militarización por parte del

454 “Gobierno aplica fuerza pública para despejar accesos a puerto San Antonio”, *Mundo Marítimo*, 17 janvier 2014.

*Estado, rechazamos la represión y seguimos con la voluntad a solucionar el conflicto*⁴⁵⁵.

Peu à peu, les critiques se multiplient dans le champ politique et économique concernant la prolongation d'un conflit d'ampleur nationale, alors que 15 ports se trouvent paralysés depuis presque deux semaines. Des mobilisations auxquelles s'ajoutent à nouveau celles des dockers d'*Espigón de Valparaíso* (TCVAL) sur la base de revendications propres, mais aussi en solidarité avec leurs camarades (à contre-courant de COTRAPORCHI). En parallèle, les porte-paroles de l'UPCH annoncent qu'ils ont pris des contacts avec d'autres syndicats au plan mondial, pour débiter un boycott international des bateaux de Von Appen, qui semble vraiment intouchable au Chili.

Vimos que el hombre es tan poderoso que nadie puede hacer nada, el Gobierno, los políticos no pueden hacer nada » affirme alors Enrique Solar. « *Eso quiere decir que todos los barcos que carguen los puertos de Arica, Mejillones, Coquimbo y Valparaíso no serán atendidas en ningún puerto de Europa, Estados Unidos y Sudamérica*⁴⁵⁶ .

Le 15 janvier, les dirigeants de tout le pays organisent un congrès extraordinaire à San Antonio, avec pour but de rétablir l'unité de l'UPCH, faire baisser les crispations internes et présenter au patronat et à l'État « une position commune ». José Agurto, s'il reconnaît des

455 UPBB, "Comunicado urgente", 13 janvier 2013 (Archives UPBB).

456 "Acentúan críticas al Gobierno por prolongación del paro portuario", *Mundo Marítimo*, 20 janvier 2014.

« frictions », réaffirme aux médias la position unitaire et ouverte à la négociation de l'organisation. Et c'est aussi l'occasion pour mettre en avant la présence de représentants syndicaux de 17.000 ouvriers agricoles et des travailleurs de la mine de *El Teniente* (SITECO), dont les dirigeants se déclarent prêts à la grève en soutien aux dockers⁴⁵⁷. De plus, les initiatives d'autres acteurs de l'espace des mouvements sociaux se font jour : c'est le cas des étudiants et de la CONFECH qui appellent la jeunesse à se mobiliser directement dans les territoires portuaires. De petites organisations politiques de la gauche radicale sont également présentes depuis plusieurs semaines aux côtés des travailleurs d'Angamos et participent à leur campement. C'est le cas de militants étudiants et de jeunes travailleurs du PTR (*Partido de Trabajadores Revolucionarios*⁴⁵⁸), dont la présence insistante ne serait d'ailleurs pas toujours du goût des dockers, selon le témoignage Enrique Solar.

A cette date, Sebastián Piñera sait que son temps est compté alors que la transition d'un gouvernement à l'autre est en cours. Mais la situation du conflit de classe est devenue trop instable pour laisser pourrir une mobilisation d'une telle envergure jusqu'à l'arrivée de la nouvelle administration. C'est donc au nom de la raison d'État et des « intérêts supérieurs de la nation » que les ministres interviennent et

457 Rodrigo Ogalde, « Los trabajadores de la mina *El Teniente* y 17 mil obreros del agro pararán en apoyo a los portuarios », *Soy Chile*, 15 janvier 2014.

458 Le PTR est organisation trotskyste, issue en partie de courants dits « morénistes », organisation sœur du PTS, *Partido de los Trabajadores Socialistas*, argentin.

prennent en main les négociations, par-delà les avis -plus ou moins divergents- du secteur patronal sur comment « régler » ce problème. De plus, la répression tant réclamée par certains (voir chapitre 5) ne semble pas pouvoir faire plier San Antonio sans qu'il n'y ait des morts dans le port : le 22, les ministres du Travail et du Transport (avec bientôt à leurs côtés celui de l'Agriculture et le sous-secrétaire d'État à l'Intérieur) annoncent le début officiel d'une table de négociation nationale avec l'Union portuaire. Le même jour, les mineurs de cuivre de SITECO font monter la pression d'un cran et mettent leur menace de grève de soutien aux dockers à exécution. Le 25, à 6 heures du matin, après plus de 20 heures de pourparlers, un accord est signé entre l'État et l'Union portuaire. L'accord est censé être ratifié dans un second temps par les entreprises du secteur.

Comme le souligne le journal *El Mercurio*, le cadre solennel de la signature finale de l'accord est pour le moins « inhabituel » : c'est dans le palais présidentiel de *La Moneda* que la cérémonie a lieu, preuve s'il en est, du poids stratégique acquis par l'Union, et de l'importance des ports pour la République⁴⁵⁹. Comme le montre la copie de l'accord original de 4 pages en Annexe 22, ce document est signé notamment par Pedro Riquelme, José Agurto, Sergio Vargas, Eduardo Araya, Robinson Ávalos ou Nelson Francino. Pourtant ce document montre que la partie destinée aux signatures des entreprises est restée désespérément vide... Intelligemment et de façon parfaitement concertée, les

459 “Gobierno logra acuerdo con trabajadores y empresarios portuarios”, *El Mercurio*, 17 janvier 2013

9 principales entreprises du secteur, à l'exception de ULTRAPORT (Von Appen campe sur des positions d'intransigeance totale), font parvenir chacune au gouvernement une lettre expliquant dans les mêmes termes⁴⁶⁰ :

- 1) avoir pris connaissance de l'accord négocié
- 2) être prêtes à soutenir en partie l'initiative par le paiement d'une prime de fin de conflit et la réintégration des grévistes
- 3) ne pas considérer « nécessaire » de signer l'accord susdit, ni être redevable d'autres engagements auprès des parties impliquées

Cette réponse du patronat est logique, mais tactiquement importante. Elle fait savoir aux pouvoirs publics que si l'État entend mettre fin à cette insubordination généralisée et donc s'immiscer dans les relations professionnelles des ports, vue la gravité de la situation, les entreprises de leur côté se refusent à signer un quelconque accord de branche avec, de plus, une coordination portuaire illégale au regard du droit. Dans le cas contraire, c'est tout l'édifice de la sous-traitance et du néolibéralisme portuaire qui serait menacé à moyen terme. Ainsi, si l'État a rétabli l'ordre, le patronat sauve la face et surtout annonce clairement qu'il n'est prêt à aucune concession de fond.

⁴⁶⁰ “Cartas de las empresas al gobierno”, documents mis en ligne par le *Centro de Investigación Periodística – CIPER*, en novembre 2014, URL : <https://ciperchile.cl/pdfs/2014/11/sanantonio/cartas-empresas.pdf>.

Néanmoins, et bien qu'aucun journal de l'époque ne le souligne, cet accord est historique sur le plan du droit du travail. Les dockers de l'Union viennent d'imposer une négociation collective nationale *de fait*, et par branche, à l'État chilien, mais aussi indirectement aux entreprises mandataires, qui vont devoir déboursier des millions de dollars pour répondre partiellement aux demandes historiques des ouvriers. L'UPCH a obtenu ce qu'elle considère comme l'essentiel :

- Un paiement immédiat de fin de conflit, de 1,5 millions de pesos pour tous les dockers mobilisés, et ayant 6 mois d'ancienneté, avec au moins 18 tours mensuels, coût assumé par les entreprises
- La réintégration de tous les travailleurs qui auraient été licenciés ou écartés durant le conflit
- Un projet de loi organisant le paiement rétroactif des pause-repas depuis l'année 2005 pour tous les travailleurs portuaires du pays, en activité de 2005 à 2013 avec au moins 24 tours mensuels⁴⁶¹.

Et à plus long terme, l'Union repart avec l'engagement d'entamer une réflexion législative plus structurelle sur la régulation des ports et l'amélioration des conditions de travail. Ce jour-là, c'est une ambiance de fête et de célébration qui parcourt les ports et les quais du

461 Plafonnée à 6 millions de pesos, cette indemnité est de 3 millions en moyenne par docker, selon les calculs de l'administration.

pays. Au sortir de la négociation, Sergio Vargas souligne que pour lui le plus important :

*es la mesa a largo plazo que vamos a dejar instaurada para revisar de una vez por todas la problemática del sector, para poder terminar con los paros que tenemos que hacer cada cierto tiempo*⁴⁶².

Du côté des entrepreneurs, par la voix de Alberto Bórquez (STI – San Antonio), la chose principale était de mettre fin à une grève illégale, initiée le 3 janvier, aux désordres et aux dégâts que cela a signifié pour l'économie, et... pour les actionnaires de chaque groupe. Dans un rapport établi ensuite par la Bibliothèque nationale du Congrès sur l'impact économique des grèves portuaires, il est calculé que le dernier conflit aurait signifié un manque à gagner de 175 millions de dollars et affecté pas moins de 35.000 tonnes de marchandises pour le secteur du fruit. Ceci sans compter les conséquences sur plusieurs autres domaines (le vin et les petites et moyennes entreprises par exemple) et pour des milliers d'emplois d'ouvriers agricoles. Le tout, pouvant atteindre les 500 millions de dollars de perte selon la *Asociación de Exportadores* et un recul des produits chiliens sur le marché mondial, jusqu'à 40% des exportations prévues pour cette période. Dans une communication savamment orchestrée, la Chambre nationale du commerce va jusqu'à évoquer le chiffre de 180 millions de dollars de dilapidés par jour de grève portuaire, auxquels il faudrait

462 Ibid.

rajouter une « image-pays » désormais « dégradée » et renvoyant une impression « d'instabilité » pouvait faire fuir les capitaux nationaux et internationaux⁴⁶³.

Du côté de l'Union, à l'heure des bilans, les leçons tirées de ce long cycle de luttes est ambivalent, bien que globalement positif du point de vue de la force gagnée et des avancées légales obtenues. Pourtant, les problèmes internes et tensions qui sont apparus sont nombreux et vont laisser des traces douloureuses dans l'entité syndicale.

Tout d'abord, l'issue du conflit est mal vécue pour les dockers du syndicat numéro 2 de Mejillones qui se sont battus jusqu'au bout et parfois assez seuls. Leurs représentants sont arrivés aux négociations à Santiago seulement le 24 janvier, « faute de moyens » pour prendre l'avion. Ils sont rapidement marginalisés lors des débats puisque les questions de la répression syndicale à Angamos ont été laissées comme point à traiter à part, directement avec le ministre Jobet, alors qu'ULTRAPORT et Von Appen maintiennent le refus catégorique de négocier. Comme le souligne Enrique Solar :

Dentro de esa paralización nacional se peleó por dos puntos acá con el gobierno de derecha, al cual se le dice “se tiene que resolver el tema de Mejillones, y se tiene que pagar un retroactivo de la media hora de colación”. El gobierno fue astuto y dice “lo del tema de la media hora de colación es un tema transversal,

463 Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Dossier : “Paros Portuarios: Evaluación de los daños económicos”, Santiago, janvier 2014 (Archives BCN).

que les preocupa a todos los portuarios del país. El tema que están luchando en Mejillones, por la reforma al Código Laboral es un problema que está luchando solo Mejillones, y, por lo tanto, vamos a solucionar este problema y éste lo vamos a dejar para después”. Pasaron los días. La Unión Portuaria de Chile logra firmar ese acuerdo y nosotros nos fuimos quedando solos⁴⁶⁴.

Il s'agirait même selon certains observateurs d'une "capitulation" des dirigeants de l'UPCH, malgré la solidarité exprimée à plusieurs reprises avec Angamos, y compris durant les négociations⁴⁶⁵. On peut néanmoins légitimement se demander, comme le font aujourd'hui nombre de syndicalistes de l'UPCH, si avoir engagé seuls cette bataille d'unification des intermittents et employés, pour mener une négociation légale dans un port comme celui d'Angamos et après le conflit (et la première victoire) de mars, n'était pas une gageure. Le syndicat numéro 2 était à contre-courant dans le port, alors que les autres organisations ont combattu pied à pied ses positions en connivence avec l'entreprise. De plus, ULTRAPORT est connu comme le patronat le plus « dur » et répressif du secteur et le port -isolé sur le plan géographique- venait juste de s'intégrer à l'Union. Enfin, la direction du syndicat était jeune et assez inexpérimentée, tandis que les personnes qui la conseillent tendent à radicaliser le conflit pour en faire un exemple national de lutte pour la liberté syndicale. Rajoutons

464 Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 20 et 30 mai 2014.

465 *“Con todo, hubo momentos en que el BioBío e Iquique tendían a mostrarse más solidarios con Mejillones, pero cuando apareció la plata, prevaleció el ánimo de ganar el pago retroactivo. Hay que precisar que no todos los dirigentes capitularon, fueron algunos, pero prevalecieron”* (Revista *Rearme*, op. cit., juin 2014).

à ces ingrédients déjà adverses, le contexte « d'interrègne » électoral qui n'est pas des plus propices pour gagner sur un point aussi controversé...

Globalement, la remise en cause de la législation du travail héritée de la dictature et consolidée en démocratie représentait un os trop dur à ronger pour s'y attaquer de manière relativement seule, ou, même en tant qu'UPCH, mais sans alliés de poids dans le champ syndical, médiatique et politique. Ce constat sera d'ailleurs largement confirmé par la suite, durant la réforme du code du travail initiée par l'équipe de Bachelet dénoncée, en vain, par l'UPCH et plusieurs autres organisations syndicales nationales. Quoiqu'il en soit, les conversations menées entre les syndicalistes d'Angamos et le ministre Jobet mènent à un cul de sac⁴⁶⁶. Suite à une dernière réunion au ministère, le 29 janvier, la fin des négociations est annoncée, Jobet se dit prêt à partir en vacances... Von Appen s'est engagé du bout des lèvres à réintégrer la majorité des dockers mobilisés, mis à part ceux ayant commis des actes « délictueux », ce qui est validé par le pouvoir central. ULTRAPORT comprend qu'ils ont le feu vert pour licencier les « agitateurs » et terminer la déstructuration du syndicat numéro 2. Ce sont 100 dockers intermittents qui intègrent alors les « listes noires » du port (mais aussi des ports de toute la région selon le syndicat) et 60 qui sont licenciés « illégalement » selon leur avocate. Après plusieurs

466 “*Los representantes de Mejillones querían que este acuerdo estableciera, entre sus puntos, el fin de las represalias hacia todos los compañeros que participaron en la huelga, contratados y eventuales, el desistimiento de todas las acciones judiciales dirigidas contra los dirigentes y trabajadores en conflicto y el retiro inmediato de las fuerzas represivas*” (Revista Rearme, op. cit., juin 2014).

mobilisations, quatre d'entre eux -dont Solar et Orellana- décident, en désespoir de cause, de débiter une grève de la faim dans la cathédrale d'Antofagasta, le 9 juin 2014, exigeant leur réintégration, et *a minima* le paiement de l'indemnité de fin de conflit que Von Appen n'a jamais accepté⁴⁶⁷.

Photo N° 20. Enrique Solar, Richard Orellana et deux de leurs camarades en grève de la faim dans la cathédrale d'Antofagasta



Source : *El Diario de Antofagasta*, 10 juin 2014.

467 Comunicado del sindicato N°2 de Trabajadores Portuarios Eventuales y Contratados Unidos de Puerto Angamos, 9 juin 2014 (reproduit le lendemain dans : “Conoce las demandas de los portuarios en huelga de Hambre”, *El Diario de Antofagasta*, 10 juin 2014). Voir aussi : “Inicio de de huelga de hambre de trabajadores portuarios de Mejillones”, *El Ciudadano*, 10 juin 2014.

Finalement, 7 jours plus tard, la grève est levée suite à l'intervention expresse de l'intendant et du représentant régional du ministre du Travail (SEREMI) auprès d'ULTRAPORT⁴⁶⁸. Les syndicalistes obtiennent du travail pour 35 d'entre eux et le paiement de l'indemnité prévue y compris pour ceux qui ont été expulsés d'Angamos⁴⁶⁹. Mais, globalement, Von Appen sort grand vainqueur du conflit et le syndicat rebelle est au sol :

para destruir ese sindicato, actuaron distintas fuerzas. En primer lugar, los dueños del puerto, el grupo ULTRAMAR dirigido por la familia Von Appen, coludidos con la Dirección del Trabajo, con la Inspección del Trabajo de Antofagasta, con el apoyo de COTRAPORCHI, que es una organización sindical patronal, eh, que están afiliados a la CUT, la de Antofagasta, y también contaron con la colaboración del Intendente de Antofagasta de ese momento, para en realidad empezar a provocar una serie de hechos que provocan la destrucción del sindicato: los despidos fueron implacables después del término de la huelga del 2014⁴⁷⁰.

Malgré des adversaires puissants, des problèmes de solidarité interne et des erreurs tactiques importantes, l'UPCH a néanmoins réussi à s'ériger comme un interlocuteur central et légitime. Elle a fait jouer l'unité entre les ports comme levier de pression et a imposé une négociation historique par *branche*. Ainsi, selon Alejandro

468 "Portuarios lograron acuerdo y finalizaron huelga de hambre de seis días", *El Nortero*, 16 juin 2014.

469 Par la suite, ils mènent des actions auprès de l'inspection du Travail pour licenciement abusif.

470 Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

Albornoz (Lirquén), les conflits des dockers sont désormais avec l'État lui-même, les entreprises ayant compris la nécessité d'une modernisation législative :

« En el fondo, los últimos conflictos no han sido al empleador: si tú haces un poquito de historia y revisa por ejemplo las huelgas en Lirquén, [huelgas] al empleador prácticamente no las hay, y creo que lo mismo ocurre en San Vicente y Coronel, y más: hoy día si tú ves los compromisos de los movimientos son, han sido, por un tema de ley, por un tema de la legislación, por un tema de país, por un tema de gobierno. El Estado -creo yo- que ha faltado mucho, a través de los años y a través de la legislación y de la poca intención de querer mejorar la parte legal, en beneficio de los trabajadores. Entonces -creo yo- que nuestros empleadores han entendido el buen propósito, aunque esto ha llevado a pérdidas, esto ha llevado a perder cargas a perder transferencias de carga, en algunos más y en otros puertos menos »⁴⁷¹.

Cette vision d'entreprises portuaires « compréhensives » (peut-être due aux orientations idéologiques du témoin) est à relativiser largement si l'on prend en compte avec quelle énergie les administrateurs du secteur, et surtout leurs donneurs d'ordre, sont prêts à combattre les mobilisations de l'Union, à Angamos comme ailleurs. Le conflit reste bien un conflit (de classe) avec le grand patronat *et* l'État ; tout en assumant effectivement « une montée » en généralité qui est, au fond, la démonstration de la politisation et de la revitalisation syndi-

471 Entretien avec Alejandro Albornoz, Concepción, 4 décembre 2015.

cale qu'incarne cette nouvelle organisation. Selon les mots d'Oscar Menares, l'UPCH serait ainsi devenue une force de « co-législation ». Conclusion, somme toute, très exagérée (ou optimiste), mais qui explique que la « *ley corta* » (loi 20.773) soit finalement promulguée par le gouvernement Bachelet et présentée par sa ministre du Travail, Javiera Blanco, en juillet 2014 (puis publiée au journal officiel, en septembre). La ministre insiste sur le fait que :

*el proyecto no se reduce sólo al reconocimiento de la media hora de colación y lo que se busca es reconocer derechos irrenunciables como al descanso y colación*⁴⁷².

Cette avancée législative n'a été néanmoins possible qu'après de nouveaux *paros de advertencia* et plusieurs grèves courtes pour faire pression, en mai et juillet 2014, contre les velléités de certains parlementaires prêts à autoriser le remplacement des travailleurs par d'autres intermittents durant leur pause-repas⁴⁷³. Outre la conquête de la pause-repas et l'indemnisation rétroactive, les dockers ont réussi -après de nombreuses discussions- à incorporer à cette loi l'instauration de comités paritaires d'hygiène et de sécurité dans chaque port et la reconnaissance officielle du 22 septembre comme « le jour du travailleur portuaire »⁴⁷⁴.

472 Gobierno de Chile, “Cámara de Diputados aprobó en general proyecto de Ley corta de Puertos”, 2 juillet 2014 et Cámara de Diputados, “Sala aprueba en general proyecto que establece beneficios para trabajadores portuarios”, 2 juillet 2014 (Archives BCN). Voir l'infographie en Annexe 23 qui résume la loi.

473 “Trabajadores de la Unión Portuaria de Chile iniciaron paralización de faenas”, *Puerto*, 8 juillet 2014.

474 Pour plus de détails, voir le bilan fait par *El Chango E'Goma* en août 2014.

Photo N° 21. Affiche digitale réalisée par l'UPCH pour expliquer le 22 septembre



Source : *El Ciudadano*, 22 septembre 2012.

S'ajoute à cela un « fonds de modernisation des ports », basé sur une taxe d'une durée de 4 ans, de 0,3 dollars la tonne de charge transférée, payée par les entreprises portuaires (privées comme publiques). Elle

est destinée à une amélioration des infrastructures, mais aussi à compenser partiellement les dizaines de millions de pesos annuels (45.286 millions en 2015 et \$93.849 millions en 2016) que représentent les engagements pris en janvier par l'autorité publique. Ce nouvel impôt temporaire est immédiatement dénoncé comme une hérésie par les entreprises portuaires et de l'exportation (voir chapitre suivant)⁴⁷⁵.

Comparée aux demandes historiques des syndicats depuis la fin des années 90 et au vu de la bataille rangée qu'a été la promulgation de cette loi, le résultat pourrait paraître relativement maigre. Gonzalo Díaz ne cache pas une certaine déception. Selon lui, l'essentiel des luttes de 2013-2014 se mesure davantage par la *dignité ouvrière conquise*. Le reste n'est que communication :

*Lo único que nosotros hemos logrado, de lo que lograron los viejos, es respeto y el reconocimiento del 22 de septiembre, que es el día del trabajador portuario. Creo que nada más. El resto, eso de comité paritario, fueron, como le digo yo, flecos que le colocaron a la ley corta. Pero lo único que hemos logrado ha sido respeto, unidad y el reconocimiento de torturados y asesinados a los compañeros de San Antonio el 22 de septiembre. Creo que eso es lo más importante. Nos falta todavía un montón de cosas por lograr*⁴⁷⁶

Néanmoins, cette « *ley corta* » est tout de même une victoire directement politique, qui affecte les relations sociales de production

475 “Exportadores en alerta por impuesto en ley de puertos”, *Mundo Marítimo*, 30 juin 2014.

476 Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 28 juillet 2015.

et de *pouvoir* dans un des secteurs essentiels de l'économie chilienne. Les formes mêmes du travail portuaire s'en trouvent modifiées à une échelle nationale, en intégrant à chaque tour une pause de 30 minutes, obligatoire et non négociable, *sur le temps de travail* (rétribuée, de plus, par une bonification).

Sur le plan interne, il est vrai que l'unité de l'UPCH a été mise à rude épreuve. D'ailleurs, en août 2104, Sergio Vargas annonce dans la presse qu'il renonce à sa fonction de porte-parole national, tout en restant président de sa fédération : le dirigeant dit vouloir éviter de « nouvelles fissures » au sein de l'organisation.

Photo N° 22. Vargas annonce son retrait de la direction nationale de l'UPCH



Source : *El Lider de San Antonio*, 16 août 2014.

Ce départ fait suite aux critiques essayées par Vargas en interne, notamment quant à sa « surmédiatisation ». Au centre des récriminations son passage dans le programme « *Tolerancia Zero* » (*Chilevisión* – 13 janvier), où le leader se montre assez hésitant pour expliquer les raisons de la lutte pour la *ley corta* et au moment de présenter la légitimité des accords de janvier⁴⁷⁷. José Agurto le reconnaît sans détours : les conflits ont été nombreux et la solidarité de port à port est un combat : « *para fuera, esta unión se ve así potente. No es tan potente. Aquí las discusiones para paralizar han sido groseras...* ». En mai 2014, le *Chancho E'Goma* dresse un premier bilan du conflit récent et des 5 années d'existence de l'UPBB. Pour le *Chancho*, il ne fait aucun doute que l'Union a démontré une efficacité « sans précédents » pour la conquête de droits fondamentaux face à l'État, et aux entrepreneurs. Surtout, elle possède désormais une capacité inédite à mettre en place des actions directes et *unitaires*. Mais, rajoute le journal, ces conquêtes restent de portée immédiate ou de court terme (voir en Annexe 23 la reproduction de l'article). Pour le journal, la répression de Mejillones et les manœuvres du gouvernement, ou des grands médias, montrent que pour obtenir l'instauration de droits de longue haleine et une nouvelle régulation portuaire favorable aux travailleurs, il va falloir apprendre à penser les mobilisations de manière stratégique :

*se deberá actuar mucho más reflexivamente que impulsivamente,
se deberá potenciar todos los aspectos fuertes y mejorar aquellos*

477 “Vocero de la Unión Portuaria renuncia para evitar “nuevas fisuras” en el movimiento”, *Diario Universidad de Chile*, 16 août 2014.

*donde se han mostrado debilidades: Pues sí, algo que nos enseñó la última movilización es que tenemos puntos débiles y que el empresariado, en conjunto con elementos del Estado cercanos a ellos, está dispuesto a dar una dura pelea y no perder su hegemonía*⁴⁷⁸.

Toujours selon ce journal syndical, une leçon clef de Mejillones est que l'UPCH a démontré qu'elle pouvait être très forte mais en aucun cas « invincible », et surtout que pour :

*desarticular las armas que el empresariado y el Estado pueden ocupar contra los portuarios, se debe contar con un fuerte respaldo popular. Por lo tanto, nuestro discurso también debe tener demandas y sentires del resto del pueblo y la clase trabajadora*⁴⁷⁹.

Durant toute l'année 2014, puis en 2015, les réflexions sur comment améliorer l'organisation interne de l'Union, vont se multiplier. C'est aussi l'un des objectifs du congrès qui se déroule à Puerto Montt fin 2014. Ainsi, plusieurs voix s'élèvent pour réclamer le renforcement de la structuration organique nationale, consolider une direction bien formée et reconnue, créer de nouvelles commissions avec un financement stable sur la base de cotisations spécifiques, éviter les dissensions de janvier 2014 et faire en sorte de faciliter la participation des bases, mais aussi le contrôle des dirigeants par celles-ci. Il s'agit aussi d'anticiper que, désormais, le patronat va se préparer pour éviter un nouveau conflit d'une telle envergure et avec un tel coût. Comme le notent les dockers, cette offensive pourrait se traduire par le retour des « vieilles pratiques », soit « l'achat de dirigeants » ou l'essai

478 “Lecciones de la lucha de la UPBB”, *El Chanco E' Goma*, mai 2014.

479 Ibid.

« d'acheter la paix sociale » mais aussi (ou en même temps) par la répression plus directe des fortes têtes et des syndicats récalcitrants⁴⁸⁰. Il faut dire que si la « *ley corta* » apparaît comme une avancée majeure, les coups pleuvent par la suite contre l'Union. Les grands groupes cherchent, dès que l'occasion se présente, à écarter certains leaders encombrants, dont Sergio Vargas, quand ils ne peuvent détruire directement les organisations comme à Mejillones. De plus, sur le plan médiatique et politique, c'est une intense campagne de discréditation du « pouvoir portuaire » qui s'élève, et elle semble être là pour durer.

D/ Combattre le « pouvoir portuaire ». Hommes politiques, médias, patronat et Chambre maritime en campagne

On le sait, la répression et la criminalisation des luttes sociales par des acteurs étatiques, et/ou privés, est un des éléments importants des dynamiques de mobilisation collectives, notamment par les effets qu'elles peuvent induire sur celles-ci et les individus qui les portent. Le déploiement répressif et les différents modes de coercition peuvent déclencher des épisodes de radicalisation, de repli tactique, voire

480 C'est ce que suggère *El Chanco E' Goma* dans son numéro de novembre 2014, tout en ajoutant : « *con el ordenamiento que tenemos a nivel nacional no podemos ganar en estas nuevas batallas. Se debe tener una estructura capaz de resistir estos ataques descritos y que además pueda seguir avanzando a pesar de ello. Que no se destruya cuando un dirigente cae o es cooptado, donde el mandato de las bases sea ley y este no pueda ser modificado sin consultar a éstas* ».

d'effondrement définitif des luttes. Ces processus répressifs restent déterminés par plusieurs facteurs aussi bien « structureaux »⁴⁸¹ et de conjoncture générale, qu'en fonction d'interaction diverses :

*la compréhension des mécanismes au cœur des épisodes répressifs doit en passer, dans une perspective attentive aux logiques de l'interaction, par une attention aux performances des agents de la répression comme des protestataires, aux conditions de leur adoption, de leurs transformations et de leur extension. Autrement dit, c'est à l'épaisseur des moyens disponibles et effectivement employés et au couplage flou entre contraintes structurelles, dilemmes pratiques et interactions stratégiques qu'il faut s'attacher*⁴⁸².

Dans le cas des flux de conflits étudiés ici, nous avons pu constater à quel point les dockers de l'Union ont pu être soumis à différents épisodes de répression étatique, impliquant les forces de police, les forces spéciales des carabinieri et y compris les forces navales. L'incursion des forces de l'ordre et des militaires dans les enceintes portuaires est une constante de l'histoire de cette portion du mouvement ouvrier. La mémoire de ceux qui y ont laissé leur vie fait aussi partie du « patrimoine » collectif des dockers souvent invoqué, avec honneur au nom de « *los caídos* » (comme vient le rappeler l'importance symbolique de la journée du 22 septembre pour ces travailleurs). L'économie de la

481 Charles Tilly, *From Mobilization to Revolution*, Reading, Addison-Wesley Publishing Company, 1978.

482 Hélène Combes, Olivier Fillieule, « De la répression considérée dans ses rapports à l'activité protestataire. Modèles structureaux et interactions stratégiques », *Revue française de science politique*, Vol. 61, 2011, pp. 1047-1072, URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2011-6-page-1047.htm>.

violence, évoquée plus haut, est d'ailleurs partiellement « intégrée » avec, une certaine fatalité, par les militants syndicaux, sans d'ailleurs que l'on puisse mesurer le traumatisme individuel que signifie cette expérience. La plupart du temps, les dockers aiment raconter avec humour, ironie et un virilisme certain, les nombreuses « aventures » répressives que tous ont vécues à un moment donné de leur engagement. Ceci, sans laisser paraître les fêlures intimes ou tout simplement la peur au ventre qui les accompagne désormais à chaque nouvelle grève un « peu dure ». Enrique Solar a pourtant du mal à ne pas se laisser déborder par l'émotion, lorsqu'il revient sur la répression à Mejillones en 2014 :

Dentro del bus subieron, yo cálculo como unos 12 o 13 'pacos' cobardes de fuerzas especiales, y me golpearon entre todos. Cuando ya me habían dejado: porque estos ocupan una técnica cuando te golpean, porque a mí me han golpeado varias veces, cuando te golpean tanto el cuerpo se empieza a desvanecer; el dolor ya no lo sientes. Entonces cuando te estás desvaneciendo, ellos te vuelven a levantar y te zamarrean para que tú reacciones para volverte a seguir pegando. Son tan sádicos estos 'weones' que no les basta con pegarte hasta que estés inconsciente, sino que tienes que tener consciencia de que te están golpeando. Una vez que me golpean, que me dejaron para 'la escoba', me acuerdo que yo me arrastro y llego al fondo del bus, que el fondo del bus es como una latita como tipo de asiento, entonces llego, me arrastro, y digo "ya, si está bueno". Empiezas a sentir miedo. Me considero una persona valiente en esta vida, que he hecho hartas cosas, pero sentía

miedo, sentía mucho miedo. “Ya, está bueno. Me pegaron. Para. Qué más. No puedo ni pararme”. Entonces, se acerca el que comandaba al grupo y me dice “¿estás bien?”, “sí, está bueno. Si estoy bien”, “ah, estás bien conchetumadre”, y me golpea con su pata. El weón era karateca, porque me pegó con el pie de abajo hacia arriba. Y ahí es donde me hizo pebre, y después me empezó a pegar patadas. Había otro compañero más, que también habían subido al bus, el cual dijo “oye, no le peguen más”. A mi compañero mucho más delgado, más chiquitito, lo empezaron a golpear por solamente decir “ya, no le peguen más”. De repente yo lo trataba de cubrir a él o él me trataba de cubrir a mí. Me pongo tenso, porque realmente revivir esta ‘wea’ es ‘penca’. Y es la realidad que les pasa a muchos jóvenes en las protestas. Si esto es parte de una verdad que no se cuenta⁴⁸³.

Cette “vérité” de la répression étatique, la plus visible, dont nous avons pu décrire certains évènements pour la période 2003-2014 se combine, et souvent se complète, par différentes modalités répressives plus discrètes, qui ont trait aux pratiques antisyndicales quotidiennes que doivent vivre les dockers, comme l’ensemble des acteurs du champ syndical chilien. Un univers qui reste, on l’a dit, très largement imprégné de la culture autoritaire héritée de la dictature et de 40 années de néolibéralisme exacerbé. On pourrait donc parler aussi de répression syndicale « à bas-bruit »⁴⁸⁴, qui a pour but d’étouffer

483 Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

484 Nous faisons ici référence aux travaux de Julien Talpin sur les quartiers populaires, en transposant certaines des notions qu’il utilise au champ syndical : Cf. Julien Talpin, « Une répression à bas-bruit. Comment les élus étouffent les

leur activité, voire de l'empêcher, et qui échappe souvent aux radars médiatiques. Elle est menée prioritairement par les entreprises, ou plus exactement par le personnel de direction, avec bien souvent la collaboration de conseillers extérieurs, des autorités locales et de la direction du Travail.

Le clientélisme, la corruption et la cooptation sont un autre répertoire de contrôle social possible et très largement utilisé par des grands groupes dans les ports, qui ont des moyens à disposition démesurés en comparaison avec les ressources des syndicats⁴⁸⁵. Ces pratiques (appelées aussi par les dockers « *el señor del maletín* ») expliquent, en partie, la fin de la *Coordinadora* de Silva Berón en 2009. Elles permettent de comprendre aussi le rôle donné par ULTRAPORT à une confédération comme la COTRAPORCHI, qui jusqu'à 2014 lui assurait une domination sans partage -et surtout sans conflits- dans ses ports de Valparaiso, Arica et Coquimbo⁴⁸⁶. De fait, suite à la grande mobilisation de l'UPCH, le ministre Jobet reçoit les dirigeants de COTRAPORCHI (dont Sergio Baeza). Ils viennent se plaindre d'avoir été insuffisamment considérés par l'État bien qu'ils

mobilisations dans les quartiers populaires », *Métropolitiques*, 2016, URL : www.metropolitiques.eu/Une-repression-a-bas-bruit-Comment.html.

485 Nous avons vu au chapitre 2 que clientélisme et corporatismes conservateurs parcourent l'histoire des ports (au Chili comme au plan mondial), sans pour autant qu'il faille généraliser cette analyse, à rebours de nombreuses croyances sur les ports. Pour une approche plus théorique, nous renvoyons à : Hélène Combes, Gabriel Vommaro, *Sociologie du clientélisme*, op. cit.

486 En 2017, Sergio Baeza revendique dans la presse d'avoir réussi à maintenir la paix sociale et l'entente cordiale capital-travail au sein de *Empresa Portuaria Valparaíso* (EPV), entreprise qui n'a connu aucun conflit social d'envergure et aucune grève durant 17 années consécutives, un record... (*Portal Portuario*, 6 mai 2017).

aient su maintenir l'activité dans les ports durant le conflit national, malgré des conditions de tension exacerbées. Jobet les remercie à cette occasion devant les journalistes pour avoir refusé « la facilité » de la grève et les assure qu'ils recevront eux aussi les fruits de l'accord signé avec l'UPCH. Richard Von Appen accueille également très chaleureusement ces syndicalistes hostiles à l'Union dans ses bureaux de Santiago, et souriant, promet une reconnaissance sonnante et trébuchante d'ULTRAPORT à tous ceux qui se sont opposés aux « grèves illégales ». Il ajoute : « *me siento orgulloso de la gente que ha apoyado a la empresa, y que cree como tenemos que construir sociedad, apoyando el diálogo, la ley y las personas* ». Quelques heures auparavant, le « *líder máximo* » de la CUT, Arturo Martínez (par ailleurs membre du Parti socialiste), avait lui aussi reçu la COTRAPORCHI et des dirigeants de la CUT Antofagasta, pour les féliciter de leur « responsabilité » durant le conflit portuaire, condamnant énergiquement les « actes de violence » commis par certains dockers durant ces 20 jours de grèves. Ceci, pour finalement conclure :

*esto demuestra que cuando los trabajadores y los empresarios se entienden en una mesa de diálogo se pueden solucionar los problemas; el diálogo antes que los paros es siempre bueno*⁴⁸⁷.

Dans les mois suivants et avec l'arrivée de Bachelet au pouvoir, il semble que la ministre Javiera Blanco ait émis quelques doutes quant

487 L'ensemble de ses déclarations est issu d'un reportage vidéo réalisé par le canal de communication en ligne « Empresa Océano », canal lié à la Chambre maritime et financé par les plus importantes entreprises du secteur : « La COTRAPORCHI en Santiago », *Empresa Océano*, 6 février 2014, URL : <https://www.youtube.com/watch?v=FCj1liQiG7k>.

à la COTRAPORCHI, du fait de son « manque de représentativité » et de « ses liens » avec l'administration de droite sortante. Prise de distance qui est rapidement corrigée : elle se réunit avec les de hommes de Baeza en juin, à la suite de quoi elle affirme : « *Yo vivo en paz con COTRAPORCHI, tenemos un gran aliado de Arica Punta a Arenas para nosotros todos los trabajadores de este país son actores relevantes* »⁴⁸⁸.

Les diverses tentatives, ouvertement répressives, ou celles de cooptation syndicale, sont aussi parfois ponctuées de « manœuvres » plus spectaculaires, particulièrement à la sortie de mobilisations longues et radicales comme celle de janvier 2014. Sergio Vargas va en faire les frais à la fin 2014. Sans revenir sur tous les détails d'une histoire rocambolesque, il apparaît que la gérance de Puerto Central (PCE) et, derrière elle les puissants groupes Matte et Angelini, ont conscience qu'ils ont une épine dans le pied avec ce « caudillo » et agitateur à la casquette vissée sur la tête, qui a désormais une stature de dirigeant national et peut à tout moment paralyser le port principal des côtes chiliennes. PCE était déjà connu pour ses pratiques antisyndicales, mais dans ce cas il planifie un coup de maître. Le pouvoir atteint par Vargas en janvier était devenu insupportable pour la stabilité des négoce de ces deux familles de la plus haute bourgeoisie du pays. De plus, la fédération qu'il dirige (FETRAMPEC) est l'une des plus puissantes du pays. Ce pouvoir syndical passe notamment par le contrôle de la *nombrada* par Vargas, qui fait la pluie et le beau temps dans le port, pas toujours d'ailleurs

488 “Ministra del Trabajo se reúne con dirigentes de COTRAPORCHI por Ley Corta”, *Mundo Marítimo*, 23 juin 2014.

de manière très démocratique semble-t-il, puisque c'est lui qui décide personnellement de la *nombrada* et donc des tours de travail. Et, là encore, cette direction unipersonnelle « charismatique » peut rapidement se convertir en faiblesse : si la tête tombe, le syndicat se retrouve mis à nu.

Le reportage réalisé en 2014 et les nombreuses archives mise en ligne par le *Centro de Investigación Periodística – CIPER* montrent le double jeu de l'entreprise pour éliminer Vargas et vider de sa substance la FETRAMPEC⁴⁸⁹. Guidée par une entreprise de *consulting* spécialisée dans la gestion des ressources humaines, PCE oblige Vargas –dès la fin janvier - à s'engager dans des pourparlers afin de remettre à plat les relations et les conditions de travail dans le port. Ces négociations vont s'étendre sur plus de 6 mois.

489 Le journaliste d'investigation Juan Figueroa a retracé, pas à pas, pour le *Centro de Investigación Periodística – CIPER*, cette action répressive et anti-syndicale à San Antonio : Juan Figueroa, "La movida de la empresa de grupos Matte y Angelini que hizo caer a líder sindical portuario", *CIPER*, 27 novembre 2014, URL : <https://ciperchile.cl/2014/11/27/la-movida-de-la-empresa-de-grupos-matte-y-angelini-que-hizo-caer-al-lider-sindical-portuario>. Consulter en particulier la plainte très détaillée présentée par Vargas et la fédération devant les tribunaux : FETRAMPEC, Denuncias de prácticas antisindicales ante el juzgado del trabajo de San Antonio, 24 novembre 2014, 45 p. (disponible en ligne : https://ciperchile.cl/pdfs/2014/11/sanantonio/DEMANDA_PORTUARIOS.pdf).

Photo N° 23. Sergio Vargas, alors dirigeant syndical dans le port de San Antonio (2014)



Source : SoyChile, 15 septembre 2014.

En sous-main, l'entreprise parvient à séduire un dirigeant local –Diego Silva-, vieil ami et ex-secrétaire de FETRAMPEC mais désormais en lutte contre le leader. Sur proposition de la gérance, Silva crée une nouvelle fédération : la *Federación de Trabajadores Marítimos Portuarios de la Costanera Espigón* (FETRAPORTCES). Celle-ci est **légalisée par la direction du Travail** en avril. Silva dénonce en parallèle à **tout va la « dictature » de Vargas dans le port et son usage discrétionnaire de la nomination des intermittents**. La guerre est alors déclarée et la zizanie règne pour savoir qui aura *in fine* le contrôle de la *nombrada* et donc la majeure partie de tour de travail. Ce qui induit des batailles

rangées entre dockers au sein du port avec des blessés. Du pain béni pour PCE. Durant les multiples réunions de négociation, la direction exige que la *nombrada* soit désormais gérée (ou au moins cogérée) par ses services et propose d'intégrer une partie des travailleurs *eventuales* de la **fédération de Vargas à son équipe** permanente de dockers sous contrat. Celui-ci comprend la manœuvre : il s'agit de lui enlever des mains le pouvoir syndical et les hommes qui en dépendent. Durant des semaines, les dockers qui suivent Vargas vont se battre, se mobiliser, bloquer le port... En vain. Finalement, en septembre, l'entreprise rompt subitement les négociations et ne reconnaît plus que FETRAPORTCES comme interlocuteur, en même temps qu'elle propose aux adhérents de FETRAMPEC d'être embauchés sous contrat, à des conditions très avantageuses... Le pouvoir de Vargas à San Antonio est anéanti⁴⁹⁰ : le désormais ex-dirigeant, et plusieurs de ses capitaines, se retrouvent sur des « listes noires », expulsés du port et sans travail. Pour Vargas, il n'y a aucun doute que cette manœuvre a bénéficié du soutien du pouvoir central et des responsables politiques. D'ailleurs, le siège flambant neuf de la nouvelle fédération de Silva est inauguré en grande pompe par les autorités locales et régionales, mais aussi par le vice-président de la Chambre maritime. Selon Vargas :

Corrupción, y corrupción, yo te digo, nuestra caída fue negociada por el Gobierno. Yo negocié directamente con la ministra, cierto [...] : el único que se va del puerto es Sergio Vargas, el

490 Consulter également le reportage du journal *El Mercurio* : “Cómo se gestó la caída de Sergio Vargas, el dirigente sindical que paralizó a los puertos del país”, *El Mercurio*, 21 septembre 2014.

*resto de los trabajadores son todos contratados. [Pero] más de 100 trabajadores quedaron sin trabajo: todos los dirigentes de la federación están en una lista negra. Las listas negras no son nuevas, en Mejillones pasó algo parecido, en Arica exactamente lo mismo, en Valparaíso ni hablar, San Antonio, y así... Han ido en todos los puertos tirándose las listas negras de trabajadores que no pueden trabajar en ninguno de los puertos. Ni en nada vinculado a los mares...*⁴⁹¹.

L'UPCH a beau dénoncer cet état de fait et mobiliser, rien n'y fait⁴⁹². Vargas est finalement débouté devant les tribunaux, au prétexte que les intermittents n'ont pas de lien contractuel avec les entreprises portuaires... Depuis, il ne peut plus travailler dans les ports du pays et cela signifie aussi un coup dur donné à l'UPCH qui perd ainsi l'un de ses bastions au plan national⁴⁹³. D'ailleurs, Diego Silva qui s'affiche par la suite aux côtés de la ministre du travail, se charge de les dénoncer dans la presse et caricaturer publiquement l'Union et le congrès national qui se déroule en décembre 2014⁴⁹⁴.

Le sociologue Erik Olin Wright distingue deux formes de répression : l'une qu'il qualifie de « répression despotique », l'autre de

491 Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

492 “Unión Portuaria anunció movilización nacional», *El Líder de San Antonio*, 10 octobre 2014.

493 FETRAPORTCES, après plusieurs discussions et polémiques, ne s'est intégré à l'UPCH que récemment (2017).

494 Le congrès est alors qualifié de « *tongo* » par Silva : celui-ci accuse les dirigeants de vouloir légaliser l'Union pour mieux s'en emparer (ce qui s'avère faux, le caractère extra-légal de l'UPCH étant maintenu jusqu'à nos jours) : “Líder de FETRAPORCES se resta del congreso de la Unión Portuaria de Chile”, *Puerto*, 24 novembre 2014.

« répression hégémonique ». Si la première est davantage répression et « force brute », policière ou juridique, la seconde a trait à la fabrique du consentement des subalternes, la construction de l'opinion publique et des idées dominantes, notamment via les médias ou la production culturelle⁴⁹⁵. Sur ce point, les grands groupes portuaires, la Chambre maritime, relayés par le gouvernement et certains responsables politiques sont très actifs durant, mais aussi avant et après les conflits. Ceci, soit en animant une communication offensive sur les réseaux sociaux, avec des sites web comme *Mundo Marítimo* ou la chaîne «Youtube» de *Empresa Océano*, soit par le biais de grands journaux comme *El Mercurio* ou *La Tercera* et des interventions audio ou télévisuelles.

Durant la grève de janvier 2014, la plupart des responsables politiques appellent en général au dialogue tout en dénonçant l'illégalité des paralysies portuaires et le fait qu'une « minorité » puisse bloquer le pays et les violences commises. Mais c'est unilatéralement la violence des dockers qui est pointée du doigt. Par la suite, une fois le feu éteint et « l'esprit de responsabilité » de chacun loué, c'est le coût incommensurable de ces conflits pour la nation qui fait la « Une », détaillé à grands frais. La gestion de l'exécutif et de la « *ley corta* » sont aussi critiquées. Les entreprises se disent ulcérées de se voir obligées de payer une taxe transitoire (suggérée par le nouvel exécutif). La Chambre maritime va jusqu'à affirmer que cet impôt pourrait générer une chute de 20% de la productivité des ports. Elle remettrait

495 Erik Olin Wright, *Utopies réelles*, Paris, La Découverte, 2017.

en cause le cadre juridique et la sûreté des relations entre entreprises concessionnaires et État. Le patronat rappelle qu'il n'a pas signé les accords avec l'UPCH et qu'il ne devrait donc pas à avoir à en assumer les conséquences⁴⁹⁶. La *Cámara de la Producción y el Comercio* proteste elle aussi contre cet impôt, censé fragiliser toute la chaîne d'exportation, et qui serait contraire à la Constitution car affectant spécifiquement un secteur de l'économie⁴⁹⁷.

Un autre aspect intéressant dans l'argumentation patronale est que cette taxation est un impôt payé au « pouvoir portuaire », soit à « un groupe d'intérêt » syndical et non pas à l'État⁴⁹⁸ ! Cet argument est repris largement dans des éditoriaux de journaux comme *El Mercurio*, *La Segunda* et par des associations entrepreneuriales. Globalement, si plusieurs députés (de tous bords) se félicitent de cette nouvelle loi⁴⁹⁹, les grands groupes reprochent à l'exécutif d'avoir cédé aux pressions des dockers et de s'être érigé en garant des négociations de janvier. C'est un éditorial du *Mercurio* qui résume au mieux ce sentiment et la crainte des entrepreneurs :

La forma en que el Gobierno pretende resolver el conflicto que los trabajadores portuarios plantearon, y por el cual sus sindicatos organizados han realizado extensas paralizaciones, utiliza una

496 “Cámara marítimo portuaria critica ley corta del sector”, *La Tercera*, 17 juin 2014 et “Ley Corta reduciría en 20% capacidad competitiva de puertos”, *Estrategia*, 23 juillet 2014.

497 “Exportadores en alerta por impuesto en ley de puertos”, *La Tercera*, 28 juin 2014.

498 “El nuevo impuesto del poder portuario”, *Pulso*, 22 juillet 2014.

499 “Puertos: acuerdo garantiza continuidad productiva”, *El Mercurio de Valparaíso*, 6 août 2014.

herramienta de solución equivocada y entrega, de paso, una señal ambigua. [...]. Esto entrega una señal equívoca, cual es que los problemas que las empresas enfrentan con sus trabajadores pueden ser solucionados a nivel central, por medio de leyes ad hoc, en vez de resueltos, como corresponde en un Estado de Derecho, por los Tribunales de Justicia. Si el Gobierno considera que se ha vulnerado un derecho ya establecido de los trabajadores, no necesita una ley para hacerlo cumplir. Recurrir al expediente de este impuesto provoca un daño a la institucionalidad⁵⁰⁰.

Autrement dit, les classes dominantes voient avec préoccupation que l'État néolibéral puisse être amené –malgré lui- à intervenir, à légiférer et même à décider d'imposer –très légèrement- le capital, comme réponse à un conflit syndical d'un secteur « stratégique ». Le quotidien conservateur montre ainsi à quel point l'Union est parvenue à faire trembler les ciments du modèle chilien. Le risque d'effet de « démonstration » pour d'autres syndicats est un autre danger ressenti par les états-majors patronaux. D'où, deux idées clefs qui apparaissent dans la grande quantité d'articles publiés sur l'UPCH durant la période étudiée. Première ligne d'attaque : les dockers de l'Union sont jusque-boutistes et ont acquis un pouvoir totalement démesuré qu'il convient de museler. Deuxièmement : il faut trouver les moyens de « pacifier » les ports par l'installation d'une nouvelle culture managériale, moderne et institutionnelle.

500 “Cámara Marítima Portuaria y de Concepción contra la Ley Corta”, *El Diario de Concepción*, 24 juin 2014.

Sur le premier point, parmi plusieurs articles et éditoriaux, citons quelques exemples parlants. Déjà en octobre 2003, du temps de la *Coordinadora*, *El Mercurio* organisait un débat entre le vice-président de la Chambre maritime, Rodolfo García et Jorge Silva Berón pour essayer de comprendre : «¿*Qué quieren los trabajadores portuarios?*». Le représentant patronal y regrettait amèrement les appels incessants à la grève et affirmait que l'objectif caché des dockers ne serait pas moins que « *recuperer leur pouvoir de monopole* » qu'ils avaient eu jadis dans les ports :

*antes de 1981, cuando la matrícula permitía a los dirigentes decidir cuántos trabajadores eran necesarios en una faena, quiénes eran los que trabajarían, cuántas horas atendería el puerto y cuánto debía pagarles el empresario, todo lo cual implica una gigantesca ineficiencia*⁵⁰¹.

Plus de 10 ans plus tard, c'est ce "pouvoir exorbitant" des syndicats qui continue d'obséder les têtes pensantes du capitalisme portuaire et leurs alliés politiques ou médiatiques, et c'est logiquement tout particulièrement l'existence de la *nombrada* dans de nombreux ports qui est visée. Un exemple limpide à ce sujet est l'article publié au sortir du conflit, le 2 février 2014 (reproduit intégralement en Annexe 24), par *El Sur*, important quotidien de Concepción. Intitulé : « *La nombrada: los hilos del poder que manejan los sindicatos portuarios* », il s'agit de révéler comment est organisé « dans l'ombre » le pouvoir incommensurable de ces syndicats. Il y est dénoncé le système

501 «¿Qué quieren los trabajadores portuarios?», *El Mercurio*, 13 octobre 2003.

de provision de travail pour les intermittents et leur nomination. Sur la base d'un long entretien publié quelques jours avant par *Mundo Marítimo* avec un ex-chargé du personnel portuaire, le journal explique pourquoi il est nécessaire « d'en finir » avec ce pouvoir syndical, système discrétionnaire qui écornerait « l'image du pays » et contraire à toute logique professionnelle. La proposition de l'expert interrogé est de :

quitarle el poder de hacer “nombradas” a los sindicatos en favor de la organización de administradoras— no empresas, acota- que funcionen profesionalmente y que mediante departamentos de recursos humanos ejecute las “nombradas”⁵⁰².

Une opinion accueillie avec grand enthousiasme par le représentant national de la Chambre maritime qui explique –non sans raison- que l'une des causes de la massivité des derniers conflits, malgré leur totale illégalité, est précisément que dans plusieurs ports ce sont les syndicats qui contrôlent la force de travail. Et d'ajouter : « *rechazamos profundamente este sistema de nombramiento* ». Les articles sur ce « problème » de la *nombrada* sont nombreux, ainsi en est-il de nouveau en janvier 2015 dans les colonnes du *Mercurio*.

Autre question décriée par le patronat et plusieurs politiques, c'est la « culture du conflit » du monde portuaire, invoquant la nécessité d'y mettre fin, par la force si besoin. Pour le journal *La Tercera*, pas de doute, les syndicats de dockers fonctionnent selon le « tout ou rien » et sont prêts à faire monter la pression sur les entrepreneurs « à

502 «Sergio Ramírez: Existe un grave problema de regulación laboral», *Mundo Marítimo*, 27 janvier 2014.

n'importe quel prix ». C'est pour cette raison que certains responsables en appellent à la répression. Ainsi en est-il de Juan Carolus Brown, vice-président de l'importante *Federación de Exportadores de Fruta*, qui durant le conflit affirme :

*el panorama se ve oscuro. Nosotros no tenemos la billetera o la manija política. El camino tendría que ir por las fuerzas policiales, porque el otro camino no ha funcionado*⁵⁰³.

Les grèves solidaires sont qualifiées de “collusions illégales” et les syndicats de « mafias » se rapprochant de celles existantes dans certains ports étatsuniens :

*Los instigadores de las huelgas se mueven casi como mafias, que actúan con amenazas y amedrentamientos del más alto tenor, al extremo que nadie en su sano juicio podría atreverse a salir a trabajar por temor a represalias*⁵⁰⁴.

Cette musique lancinante et la nécessité d'appliquer la Loi de sécurité intérieure de l'État (ce qu'ont refusé aussi bien le gouvernement de Piñera que celui de Bachelet) devient un appel à la « répression despotique » lorsqu'il s'agit du clan Von Appen, et notamment du patriarche, fils d'un ancien nazi, Sven Von Appen. Ce dernier plébiscite, haut et fort, la carte de la criminalisation de ces « mobilisations illégales ». Ce qui explique la multiplication de ses déclarations polémiques devant les caméras de *CNN Chile*, jusqu'à souhaiter l'arrivée d'un « nouveau Pinochet » dans le cas où Bachelet ne serait pas capable

503 “El todo o nada de los portuarios”, *La Tercera*, 18 janvier 2014.

504 Pilar Vergara, “Historia en desarrollo de un conflicto *sui generis*”, *El Mercurio*, 14 avril 2013.

de « *faire du bon travail* »⁵⁰⁵. L'un des héritiers, Richard, ne se permet pas ce type de déclarations, mais il est aussi partisan de la fermeté, en laissant pourrir –on l'a vu– le conflit à Angamos, tout en organisant la répression syndicale. La condamnation des luttes syndicales menées par l'Union est relayée systématiquement dans les « grands » médias, par la Chambre maritime et certaines figures politiques. Mais la plupart du temps selon des registres discursifs et lexicaux plus policés, élaborés et consensuels. Comme l'a expliqué James Scott dans des travaux bien connus sur la domination, aussi bien les dominants que les subalternes maintiennent un « texte public » et un « texte caché ». Tous jouent -en général- la partition discursive et symbolique qu'ils ont à jouer et qui maintient intacts les relations de classes et les privilèges de ceux et celles « d'en haut »⁵⁰⁶.

Globalement, on peut affirmer que les velléités d'enlever aux syndicats le pouvoir de la *nombrada*, les « listes noires » qui circulent de port en port ou encore les tactiques multiples de répression s'inscrivent dans des pratiques historiques de long terme. Nous avons vu au chapitre 2 comment durant les premières décennies du vingtième siècle, un des conflits central dans les ports tourne précisément autour du contrôle de la nomination et de la *redondilla* (qui abouti à la répression sanglante de la grève de Iquique de 1923).

No resulta difícil de comprender, por lo tanto, que estas prácticas antisindicales en el siglo XXI son la prueba patente de un trato

505 “Von Appen ante un mal manejo económico de Bachelet: *Si se repite buscamos otro Pinochet*”, *El Mostrador*, 15 décembre 2013.

506 James C. Scott, *La domination et les arts de la résistance. Fragments du discours subalterne*, Paris, Éditions Amsterdam, 2009.

*laboral que no varía en lo sustantivo y cuyo empleo y efectividad parecen estar probadas. Las emprenden los mismos comerciantes para salvaguardar los beneficios heredados de un sistema económico y social que hizo de sus padres, abuelos y bisabuelos la élite económica y política de nuestro país*⁵⁰⁷.

Néanmoins, il est aussi intéressant de noter que le « texte public » de l'actuelle bourgeoisie néolibérale chilienne passe désormais aussi par des appels à un répertoire davantage « hégémonique ». Ceci, sans pour autant abandonner des traits directement « despotiques », si nécessaire. Comprenant les limites de la force brute et pour s'inscrire dans une perspective de long terme et de *pacification des rapports de classe* dans les ports, les méthodes évoluent. Ainsi, en juillet 2014, le sénateur de droite Francisco Chahuán (*Renovación Nacional*) exige une Loi générale sur les ports afin de « générer la paix sociale » dans les terminaux maritimes, proposition rapidement suivie par plusieurs de ses collègues⁵⁰⁸. C'est également ce que répètent à l'unisson les associations patronales d'exportateurs et des portuaires, ainsi que plusieurs parlementaires à la faveur des discussions qu'initie le gouvernement Bachelet autour de la réforme du code du travail. Selon eux, il s'avère urgent de « moderniser » les relations professionnelles portuaires afin de prévenir de nouveaux conflits.

507 Gonzalo Díaz, Camilo Santibáñez, « Los trabajadores portuarios y las nuevas-viejas prácticas del empresariado », *Perspectiva Diagonal*, octobre 2014, URL : www.perspectivadiagonal.org/los-trabajadores-portuarios-y-las-nuevas-viejas-practicas-del-empresariado.

508 « Terminó el paro del puerto tras aprobarse la Ley Corta », *El Líder de San Antonio*, 10 juillet 2014.

Citons, entre autres, John Marshall, ex-ministre de l'économie de la Concertation, devenu grand patron et président de la *Cámara Marítima*. Dans la presse financière, il insiste sur le besoin d'une nouvelle politique nationale des ports et sur les difficultés de toute négociation collective faute d'un "cadre institutionnel" optimisé. D'où ce qu'il nomme une « distorsion » dans la relation entreprises / dockers. Néanmoins, sa critique des limites de la « loi courte » de juillet 2014 semble surtout destinée à assurer un meilleur *contrôle social* et des sanctions juridiques contre les syndicats qui oseraient aller au-delà du cadre légal :

*en el proyecto actual o en la ley corta que se discutió a mediados de 2014, ella no se hace cargo de los movimientos que están fuera del marco institucional. La sociedad tiene que moverse en la dirección de modernizar la institucionalidad laboral, pero al mismo tiempo hay que sancionar los movimientos que están fuera de esa institucionalidad con la misma fuerza, porque o si no caemos en una modernización que pierde toda efectividad*⁵⁰⁹.

C'est exactement dans la même direction que vont plusieurs autres responsables, dont Consuelo Cánaves, gérante générale de *Muellaje Central* (PCE), un des terminaux du groupe Matte à San Antonio (et une des rares femmes à avoir ce pouvoir dans un monde presque exclusivement masculin). Elle appelle à dépasser la « culture du conflit » des dockers. Elle indique avoir pour projet de continuer à embaucher

509 "Jorge Marshall: El ciclo de mayor pesimismo y de correcciones a la baja llega a su fin", *Diario Financiero*, 19 janvier 2015. Voir aussi les déclarations de Marshall au *Mercurio*, le 15 janvier 2015.

les travailleurs (plutôt que de le laisser dépendre de la nomination syndicale intermittente). Elle soutient même que, fruit des nouvelles formes de négociations collectives, elle aurait reçu des dirigeants syndicaux l'engagement de ne pas se mettre en grève « *d'ici à 2016* »⁵¹⁰ (voir la coupure de presse en Annexe 25).

Ces tentatives de créer une culture du « management », de la communication et de la paix sociale entre « partenaires » dans les ports est récente, mais en pleine expansion depuis le conflit de 2014. Elle est testée dans le Sud du pays par d'autres grands groupes. Ainsi, SAAM organise pour la première fois, en 2015, dans un luxueux hôtel de Concepción, un séminaire de discussions et débats avec l'Union portuaire sur les « relations professionnelles modernes » et leur nécessaire rénovation. Y participent cadres de l'entreprise, gérants, spécialistes du droit du travail, représentants du ministre du Travail ainsi que des dirigeants et assesseurs syndicaux (tous liés à l'UPCH). Comme le déclare, assez naïvement, un des principaux responsables de SAAM ce jour-là :

Queremos cambiar profundamente las relaciones empresa-trabajadores, relaciones que se han quedado estancada, pegadas durante mucho tiempo en una relación de antagonismo, en vez de una relación de amistad, de socios, de ser "partners". Y nos vimos involucrados en peleas internas que simplemente, nos estaban llevando a la destrucción, la empresa, como los trabajadores, destrucción no solo económica, pero también hu-

510 Sandra Radic, « Muchos dirigentes tienen enraizada una forma de relacionarse basada en el Conflicto », *La Segunda*, 13 janvier 2015.

*mana y anímica. Y nos vimos obligados a cambiar, porque nos fue ganando la competencia, y aunque no lo queramos reconocer, este mundo es así, de una sana competencia*⁵¹¹.

Le décor est planté. Il s'agit là de défis jamais envisagés jusque-là par l'Union, qui doit en retour penser comment aborder ces nouvelles formes de construction hégémonique « consensuelle » plutôt que conflictuelle dans un monde portuaire qui reste dominé par une violente asymétrie dans le rapport capital-travail.

En parallèle, les dockers ont dû aussi se positionner dès 2014 sur les réformes du gouvernement Bachelet, notamment la réforme du code du travail (*Proyecto de Ley de Modernización de las Relaciones Laborales*), qui va aussi dans la même direction : moderniser et « fluidifier » les relations professionnelles dans le contexte du néolibéralisme avancé⁵¹². L'Union est d'ailleurs invitée à exprimer ses positions en commission parlementaire (où se rendent en mars 2015 José Agurto et Óscar Menares), validant une nouvelle fois sa centralité au sein du champ syndical national. Mais les demandes des travailleurs sont peu entendues et la réforme finalement qualifiée de « recul important pour les travailleurs », selon Gabriel Rebolledo (UPBB). Cela explique les nouvelles tentatives de l'Union de créer des ponts avec

511 Transcription d'une des interventions introductives de la gérance de SAAM, lors du séminaire auquel nous avons assisté sur invitation de la UPBB (archives personnelles de l'auteur).

512 Pour une analyse critique et informée de la réforme, voir les nombreux écrits sur ce thème du professeur de droit du travail de l'Université Diego Portales, José Luis Ugarte. Une synthèse est disponible ici : Alberto Arellano, "Reforma Laboral: El proyecto es un retroceso para el mundo sindical", CIPER, 29 septembre 2015, URL : <https://ciperchile.cl/2015/09/29/reforma-laboral-el-proyecto-es-un-retroceso-para-el-mundo-sindical>.

d'autres secteurs stratégiques (mineurs, travailleurs de la construction, de l'industrie forestière, des transports), mais aussi la mobilisation contre cette réforme, y compris par une grève nationale des ports, le 6 juillet 2015⁵¹³.

Photo N° 24. Appel à la grève portuaire nationale contre la réforme du travail
(6 juillet 2015)



Source : 2015, Archives UPCH.

513 “Unión Portuaria de Chile anuncia «paralización prolongada» a contar del 6 de julio”, *Portal Portuario*, 30 juin 2015.

Parmi les points faisant débat, ressurgit un vieux serpent mer du patronat : l'interdiction pure et simple de la grève dans les secteurs dits « stratégiques » de l'économie, dont... les ports, l'instauration d'un service minimum et la possibilité de remplacer les travailleurs en grève, le maintien de l'interdiction de toute négociation par branche, et même –innovation– l'inscription dans le code du travail que toute grève se doit d'être « pacifique ». Presque un an plus tard, l'Union ne pourra que constater que la coalition du gouvernement de centre-gauche, fait la sourde oreille à ses réclamations et à celle de nombreux syndicats, alors que la réforme du travail est sur le point d'être votée. L'Union n'a pourtant rien perdu de son mordant et de sa politisation, allant cette fois jusqu'à délégitimer un parlement « séquestré par l'argent » :

manifestamos nuestro rotundo rechazo al proyecto de ley de reforma laboral que se termina de tramitar en el Congreso las próximas semanas. Este rechazo se fundamenta en la ausencia de un proceso pre legislativo con todos los actores del movimiento sindical, la redacción del texto legislativo con letra chica y los graves e innumerables retrocesos que esta reforma provocará en la situación de la clase trabajadora chilena. [...] Dentro de los retrocesos más evidentes y comentados se pueden mencionar: la calificación “pacífica” de la huelga, su inutilidad por la vía de los servicios mínimos y el reemplazo interno, la complejización del proceso de negociación colectiva, la votación cada cinco días de la oferta del emperador durante la huelga, la instauración de pactos

*de adaptabilidad, la restricción en la formación de sindicatos vía aumento de quórum de constitución, la reducción en la elección de delegados en sindicatos inter-empresa, la inexistencia de pisos de negociación y la voluntariedad de la negociación inter-empresa. Si bien esta reforma representa algunos avances para las organizaciones del mundo del trabajo, estos sólo se reducen a tres artículos, lo que no resulta significativo a la luz de los retrocesos ya nombrados. [...] Sin embargo, creemos que nada de esto ocurrirá, pues vemos un parlamento secuestrado por el dinero, a través de la corrupción y conflictos de interés, por lo que, sólo queda esperar que sólo se imponga la voluntad de un grupo de empresarios nacionales e internacionales [...] Ya no estamos dispuestos a delegar nuestra voluntad en las manos de quienes dicen falsamente representar nuestros intereses. Las y los trabajadores de Chile debemos asumir desde ahora la construcción de nuestro propio destino. ¡NUNCA + SOLOS!*⁵¹⁴.

Un nouveau cycle s'ouvre alors pour les dockers et leur « art de la résistance ».

514 UPCH, “Comunicado sobre reforma laboral”, 22 mars 2016 (Archives UPCH).

**Conclusion. L'Union portuaire du Chili :
entre insubordination ouvrière, politisation
syndicale et archipel militant ?**



Local du *Sindicato N° 1 de estibadores* de Coronel, mai 2015 (photo de l'auteur)

Au terme de ce voyage au sein du syndicalisme portuaire chilien, nous pouvons désormais tirer quelques éléments de conclusion et esquisser plusieurs réponses aux questionnements théoriques et problématiques que nous nous posions en introduction.

Une fabrique syndicale inscrite dans le temps long de l'histoire portuaire

Tout d'abord, il est clair que pour comprendre les origines, la dynamique et la construction d'une forme syndicale telle que l'Union portuaire du Chili, il est indispensable d'en revenir à l'histoire des ports et des dockers de ce pays. Une fois encore, il nous semble important de souligner à quel point une approche historique de l'acteur syndical apporte une mise en perspective qui est indispensable à une compréhension large d'une expérience protestataire de cette envergure. Cela est d'autant plus évident que, pour un observateur peu attentif, l'UPCH pourrait être perçue uniquement comme un « nouveau mouvement syndical ». Née dans les années 2000 en contexte néolibéral, elle est en réalité l'héritière d'un temps long, qui s'étend sur deux siècles d'histoire portuaire. C'est au cœur de cette trajectoire séculaire que les dockers se sont forgés comme des acteurs essentiels du mouvement ouvrier chilien, et particulièrement comme des travailleurs parvenant, peu à peu, à élaborer des outils de résistance. Pourtant, il n'y a -à ce jour- aucune histoire un tant soit peu systématique des ports et travailleurs maritimo-portuaires du Chili. À l'image de ce qui s'est fait pour d'autres nations, une telle entreprise devrait passer par un programme de recherche pluriannuel et collectif.

Grâce à une révision exhaustive de la littérature existante, nous avons pu, néanmoins, nous appuyer sur une série de travaux et publications souvent épars, écrits à différentes périodes, pour restituer le passé des dockers, leurs luttes et leurs revendications, l'évolution de leur travail, des origines du mouvement ouvrier à nos jours. Au fil de ce parcours, plusieurs étapes ou moments émergent. Tout d'abord une époque de fondation (1825-1931), « héroïque » pourrait-on dire, dans des conditions extrêmes de forte répression et d'une féroce exploitation de la main d'œuvre. Une époque où brillent le rôle des *gremios* artisanaux, puis –plus tard– les influences libertaires et anarchosyndicalistes des *wobblies*, mais aussi celles des *mancomunales* ou des premiers militants du POS de Luis Emilio Recabarren. A partir des années trente, le syndicalisme national, et avec lui les organisations portuaires, entrent progressivement dans une phase d'institutionnalisation, de canalisation croissante et « d'intégration » dans le cadre de l'État de compromis et de ses équilibres nationaux-populaires. Une orientation consacrée par la création de EMPORCHI, entreprise nationale unique, sous tutelle étatique. C'est aussi durant cette période, qu'est érigé le système des *matriculas*, un élément caractéristique du labeur des dockers jusqu'au début des années 80. Tout comme celui de la *nombrada* et de la *redondilla*, soit une régulation stricte de la main d'œuvre qui passe progressivement sous la coupe des organisations syndicales (comme elles l'avaient été transitoirement au XIX^{ème} siècle). Le pouvoir des syndicats est alors considérable, mais ces derniers sont aussi happés dans les rets d'un corporatisme souvent clientéliste et autoritaire. Le choc brutal de la dictature vient alors

tout chambouler, même si ce ne fut pas immédiatement après le coup d'État. Les réformes « modernisatrices » de 1981 représentent l'effondrement d'un monde. La dictature, malgré la collaboration ouverte de dirigeants syndicaux tels que Wenceslao Moreno, sape ainsi les équilibres forgés à partir des années 30 pour faire entrer, par la force, l'univers des ports dans la globalisation capitaliste néolibérale. L'un des paradoxes de l'ère post-dictatoriale est, d'ailleurs, de ne n'avoir pas rompu avec cette orientation, et même de l'avoir prolongée par les grandes réformes et les privatisations-concessions de 1997.

Les nouvelles générations de dockers et de militants syndicaux qui échafaudent ce qui devient l'Union portuaire du Chili sont redevables de cette histoire souvent douloureuse. Une mémoire que plusieurs d'entre eux cultivent et invoquent régulièrement. Cela explique aussi la survivance de traditions historiques aussi fondamentales pour la consolidation du pouvoir syndical que le système de contrôle de la main d'œuvre intermittente et des embauches par le biais de la *nombrada*. Des pratiques originales, liées aux modalités même du travail portuaire, qui font l'objet d'un rejet virulent de la part des organisations patronales (hier comme aujourd'hui). L'économie morale des dockers, leur culture ouvrière spécifique, leurs liens avec la communauté environnante, apparaissent comme une ressource de premier plan au moment de comprendre les capacités de résilience et d'organisation collective de ceux-ci. Cette expérience accumulée est l'un des éléments de la conscience de classe et de la subjectivation politique dont fait montre l'UPCH, à partir de 2010-2011.

Revitalisation syndicale, position stratégique et apprentissages militants

Mais cette organisation est également fille du « laboratoire néolibéral » et de la transition démocratique pactée, d'une immense précarisation du travail et d'une forte fragmentation du champ syndical (comme de toute la société). Les dirigeants qui émergent dans les années 2000 doivent, de plus, faire face à une poignée de grands conglomérats dominés par quelques familles, qui sont au centre du pouvoir économique, médiatique et politique du pays, au-delà des changements de régime et de gouvernements.

Le processus de revitalisation syndicale est aussi marqué du sceau des ambivalences et des ambiguïtés : celles d'un syndicalisme portuaire, où se côtoient radicalisme et discours émancipateur d'une part, et tentation du repli sur soi, conduites autoritaires de certains dirigeants et tendances à se transformer en une « aristocratie ouvrière », d'autre part. Notre étude confirme ainsi à quel point les syndicats peuvent être, conjointement, en *opposition* et en *homologie* avec le système économique et les structures sociales dominantes. C'est aussi dans ce jeu de contradictions que s'insère la naissance de l'Union portuaire. Une expérience qui est le fruit de plusieurs facteurs, internes et exogènes, et de diverses tentatives antérieures de coordination syndicale. Il y a donc bien eu un *apprentissage syndical* progressif, faits de tâtonnements, de conquêtes partielles (notamment en ce qui concerne l'harmonisation du prix payé par tour de travail), de conflits intersyndicaux et de désenchantements. Car, on ne saurait analyser la création de l'UPCH, à l'orée des années 2010, sans prendre en compte le cycle

de conflits menés précédemment, notamment à partir de 2003, par la *Coordinadora*, dirigée d'une main de fer par Silva Berón.

Afin de décrypter cette lente incubation qui s'étend, pour le moins, sur une décennie, nous avons dû « naviguer » du local au national, mais aussi entre les trajectoires individuelles et celles de tout un collectif de syndicats qui s'étend désormais d'Arica à Puerto Montt. En effet, actuellement, l'UPCH représente des milliers de dockers et plusieurs dizaines de terminaux portuaires : elle est la principale organisation de dockers du Chili. Dans cette architecture complexe, et fortement différenciée, où cohabitent une majorité d'intermittents avec une minorité (très structurée) de dockers en CDI, le rôle de l'Union portuaire du BioBío, et tout particulièrement celui du *Sindicato de estibadores de San Vicente*, est remarquable. On pourrait dire qu'après l'essai de *Coordinadora* venue du Nord, c'est du Sud Chili qu'a surgi une nouvelle impulsion unitaire. Un cheminement qui essaye de tirer des leçons critiques du « caudillisme » de Berón et de ses errements.

Dans ce contexte, la figure de « passeur » et d'organisateur de Dante Campana est cruciale. Il favorise la consolidation du SESV en tant que communauté syndicale soudée, et fortement politisée, dans un moment de transition et de réformes des ports. Campana fait aussi le lien entre les militants révolutionnaires ayant vécu la dictature et le « nouveau » monde du travail des années 90-2000. Il est actif au sein de la *Coordinadora* et représente l'un de ceux qui comprend, peu à peu, son échec (grâce notamment à la « rébellion » des jeunes dirigeants du Nord). Enfin, tout en devenant une figure syndicale charismatique

dans les ports du BioBío, Campana sait mettre des mots (et des écrits) sur les dilemmes du syndicalisme portuaire, traçant ainsi des objectifs à moyen terme pour ses camarades de lutte. Par ailleurs, on a vu que si les ports de la région de Concepción deviennent un foyer de réorganisation syndicale, c'est aussi parce qu'ils bénéficient du soutien actif de plusieurs « experts », d'assesseurs et de certains collectifs de la gauche radicale. Tous se portent au chevet de ces travailleurs, en faisant le pari de démontrer leur caractère stratégique dans une optique de « lutte de classes ». Le rôle d'un assesseur (au niveau local, régional, puis national) comme Gonzalo Díaz est en ce sens important. De même, en ce qui concerne Óscar Menares, avocat militant. Ceci aux côtés de dirigeants comme (parmi quelques autres) José Agurto, Marcos Cárdenas, Luis Neira ou Sergio Para à San Vicente ; mais aussi de syndicalistes d'autres régions qui adhèrent progressivement à la proposition émanant des côtes du BioBío : Robinson Ávalos (le « doyen » et la mémoire de l'UPCH) à Huasco, Sergio Vargas dans le grand port de San Antonio ou Nelson Francino, dans le Nord, à Iquique.

En ce sens, malgré certaines difficultés à réunir des sources primaires, les apports de l'enquête ethnographique et de l'enquête orale, combinés aux archives syndicales et à un ample travail de revue de presse s'avèrent une méthodologie toujours féconde. Elle facilite une compréhension au « ras du sol » de la fabrique du syndicalisme, sans pour autant perdre de vue le contexte général, le souci d'une analyse distanciée et les rapports généraux entre capital et travail.

Tout au long de la période, l'UPBB a développé une position de pivot, et sous plusieurs aspects, dans la structuration nationale de

l'Union portuaire du Chili. Son expérience initiale de coordination de plusieurs conflits traversant les trois principaux ports de la région (San Vicente – Coronel – Lirquén) et les bénéfices obtenus grâce à une tactique concertée de « grève solidaire » a, par la suite, essaimée au Centre et au Nord du pays. Il y a une intéressante *circulation et diffusion* de savoir-faire syndicaux. Cette influence est également sensible dans les discours et concepts affichés par l'UPCH, dont l'orientation et la politisation sont souvent proches des options prises au sein des syndicats du BioBío (et particulièrement du SESV). L'Union s'affirme ainsi sur la scène nationale par une argumentation possédant une forte connotation anti-néolibérale, tout en se référant à l'unité des 5 unions portuaires régionales (représentées par les 5 mains qui ornent le logo de l'UPCH). Une perspective aussi symbolisée par le slogan : « ¡Nunca más *solos!* ». Cette invocation de l'unité et de la solidarité, malgré les différences de statuts entre intermittents et employés, résonne alors pour des milliers de dockers. Surtout lorsqu'elle s'incarne *concrètement* dans l'élaboration d'un agenda de revendications nationales, élaborées la plupart du temps au consensus, mais qui n'entravent cependant pas l'indépendance de chaque syndicat.

Cette tentative fédérative « souple » explique une structuration territoriale décentralisée, qui s'appuie avant tout sur les syndicats locaux et des réunions régulières au niveau communal. Cette conception organique respecte les rythmes divers des régions et cultures syndicales qui peuplent l'Union. Ce sont les échanges électroniques, les rencontres et les congrès qui donnent corps à l'Union nationale. Le système de porte-parole et de commissions est aussi un outil en ce

sens, afin d'incarner l'organisation dans les médias et de construire une interface avec le reste de la société, les entreprises et l'État. Bien sûr, entre la théorie et la pratique, on a pu déceler de nombreuses failles. La communication entre dirigeants et « base » s'avère souvent précaire, les conflits entre leaders sont légion, le manque de formation d'une partie des militants constitue une faiblesse intrinsèque également, tout comme la faible participation de nombreux membres des syndicats (parmi les plus jeunes notamment). On pourrait aussi citer la question du financement qui est peu stabilisée, une communication externe pas toujours claire ou encore hésitante sur les modes d'action à employer face aux tactiques répressives et/ou de cooptation des entreprises.

Les répertoires d'action de l'Union sont, somme toute, assez « classiques » au regard de l'histoire des dockers et du mouvement ouvrier. Les épisodes les plus conflictuels sont rythmés par des grèves (illégales la plupart du temps), paralysie des activités, tactiques de « bras croisés » et *ruedas cuadradas*, occupations de l'espace portuaire, barricades, manifestations de rue, communiqués et déclarations dans la presse, et même parfois par des grèves de la faim (comme à Mejillones, en juin 2014). Il faut prendre la dimension « transgressive » de ce type de répertoire protestataire dans le Chili actuel, un pays qui a vu se sédimenter une culture du travail fortement hiérarchisée et une idéologie dominante basée sur le rejet du conflit. Au plus fort des grèves portuaires nationales de 2013-2014, l'Union a montré qu'elle était capable de faire trembler toute l'économie du pays, de menacer l'ensemble de la chaîne d'exportation et de mettre en péril la production

de produits aussi importants que ceux de l'industrie forestière, des cultures agricoles ou de l'extraction minière. Partant de là, on peut affirmer que la *position stratégique* des travailleurs des ports, telle qu'a pu la définir John Womack, est largement confirmée. Ceci n'empêche pas que le quotidien de ces syndicalistes est constitué de l'ordinaire de tout syndicat, soit la recherche d'accords avec le patronat et le Chambre maritime autour des conditions de travail, la gestion de la trésorerie et de la *nombrada* pour les syndicats d'intermittents, la mise en place d'écoles de formation, la régulation des conflits éventuels entre les membres et l'accueil des nouveaux arrivés, l'organisation des assemblées et des élections internes, etc...

La difficile construction d'un pouvoir syndical « disruptif » en contexte néolibéral avancé

Néanmoins, si l'UPCH s'affirme, à partir de 2013, comme un acteur clef du champ syndical, et même de l'espace des mouvements sociaux au plan national, c'est bien du fait de ses actions revendicatives et protestataires d'ampleur, n'hésitant pas dans certains cas à affronter les forces de police et navales, souvent avec pour conséquences plusieurs blessés. Et elle le fait –autre originalité– en maintenant son caractère *a-legal* ou *extra-légal*. Une dimension revendiquée avec fierté par ses travailleurs, dans un contexte juridique extrêmement restrictif pour le droit du travail et le droit de grève, héritage de la dictature. C'est par son action concrète, et par ses nombreuses mobilisations, que l'Union entend obtenir des conquêtes sur la base d'un agenda élaboré, de manière autonome, par rapport aux principales

forces politiques institutionnelles du pays, mais aussi par rapport à la CUT (centrale critiquée du fait de sa proximité avec les partis de la Concertation et pour son manque de démocratie interne). Cet accent mis sur le conflit et l'insubordination ouvrière installe une culture et une subjectivation, qui démontrent l'utilité de l'Union dans ses capacités à contester l'ordre portuaire établi, et à considérer entreprises, Chambre maritime et même l'État comme des adversaires auxquels il semble nécessaire d'imposer un rapport de force. Ainsi, l'UPCH construit les dockers en tant que *classe* (ou fraction de classe) par son « art de la résistance » et en cultive à l'envi l'image de travailleurs maritimo-portuaires rebelles et « prêts à en découdre » pour défendre ce qu'ils estiment comme légitime.

Cette dimension antagonique est au centre de la dynamique de construction identitaire, de l'univers symbolique et de la praxis de l'UPCH. Elle explique l'affrontement et la « concurrence » avec des confédérations historiques comme la COMACH et la COTRAPORCHI. Ces dernières misent surtout sur des logiques corporatistes et de dialogue social avec les entreprises, et y compris avec les gouvernements en place en maintenant des liens de type clientéliste avec les partis au pouvoir. Afin de se démarquer, l'enjeu pour les syndicalistes de l'UPCH est de réussir à mettre en avant un certain nombre limité de demandes claires, partagées par tous ses syndicats et « gagnables » par des mobilisations coordonnées. Mais, sans jamais épuiser toutes les ressources à sa disposition. Il s'agit donc d'éviter l'enlisement dans des conflits longs, et souvent violents. Une réflexion tactique qui est avant tout celle des dirigeants de l'UPBB, et

qui a pu provoquer des incompréhensions mutuelles entre le Nord, le Centre et le Sud en 2013-2014. Cela ne signifie pas abandonner, pour autant, l'horizon stratégique de l'instauration d'une grande loi nationale sur le système portuaire, protectrice des droits, et des conditions de travail des dockers, et qui pourrait harmoniser réellement leur rémunération et les standards de sécurité « par le haut ». Dans la conjoncture de 2013, c'est plus immédiatement la lutte pour la demi-heure de collation, et les divers points avancés par la suite dans la « *ley corta* », qui offrent une ligne directrice de mobilisation à l'ensemble des organisations de l'Union. Cette série de conflits naît plutôt entre Mejillones et San Antonio, pour être ensuite alimentée et soutenue par l'ensemble de l'Union. Au cours de ces deux années, la démonstration du *pouvoir syndical* de l'UPCH est patente. Ses limites et difficultés, également. Globalement, si l'on reprend les catégories sociologiques exposées dans le chapitre 1 (notamment celles de Christian Levesque, Gregor Murray ou Richard Hyman), il apparaît que l'Union portuaire a été capable de construire des « ressources fondamentales de pouvoir » et de s'adapter au contexte de l'économie néolibérale portuaire. Elle le fait en s'appuyant sur ses capacités de blocage de l'économie, mais aussi sur un ensemble de ressources discursives et symboliques, sur le formidable levier que lui confère le contrôle de la *nombrada* dans la plupart des ports et sur la patiente construction d'une solidarité de port à port, de région à région.

Cependant, disposer de telles ressources ou d'une position stratégique ne suffit pas (et c'est là, en partie, l'un des points aveugles des théories de John Womack) : encore faut-il démontrer des apti-

tudes stratégiques suffisantes, au moment de s'en servir. En premier lieu, cela signifie savoir évaluer les rapports de force, savoir mesurer les dispositions du patronat, des médias et de l'État dans une conjoncture précise, et, plus généralement, envisager rationnellement ce que l'on pourrait nommer des « fenêtres d'opportunité syndicale ». Ensuite, ces aptitudes passent par la propension à savoir encadrer, fédérer et articuler des actions collectives portuaires dispersées sur un immense territoire, et sur plus de 6000 kilomètres de littoral. Enfin, les victoires ou les défaites de telles luttes sont intimement liées à la construction de l'unité d'un paysage syndical portuaire très émietté, parcouru de tensions multiples.

C'est ce que démontre le déroulement de la première grande épreuve du feu de l'UPCH, en 2013-2014, avec plusieurs grèves nationales, et des conflits localisés très durs, autour de la « *ley corta* ». D'un côté, le bilan souligne à quel point l'Union a su imposer ses demandes, en « sautant » le système de la sous-traitance portuaire, la division entre une multitude d'entreprises et en passant outre le code du travail issu de la dictature. Ceci pour obliger les grands donneurs d'ordre capitalistes, le gouvernement et l'État, non seulement à négocier au plus haut niveau, mais aussi, pour les uns, à déboursier plusieurs millions de dollars et à s'engager à respecter de nouvelles normes de travail, et -pour les autres- à impulser, voter au parlement, puis faire appliquer un arsenal législatif qui corresponde (peu ou prou) aux revendications initiales des dockers. Dans un pays où la négociation par branche est interdite, où le droit de grève est portion congrue, où le taux de négociation collective ne dépasse pas 9% du salariat et

alors que l'immense majorité des dockers ont un statut d'intermittent précaires, les résultats obtenus sont considérables ! Pour le dire autrement, l'UPCH a fait la démonstration de son *pouvoir disruptif* en contraignant l'État et un des secteurs les plus puissants de la bourgeoisie chilienne à la reconnaître comme interlocuteur légitime (à défaut d'être légal) et avec qui négocier pour *tout le secteur portuaire* du pays. Et c'est ce niveau d'affrontement qui a été nécessaire pour obtenir, notamment, un droit aussi « basique » que l'obligation de respecter une pause repas de 30 minutes lors de chaque tour de travail...

Pourtant, ce bilan positif -du point de vue des syndicalistes- ne saurait occulter les erreurs de coordination et les difficultés tactiques mises à jour au cours de ces mois de tensions sociales et politiques. Les conflits entre l'approche de l'UPBB et celle de San Antonio ou Mejillones ont été légion, et les dirigeants se sont même affrontés dans la presse à ce propos. A plusieurs moments, « l'Union » est apparue divisée, hésitante sur la démarche à suivre, voire désunie. Margarita Peña le souligne sans ambages :

muchas veces nosotros decíamos que la Unión Portuaria era un nombre, pero que no existe la «unión portuaria»; me entiende?: es casi una consigna programática, de decir «sí, un, seamos», pero es muy difícil, hay momentos en que se logra una sintonía entre las direcciones sindicales de distintos puertos del país, y se puede dar una lucha conjunta, pero esos momentos no permanecen mucho en el tiempo, o sea porque, frente a cada dirección sindical hay presiones, de las empresas, del gobierno, de las autoridades locales, y eh, muchos dirigentes ceden antes esas presiones o

*también ocurre que muchas veces un puerto inicia un paro y cuando los otros están dispuestos a sumarse, ya esas primeras bases que iniciaron ya están cansadas ¿me entiende?. Entonces, yo creo, que atenta en contra de una verdadera existencia y estructuración conjunta de la Unión Portuaria*⁵¹⁵.

Et ce constat est largement partagé par Gonzalo Díaz ou José Agurto. De plus, la répression et la déroute syndicale vécue à Angamos-Mejillones, puis la destruction de la *nombrada* et du pouvoir de Sergio Vargas dans le port de San Antonio, rappellent crûment que toute compréhension déformée des possibilités réelles d'une mobilisation peut mener à des échecs considérables. Surtout, lorsqu'on fait face à des groupes très puissants, dont une partie des dirigeants semblent prêts à l'affrontement. La conjoncture de 2013-2014 a été, de plus, particulière car située au moment du changement de gouvernement entre l'exécutif sortant de droite (Piñera) et celui –entrant– de centre-gauche (Bachelet). Un moment politique pas vraiment idéal pour obtenir des engagements concrets d'un exécutif, surtout, dans le cas du syndicat numéro 2 de Mejillones, où l'organisation était isolée. Avec une direction très largement inexpérimentée, ces syndicalistes se sont engagés sur la voie d'une revendication structurelle qui signifiait bouleverser littéralement le code du travail à partir d'une demande locale spécifique. Les limites de la solidarité portuaire ont été évidentes dans ce cas, et aucune « position stratégique » dans la chaîne d'exportation n'a pu venir les compenser. Le syndicat numéro

515 Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

2 s'est rapidement retrouvé marginalisé, puis littéralement détruit par le clan Von Appen. Ainsi que le déclare Óscar Menares :

toda pelea contra la patronal tiene sus costos si es que no existe clara consciencia de los dirigentes y de las bases de hasta donde se puede llegar, en el contexto que tú estás enfrentando. Por tanto, el enemigo en el sector portuario es un enemigo muy poderoso. Son los grandes grupos económicos: los Urenda, el grupo Matte, el grupo Angelini, el grupo Luksic, el grupo Claro-Sudamericana de Vapores-, el grupo Von Appen. Son los sectores oligárquicos del país. Son los que controlan el mercado. Entonces estos sectores monopólicos tienen mucha fuerza, y si tú no tienes fuerza disciplinada para poder abordar esa lucha, hay hartas probabilidades de fracaso. Y ese conflicto es un conflicto que es parte de la agenda de los temas pendientes⁵¹⁶.

Outre la campagne menée, par medias interposés, contre le pouvoir « exorbitant » des dockers et l'utilisation de la *nombrada*, il semble que depuis 2015, une partie des entreprises ait changé d'approche afin de contenir la turbulente Union portuaire, et la « modernisation » des relations de travail dans les ports. Il s'agirait désormais de multiplier les espaces de dialogue, de défendre un « diagnostic partagé » sur les besoins du secteur, à grand renfort de communication, et avec le soutien de cabinets d'experts en « management » et communication sociale. Dès 2015, au niveau politique, la tentative du gouvernement Bachelet de mettre en place une réforme du code du travail, va plutôt

516 Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

dans le même sens. La stratégie semble être celle de la contention, voire de la pacification. Même si, finalement, cette réforme a été combattue ardemment par l'Union et plusieurs autres forces syndicales, considérant qu'elle n'allait pas au fond des choses, voire qu'elle les envenimait. Ces transformations en cours et le changement d'attitude du patronat portuaire représentent pourtant l'un des nouveaux défis pour les syndicalistes portuaires⁵¹⁷. Ils signifient plusieurs interrogations sur comment renforcer et faire évoluer l'organisation interne de l'UPCH. Ainsi, pour José Agurto, il faudrait -à terme- construire une équipe de direction nationale qui puisse se dédier, quoique transitoirement, à 100 % pour l'organisation :

Creemos que en el Congreso, como tarea regional, tenemos nosotros acá la comuna de Lirquén, la comuna de Coronel, Talcahuano y San Vicente, llevar un trabajo elaborado al Congreso [nacional], en el cual queremos presentar comisiones de ética dirigenzial, comisiones de conflicto, y ver si es posible, y eso a más largo plazo todavía, si en algún momento podemos tener un equipo ejecutivo, que ese equipo ejecutivo se dedique solamente a trabajar en el mundo portuario, no se dedique a trabajar en su puerto, y para eso hay que buscar un financiamiento. Porque al trabajador portuario de por sí le cuesta mucho sacar las 'lucas' de su cartera⁵¹⁸.

517 Il est encore trop tôt pour dire quelle sera l'approche du nouveau gouvernement de Sebastián Piñera, même si plusieurs de ses annonces paraissent aller dans le sens d'une vision, à nouveau, très conservatrice des rapports de classe.
518 Entretien avec José Agurto, San Vicente, 4 novembre 2014.

Mais une telle évolution ne ferait-elle pas courir le risque d'une séparation accrue entre dirigeants nationaux et syndicats de base, voire d'une "bureaucratisation" rampante? C'est ce que craignent d'autres militants : d'où les débats en cours.

Entre politisation, « mouvementisme » et archipel militant

Comment, pour finir, caractériser la place de l'UPCH au sein de l'espace du mouvement syndical et social chilien ? Une des options, très tôt assumée par cette organisation, a été de chercher à rapprocher les différents syndicats portuaires pour se défendre efficacement. L'Union tient également un discours appelant à une convergence avec d'autres acteurs sociaux mobilisés contre le néolibéralisme, pour la réforme de la Constitution, en faveur d'une remise en cause du système de retraites par capitalisation (AFP) ou encore en soutien aux luttes étudiantes pour une éducation gratuite et de qualité. On peut dire qu'elle a tenté de mettre en place des logiques *d'intermédiation entre syndicats portuaires*, qui se traduisent ensuite par des aptitudes, d'une part, à dépasser les frontières du champ syndical pour s'adresser à d'autres acteurs du mouvement social, et, d'autre part, à changer d'échelle : du local au communal et du communal au national. Pour reprendre nos propositions théoriques quant aux différents niveaux de politisation syndicale (Annexe 1), on peut affirmer qu'au plan interne, l'UPCH affirme ses prérogatives sur le contrôle du processus de travail, et –en externe- on assiste à la fabrication d'un syndicalisme de type *sociopolitique*. Un processus qui suppose de dépasser le niveau uniquement corporatiste, pour commencer à disputer le sens

commun autour des droits sociaux et des demandes de toute la société (retraites, éducation, démocratie, etc.). L'Union cherche ainsi à jouer un rôle d'articulation entre plusieurs forces syndicales, et aussi à soutenir d'autres acteurs protestataires, y compris par des arrêts de travail répétés ou par la participation aux manifestations de rue des étudiants et du mouvement « *No + AFP* ». On assiste à une *politisation par l'action syndicale*, par la grève et par la mobilisation collective, face à des situations vécues comme injustes et ce, sur la base d'une représentation conflictuelle des rapports sociaux *sur* et *en dehors* du lieu de travail⁵¹⁹.

En ce sens, en suivant le fameux triangle d'Hyman, l'UPCH se situe davantage au carrefour de la classe et de la société. Elle est l'organisation qui mène des conflits autour des intérêts des salariés, tout en cherchant des partenaires au sein de la société civile pour avancer sur des thèmes qui dépassent la sphère stricte du travail. Il est remarquable que cette politisation ait lieu dans un moment où plusieurs auteurs décrivent la « renaissance » des mouvements sociaux, éco-territoriaux, féministes, de quartiers, étudiants et syndicaux, fissurant ainsi le consensus néolibéral forgé depuis 1990⁵²⁰. Une réactivation qui touche de nombreux champs, y compris celui des luttes pour les droits humains et la justice, comme a pu le montrer la sociologue Marie-Christine Doran (université d'Ottawa), qui parle d'un « réveil

519 Cf. Ivan Sainsaulieu, Muriel Surdez (dir.), *Sens politiques du travail*, Paris, Armand Colin, 2012.

520 Franck Gaudichaud, *Las fisuras del neoliberalismo maduro chileno*, op. cit.

démocratique » du Chili, à partir de 2010-2011⁵²¹. On constate ainsi un redéploiement multiforme et l'émergence de nouvelles figures militantes dans les entreprises ou dans des territoires jusque-là pas ou peu au centre du mouvement ouvrier. En ce qui concerne les conflits du travail, cela se traduit par des mobilisations dans des franges du salariat fortement précarisées ou en situation de sous-traitance intensive⁵²². Julián Dasten a montré, dans ce contexte, les tendances à la fracturation croissante du syndicalisme chilien entre un secteur traditionnel, corporatiste, même « autoritaire » selon lui, et de l'autre côté, un syndicalisme davantage « mouvementiste », plus ouvert aux autres acteurs mobilisés, empruntant pour partie ses codes, son langage ou ses répertoires d'action. Un « syndicalisme de mouvement social » qui dessine une nouvelle carte du syndicalisme, distante des institutions et des forces partisans parlementaires, tout en assumant une vision clairement politique du changement social global⁵²³. Sans conteste, si l'on reprend cette analyse, l'Union portuaire se positionne dans ce syndicalisme mouvementiste, mais elle est aussi – on l'a vu – le produit historique du mouvement ouvrier traditionnel.

521 Marie-Christine Doran, *Le réveil démocratique du Chili. Une histoire politique de l'exigence de justice (1990-2016)*, Paris, Karthala, Coll. Hommes et sociétés, 2016.

522 Voir par exemple : Daniel Núñez, "Apuntes sobre el renacer de la huelga obrera en Chile", *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 35, N° 1, enero-junio 2012, pp. 41-58 et Diego López, "El movimiento sindical en el gobierno de Michelle Bachelet: nuevas acciones y liderazgos", *Análisis y propuestas: Relaciones Laborales*, Santiago, Friedrich Ebert Stiftung, 2009, URL : <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/chile/08579.pdf>.

523 Julián Dasten, "Tendencias de un sindicalismo fracturado. Sindicalismo autoritario v/s sindicalismo movimientista", *Actual Marx/Intervenciones*, 2012, N° 13, pp. 95-113.

Néanmoins, il convient de relativiser largement une vision qui voudrait que l'UPCH se trouve au centre d'une vaste recomposition en cours. Le panorama est bien plus sombre et complexe. Ainsi que le montrent les travaux de Francisca Gutiérrez, l'univers syndical chilien reste pluriel, quant à ses orientations stratégiques et politiques, mais aussi extrêmement affaibli, et fragmenté en termes organisationnels en de multiples « archipels militants », qui ont du mal à communiquer entre eux⁵²⁴. L'Union qui a eu parmi ses projets de former un collectif des syndicats liés aux secteurs dits « stratégiques » (notamment industrie forestière, mines, ports et construction) n'y est pas parvenue. Et en ce qui concerne les liens établis avec d'autres mouvements sociaux, ils sont restés essentiellement transitoires, au gré des aléas des mobilisations. Envisagée ainsi, l'Union portuaire est certes un archipel militant exceptionnel par ses positions stratégiques, ses capacités de résistance coordonnée et ses tendances unitaires. Mais, c'est un archipel largement isolé à ce stade, et en proie aux doutes et tensions internes sur comment affronter le monde qui vient. De plus, l'insertion du Chili (et de l'Amérique Latine) dans le capitalisme mondialisé⁵²⁵ signifie une immense pression mise sur les terminaux portuaires,

524 Francisca Gutiérrez C., « Les 'archipels militants' dans le syndicalisme chilien ou la frontière revisitée entre syndicalisme et politique » in Ivan Sainsaulieu, Muriel Surdez (dir.), *Sens politiques du travail*, op. cit., pp. 275-288 et Francisca Gutiérrez C., « Oportunidades y peligros del pluralismo sindical en el Chile post-transición », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Workshops, juin 2013, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/65608>.

525 Robinson William, « L'Amérique latine face au nouveau capitalisme mondialisé », *Mouvements*, N° 76, 2013, pp. 14-24. Voir aussi : Richard Hyman, « Imagined solidarities: can trade unions resist globalization? », *Globalization and labour relations*, N° 98, 1999, pp. 94-115.

afin qu'ils s'adaptent à une concurrence planétaire et approfondissent toujours plus leur mutation technologique. Des transformations à l'œuvre qui menacent constamment les maigres avancées sociales et les droits arrachés de haute lutte par les dockers chiliens depuis 20 ans.

Un des enjeux pour le syndicalisme portuaire chilien est, ainsi, de parvenir à consolider durablement une Union qui vient à peine de naître, tout en tissant des liens solides avec d'autres acteurs sociaux issus des classes populaires. Il s'agira aussi de savoir se mettre en réseau sur le plan international afin de réussir à construire une solidarité syndicale globale⁵²⁶ qui soit à la hauteur des enjeux que représente la mondialisation du capital au XXI^{ème} siècle. Car, si les dockers de l'UPCH sont parvenus, au cours des dernières années, à construire une subjectivation et une organisation syndicale capables de les faire passer de la subalternité à l'antagonisme de classe et à la condition de sujets sociopolitiques actifs, les chemins de l'autodétermination et de l'autonomie restent ardues⁵²⁷. De telles contrées, on le sait, ne peuvent

526 Le rapprochement de plusieurs syndicats de l'UPCH avec l'*International Dockworkers Council* – IDC va d'ailleurs dans cette direction. Sur la construction de réseaux syndicaux mondiaux de dockers, cf. Kate Fox-Hodess, *Dockworkers of the World Unite: Worker Power and Trade Union Strategy in a Global Economy*, Doctor of Philosophy in Sociology, University of California, Berkeley, 2018. Sur défis actuels du syndicalisme latino-américain, consulter : Bruno Fornillo, Marcos Schiavi (dir.), dossier « Réalités et défis du syndicalisme en Amérique Latine », *Les Cahiers ALHIM*, N° 26, 2013, URL : <https://journals.openedition.org/alhim/4707> et Franck Gaudichaud, Thomas Posado, dossier « Syndicalismes et gouvernements progressistes », *Cahiers des Amériques Latines*, N° 86, 2017, URL : <https://journals.openedition.org/cal/8339>.

527 Pour une réflexion théorique sur ces catégories d'analyse, cf. Massimo Modonesi, *Subalternidad, antagonismo, autonomía*, op. cit., pp. 147-173.

se parcourir seuls. Elles font référence à des ruptures autrement plus fondamentales que celles revendiquées jusque-là par les travailleurs maritimo-portuaires et semblent encore bien loin des réalités quotidiennes du Chili néolibéral actuel. Elles pourraient signifier, pourtant, savoir renouer le fil des utopies libertaires du début du siècle, ou encore celles des cordons industriels et du pouvoir populaire dans les années 70, pour remettre sur le métier l'idée d'un « travail démocratique »⁵²⁸, qui chercherait à penser *en même temps* démocratie salariale, transformation politique et émancipation collective.

528 Alexis Cukier, *Le travail démocratique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2018.

Bibliographie

Ouvrages généraux

ABAL MEDINA Paula, FORNILLO Bruno et WYCZYKIER Gabriela (dir.), *La forma sindical en América Latina. Miradas contemporáneas*, Buenos Aires, Nueva Trilce ediciones, 2012.

ALLAL Amin, CATUSSE Myriam et EMPERADOR B. Montserrat (dir.), *Quand l'industrie proteste. Fondements moraux des (in)soumissions ouvrières*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, Coll. Res Publica, 2018.

ANTUNES Ricardo, *Adiós al trabajo. ¿Ensayo sobre las metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*, Buenos Aires, Ed. Antídoto, 1999.

ANTUNES Ricardo, *Los sentidos del trabajo hoy. Ensayo sobre la afirmación y la negación del trabajo*, Buenos Aires, Herramienta, 2005.

ARBORIO Anne-Marie, COHEN Yves, FOURNIER Pierre, HATZFELD Nicolas, LOMBA Cédric, MULLER Séverin (dir.), *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2008.

BENSAID Daniel et AGUITTON Christophe, *Le retour de la question sociale*, Lausanne, Editions Page Deux, coll. Cahiers libres, 1998.

BÉROUD Sophie, GIRAUD Baptiste et YON Karel, *Sociologie politique du syndicalisme*, Paris, Armand Colin, 2018.

BOURDIEU Pierre, *Propos sur le champ politique*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2000.

BRAVERMAN Harry, *Trabajo y capital monopolista*, México, Editorial Nuestro Tiempo, 1982.

CASTEL Robert, *La métamorphose de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995.

CHAMBARLHAC Vincent et UBBIALI Georges (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, Paris, L'Harmattan, 2005.

COMBES Hélène, GARIBAY David, GOIRAND Camille (dir.), *Les lieux de la colère. Occuper pour contester de Madrid à Sanaa*, Paris, Karthala, 2015.

COMBES Hélène et VOMMARO Gabriel, *Sociologie du clientélisme*, Paris, La Découverte, Coll. Repères, 2015.

CUKIER Alexis, *Le travail démocratique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2018.

DE LA GARZA Enrique et LUDGER Pries, *Globalización y Cambio en las Relaciones Industriales*, México, Fundación Ebert, 1999.

DE LA GARZA Enrique, *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, México, Plaza y Valdés, UAM, 2011 (2 tomes).

DELPECH Quentin, *Mobilisations syndicales et violences au Sud. Protester dans les usines de la sous-traitance internationale au Guatemala*, Paris/Aix-en-Provence, Éditions Karthala/Sciences Po Aix, coll. Questions transnationales, 2014.

DORAN Marie-Christine, *Le réveil démocratique du Chili. Une histoire politique de l'exigence de justice (1990-2016)*, Paris, Karthala, Coll. Hommes et sociétés, 2016.

DUNLOP John T., *Industrial Relations Systems*, Cambridge, Harvard Business School Press Classic, 1993 (1958).

FREGÉ Carola et KELLY John, *Varieties of Unionism. Strategies for Union Revitalization in a Globalizing Economy*, Oxford, Oxford University Press, 2004.

FILLIEULE Olivier, MATHIEU Lilian et PÉCHU Cécile (dir.), *Dictionnaire des mouvements sociaux*. Paris, Presses de Sciences Po, Coll. Sociétés en mouvement, 2009.

FILLIEULE Olivier, SOMMIER Isabelle et AGRİKOLIANSKY Eric (dir.), *Penser les mouvements sociaux, Conflits sociaux et contestations dans les sociétés contemporaines*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2010.

GROUX Guy, *Vers un renouveau du conflit social ?*, Paris, Bayard, 1998.

HYMAN Richard, *Industrial Relations: a Marxist introduction*, Londres, MacMillan Press, 1975.

HYMAN Richard et GUMBRELL-McCORMICK Rebecca, *Trade Unions in Western Europe. Hard Times, Hard Choices*, Oxford University Press, Oxford, 2013.

LALLEMENT Michel, *Sociologie des relations professionnelles*, Paris, La Découverte, 2008.

PETRAS James et VELTMEYER Henry (ed.), *The Class Struggle in Latin America. Making History*, Londres, Routledge, 2017.

MODONESI Massimo, *Subalternidad, antagonismo, autonomía*, Buenos Aires, CLACSO-Prometeo-UBA Sociales Publicaciones, 2010.

QUIJOUX Maxime (dir.), *Bourdieu et le travail*, Rennes, PUR, coll. Le sens social, 2015.

SAINSAULIEU Ivan, *Conflits et résistances au travail*, Paris, Presses de Sciences Po, 2017.

SAINSAULIEU Ivan et SURDEZ Muriel (dir.), *Sens politiques du travail*, Paris, Armand Colin, 2012.

SCOTT James C., *La domination et les arts de la résistance. Fragments du discours subalterne*, Paris, Éditions Amsterdam, 2009.

SIMÉANT Johanna (dir.), *La grève de la faim*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009.

TARROW Sidney et TILLY Charles, *Politique(s) du conflit. De la grève à la révolution*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2015.

THOMPSON, Edward P., *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris, Éditions Points-Le Seuil, 2012.

TILLY Charles, *From Mobilization to Revolution*, Reading, Addison-Wesley Publishing Company, 1978.

VERRET Michel, *La culture ouvrière*, Paris, L'Harmattan, 1996.

VIGNA Xavier (ed.), *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, Paris, Éditions Perrin, 2012.

VIGNA Xavier, *L'insubordination ouvrière dans les années 68. Essai d'histoire politique des usines*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007.

WOMACK Jr. John, *Posición Estratégica y Fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.

WRIGHT Erik Olin, *Utopies Réelles*, Paris, La Découverte, 2017.

ZAPATA Francisco, *Historia mínima del sindicalismo latinoamericano*, México, FCE, 2013.

Articles généraux

AUYERO Javier, « L'espace des luttes. Topographie des mobilisations collectives », *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 160, 2005, pp. 122-132, URL : <https://www.cairn.info/revue-actes-de-la-recherche-en-sciences-sociales-2005-5-page-122.htm>.

BÉROUD Sophie, « Violence et radicalité dans les conflits du travail. Quelques pistes d'analyse » in Abou Ndiaye, Dan Ferrand-Bechmann (dir.), *Violences et société. Regards sociologiques*, Paris, Desclée de Brower, 2010, pp. 147-163, URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00539649>.

BÉROUD Sophie, « Piste pour une lecture marxiste des enjeux syndicaux contemporains », *Revue Contretemps*, N° 28, 2016, pp. 81-91, URL : <https://www.contretemps.eu/marxisme-syndicalisme-beroud>.

BÉROUD Sophie, « Syndicalisme » in Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu, dir, *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2009, pp. 540-548.

COMBES Hélène et FILLIEULE Olivier, « De la répression considérée dans ses rapports à l'activité protestataire. Modèles structuraux et interactions stratégiques », *Revue française de science politique*, 2011, N° 6, Vol. 61, pp. 1047-1072, URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2011-6-page-1047.htm>.

DE LA GARZA Enrique, « Fin del trabajo o trabajo sin fin » in Enrique de la Garza (ed.), *Los estudios laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016.

FASSIN Didier, « Les économies morales revisitées », *Annales HSS*, novembre-décembre 2009, n°6, pp.1237-1266, URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-2009-6-page-1237.htm>.

FASSIN Didier, « Une science sociale critique peut-elle être utile ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, N° 9, 2009, 25 novembre 2011, URL : <http://journals.openedition.org/traces/4465>.

FORNILLO Bruno et SCHIAVI Marcos (dir.), dossier « Réalités et défis du syndicalisme en Amérique Latine », *Les Cahiers ALHIM*, N° 26, 2013, URL : <https://journals.openedition.org/alhim/4707>.

FRAU Caroline, « Construire des manifestations de papier. L'action des buralistes face à la lutte contre le tabagisme », *Réseaux*, N° 187, 2014, pp. 22-49, URL : <https://www.cairn.info/revue-reseaux-2014-5-page-22.htm>.

FREGE Carola et KELLY John, “Union Revitalisation Strategies in Comparative Perspective”, *Europe Industrial Relations Journal*, N° 9, Vol. 1, pp. 7-24.

FILLIEULE Olivier « Propositions pour une analyse processuelle de l'engagement individuel. Post scriptum », *Revue française de science politique*, vol. 51, N° 1, 2001, pp. 199-215.

GAUDICHAUD Franck et POSADO Thomas, « Gouvernements progressistes et postnéolibéralisme en Amérique Latine : la fin d'un « âge d'or » ? », Colloque international, ILCEA4, CRESPPA, Institut des Amériques, Université Grenoble Alpes, 15 - 16 juin 2017, URL : <https://progresismos.sciencesconf.org>.

GAUDICHAUD Franck et POSADO Thomas, dossier « Syndicalismes et gouvernements progressistes », *Cahiers des Amériques Latines*, N° 86, 2017, URL : <https://journals.openedition.org/cal/8339>.

GAY Vincent, « Entre apprentissage syndical et insubordination ouvrière. Les délégués de chaîne de Citroën et Talbot (1982-1983) », *Agone*, N° 56, 2015, pp. 103-120.

HEINICH Nathalie, « Objets, problématiques, terrains, méthodes : pour un pluralisme méthodique », *Sociologie de l'Art*, N° 2, 2006, pp. 9-27, URL : <https://www.cairn.info/revue-sociologie-de-l-art-2006-2-page-9.htm>.

HETZEL Anne-Marie, « Quand les dictionnaires parlent du syndicat », *Mots*, N° 36, septembre 1993, pp. 102-116.

HYMAN Richard, « À la recherche de la mobilisation perdue » in Amélie Pouchet (dir.), *Sociologie du travail : quarante ans après*, Paris, Elsevier, 2001, pp. 35-51.

HYMAN Richard, « La géométrie du syndicalisme : Une analyse comparative des identités et des idéologies », *Relations Industrielles / Industrial Relations*, Vol. 52, N° 1, 1997, pp. 7-38, URL : <https://www.jstor.org/stable/23074221>.

HYMAN Richard, “Imagined solidarities: can trade unions resist globalization?”, *Globalization and labour relations*, N° 98, 1999, pp. 94-115.

HYMAN Richard et GUMBRELL-McCORMICK Rebecca, « Syndicats, politique et partis : une nouvelle configuration est-elle possible ? », *La Revue de l'Ires*, Vol. 2, N° 65, 2010, pp. 17-40, URL : www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-17.htm.

JULIAN V. Dasten, “Precariedad laboral en América Latina: contribuciones para un modelo para armar”, *Revista Colombiana de Sociología*, Vol. 40, N° 2, 2017, pp. 27-46.

MERKLEN Denis et PLEYERS Geoffrey (coord.), « Mouvements sociaux et espaces locaux », *Cahiers des Amériques Latines*, IHEAL, N° 66, 2011, URL : <https://journals.openedition.org/cal/376>.

LALLEMENT Michel, REY Frédéric « Conflits du travail et action syndicale : une nouvelle jeunesse ? », *Idées économiques et sociales*, 2014,

N° 178, pp. 4-6, URL : <https://www.cairn.info/revue-idees-economiques-et-sociales-2014-4-page-4.htm>.

LEVESQUE Christian et GREGOR Murray, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », *La Revue de l'Ires*, 2010, N° 65, pp. 41-65, URL : <https://www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-41.htm>.

MATHIEU Lilian, « L'espace des mouvements sociaux », *Politix*, N° 77, 2007, pp. 131-151, URL : <https://www-cairn-info.sidnomade-2.grenet.fr/revue-politix-2007-1-page-131.htm>.

QUIJOUX Maxime, « Les conflits du travail dans le monde aujourd'hui », *Critique internationale*, vol. 74, N° 1, 2017, pp. 155-161.

QUIJOUX Maxime, « Les conflits du travail : enjeux scientifiques d'un phénomène global », *Critique internationale*, vol. 64, N° 3, 2014, pp. 9-16, URL : <https://www.cairn.info/revue-critique-internationale-2014-3-page-9.htm>.

OFFERLÉ Michel, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, vol. 81, N° 1, 2008, pp. 181-202.

POLIAK Claude, SCHOTTÉ Manuel et WILLEMEZ Laurent (dir.), Dossier « Syndicalismes en lutte », *Revue Savoir/agir*, N° 27, mars 2014.

ROBINSON William, « L'Amérique latine face au nouveau capitalisme mondialisé », *Mouvements*, N° 76, 2013, pp. 14-24.

SENÉN G. Cecilia, «La revitalización sindical Argentina durante los Kirchner», *Revista Trabajo*, Centro de Análisis del Trabajo, OIT, julio 2011, pp. 39-64.

SENÉN G. Cecilia et HAIDAR Julieta, «Revitalización sindical en perspectiva comparada. Un aporte al análisis sectorial en Argentina», in Arturo

Fernández y Cecilia Senén González (comps.), *Estado, instituciones laborales y acción sindical en países del Mercosur frente al contexto de la crisis mundial*, Buenos Aires, Prometeo, 2010, pp. 231-261.

TALPIN Julien, « Une répression à bas-bruit. Comment les élus étouffent les mobilisations dans les quartiers populaires », *Métropolitiques*, 2016, URL : www.metropolitiques.eu/Une-repression-a-bas-bruit-Comment.html.

TARROW Sidney, « La contestation transnationale », *Cultures & Conflits*, N° 38-39, été-automne 2000, URL : <http://journals.openedition.org/conflits/276>.

UBIALLI Georges, « Epistémologie et sociologie du syndicalisme », in Vincent Chambarlhac, Georges Ubbiali (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, Paris, L'Harmattan, 2005, pp. 135-156.

ZAPATA Francisco, “¿Crisis del sindicalismo en América Latina?”, *Cuadernos del Cendes*, N° 47, 2001, pp. 1-24.

Ouvrages et articles sur le Chili

AGACINO Rafael, *Hegemonía y contra hegemonía en una contrarrevolución neoliberal madura. La izquierda desconfiada en el Chile post-Pinochet*, Buenos Aires, Documento de trabajo, CLACSO, 2006.

ÁLVAREZ VERGARA Marco, *La constituyente revolucionaria. Historia de la fundación del MIR chileno*, Santiago, LOM ediciones, 2015.

ARAUJO Katia et MARTUCELLI Danilo, « Individu et néolibéralisme : réflexions à partir de l'expérience chilienne », *Problèmes d'Amérique latine*, N° 88, 2013, pp. 125-143.

AYLWIN José, SANCHEZ Roberto et YAÑEZ Nancy, *Pueblo mapuche y recursos forestales en Chile: devastación y conservación en un contexto de globalización económica*, Santiago, Observatorio Ciudadano, 2013, URL : http://www.mapuche.nl/doc/forestal_chile140121.pdf.

BAÑO Rodrigo, *Lo social y lo político: Un dilema clave del movimiento popular*, Santiago, FLACSO, 1985.

CARMONA Ernesto *Los dueños de Chile*, Santiago, Ediciones La Huella, 2002.

DIAZ Eduardo, *Relegación Administrativa en Chile en el periodo 1980-1985*, Santiago, Licenciatura en Historia, Seminario de Grado, Universidad Academia de Humanismo Cristiano, sin fecha, URL : <http://bibliotecadigital.academia.cl>.

DRAKE Paule et JAKSIC Iván (comp.), *El modelo chileno. Democracia y desarrollo en los noventa*, Santiago, LOM ediciones, 1999.

DE LA CERDA Soledad, *Los Chilenos del Tercer Reich*, Santiago, Sudamericana, 2000.

FAURE Antoine, GAUDICHAUD Franck, GODOY María C., MIRANDA Fabiola, JARA René (ed.), *Chili actuel : gouverner et résister dans une société néolibérale*, Paris, L'Harmattan, Coll. Recherches Amérique Latine, 2016.

FAZIO Hugo, *Mapa de la extrema riqueza en Chile*, Santiago, LOM Ediciones, 2005.

FAZIO Hugo, *Veinte años de política económica de la Concertación*, Santiago, LOM Ediciones, 2010.

FLEET Nicolás, « Movimiento estudiantil y transformaciones sociales en Chile: una perspectiva sociológica », *Polis*, N° 30, 2011, URL: <http://journals.openedition.org/polis/2152>.

GÁRATE Manuel, *La Revolución capitalista de Chile (1973-2003)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012.

GARRETÓN Manuel Antonio, *Neoliberalismo corregido y progresismo limitado. Los gobiernos de la Concertación en Chile 1990-2010*, Buenos Aires, CLACSO, 2012.

GAUDICHAUD Franck, “La vía chilena al neoliberalismo: miradas cruzadas sobre un país laboratorio”, *Revista Divergencia*, N° 6, Año 5, 2016, p. 13-28, URL: www.revistadivergencia.cl/docs/ediciones/06/01.pdf.

GAUDICHAUD Franck, *Las fisuras del neoliberalismo maduro chileno. Trabajo, democracia protegida y conflictos sociales*, Buenos Aires, CLACSO, 2015.

GAUDICHAUD Franck, « La voie chilienne au néolibéralisme. Regards croisés sur un pays laboratoire », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Questions du temps présent, juin 2014, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/67029>.

GAUDICHAUD Franck, *Chili 1970-1973. Mille jours qui ébranlèrent le monde*, Rennes, PUR, 2013.

GAUDICHAUD Franck, *Poder Popular y Cordones industriales. Testimonios sobre la dinámica del movimiento popular urbano durante el gobierno de Salvador Allende*, Santiago, LOM ediciones-DIBAM, 2004.

GREZ TOSO Sergio, *De la regeneración del pueblo a la Huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago, RIL, 2007.

GREZ TOSO Sergio, *Magno Espinoza. La pasión por el Comunismo Libertario*, Santiago, Editorial USACH, 2012.

GODOY S. Eduardo, *La huelga del mono: los anarquistas y las movilizaciones contra el retrato obligatorio (Valparaíso, 1913)*, Santiago, Quimantú, 2014.

LABARCA G. Eduardo, *Chile invadido: reportaje a la intromisión extranjera*, Santiago, Editora Austral, 1968.

LOPEZ Diego, “El movimiento sindical en el gobierno de Michelle Bachelet: nuevas acciones y liderazgos”, *Análisis y propuestas: Relaciones Laborales*, Santiago, Friedrich Ebert Stiftung, 2009, URL : <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/chile/08579.pdf>.

MOULIAN Tomás, *Chile actual. Anatomía de un mito*, Santiago, LOM-ARCIS, 1997.

MOULIAN Tomás, *Contradicciones del desarrollo político chileno (1920-1980)*, Santiago, LOM, 2009.

MUÑOZ Víctor C., *Sin Dios, ni patronos. Historia, diversidad y conflictos del anarquismo en la región chilena (1890-1990)*, Valparaíso, Ediciones Mar y Tierra, 2013.

NARBONA Karina, *Antecedentes del modelo de relaciones laborales chileno*, Santiago, Fundación SOL, 2014, URL : www.fundacionsol.cl.

NUÑEZ Daniel, “Apuntes sobre el renacer de la huelga obrera en Chile”, *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 35, N° 1, enero-junio 2012, pp. 41-58.

VERA Sandra, “Cronología del conflicto: El movimiento estudiantil en Chile, 2011”, *Anuario del Conflicto Social*, N° 1, 2011, URL: <http://revistes.ub.edu/index.php/ACS/article/viewFile/6251/7997>.

PALIERAKI Eugenia, ¡La Revolución ya viene! El MIR chileno en los años sesenta, Santiago, LOM ediciones, 2014.

PEÑA Cristóbal, «Los archivos secretos de Ricardo Claro y sus actuaciones en las sombras», *Centro de Investigación e Información Periodística*, 31 diciembre 2018, URL: <https://ciperchile.cl/2008/12/31/los-archivos-secretos-de-ricardo-claro-y-sus-actuaciones-en-las-sombras>.

PINOL Andrea (dir.), *Democracia versus neoliberalismo. 25 años de neoliberalismo en Chile*, Santiago, CLACSO-ICAL, 2016

PINTO V. Julio, “¿Cuestión social o cuestión política? La lenta politización de la sociedad popular tarapaqueña hacia el fin de siglo (1889-1900)”, *Revista Historia*, N°30, Santiago, 1997, URL : <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/9654>.

PINTO V. Julio, “La transición laboral en el norte salitrero: la Provincia de Tarapacá y los orígenes del proletariado en Chile 1870-1890”, *Revista Historia*, N° 25, Santiago, 1990, pp. 207-228.

PINTO Julio et VALDIVIA Verónica, *¿Revolución proletaria o querida ‘Chusma’? Socialismo y alessandrismo en la pugna por la politización pam-pina (1911-1932)*, Santiago, LOM ediciones, 2001.

PIÑERA José, *La revolución laboral en Chile*, Santiago, ediciones Zig Zag, 1990.

PNUD, *Informe sobre Desarrollo Humano en Chile 2015. Los tiempos de la politización*, Santiago de Chile, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, 2015.

PÉREZ S. Sebastián, *A l'ombre de la sous-traitance. Reconfigurations politiques du travail et des travailleurs au Chili*, Paris, Thèse de Doctorat en sociologie, CESPRA-EHESS, 2018.

RAMÍREZ NECOCHEA Hernán, *Obras escogidas*, Santiago, Lom ediciones, Vol.1 et Vol. 2, 2007.

ROJAS F. Jorge, « Los estudiantes secundarios durante la Unidad Popular », *Historia*, vol. 42, N° 2, 2009, pp. 471-503.

RUIZ Carlos et BOCCARDO Giorgio, *Los chilenos bajo el neoliberalismo. Clases y conflicto social*, Santiago de Chile, Nodo XXI/El Desconcierto, 2014.

SALAZAR Gabriel et PINTO Julio, *Historia contemporánea de Chile: Actores, identidad y movimiento*, Santiago, LOM Ediciones, 1999.

SVEJNAR Jan et TERREL Katherine, “Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile”, *Estudios de Economía*, vol. 20, 1993, pp. 121-122.

WINN Peter (ed.), *Victims of the Chilean Miracle: Workers and Neoliberalism in the Pinochet Era, 1973-2002*, Durham, Duke University Press, 2004.

Ouvrages et articles sur travail et mouvement syndical au Chili

AGACINO Rafael Agacino et ECHEVERRIA Magdalena (eds.), *Flexibilidad y condiciones de trabajo precaria*, Santiago, Programa de Economía del Trabajo, 1995.

AGACINO Rafael, “Pasado y presente: los trabajadores una vez más”, Santiago, 15 de agosto de 2007, URL: http://www.archivochile.com/carril_c/ccrecomendamos000008.pdf.

AGUIAR Santiago, *La flexiprecarización. Innovación, clase obrera y nueva precariedad*, Santiago, Estudios del Trabajo, 2009, URL : www.estudios-deltrabajo.cl.

ÁLVAREZ Camila, “Debates y temas actuales sobre el estudio del sindicalismo chileno”, *Revista Ruffián*, N° 16, 2013, URL: <http://ruffianrevista.org/?portfolio=debates-y-temas-actuales-sobre-el-estudio-del-sindicalismo-chileno>

ÁLVAREZ, Rolando, “El plan laboral y la negociación colectiva: ¿origen de un nuevo sindicalismo en Chile? 1979-1985”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, N° 35, 2012, URL : ppct.caicyt.gov.ar/index.php/ravignani/article/view/2097.

ÁLVAREZ Rolando, “¿Represión o integración? La política sindical del Régimen Militar. 1973 – 1980”, *Revista Historia*, N° 43, vol. II, julio-diciembre 2010, pp. 325-355. URL : https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942010000200001

ANGELL Alan, *Politics and the Chilean labor movement*, Oxford, Oxford University Press, 1972.

ARAVENA Antonio, “La sociología del trabajo en Chile: contribuciones y temas de estudio”, *Revista Economía y Trabajo*, n° 10, 2000, pp. 11-46.

ARAVENA Antonio, “La recuperación de los estudios laborales en Chile (1990-2014)” in Enrique de la Garza (ed.), *Los Estudios Laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016, pp. 103-126.

ARAVENA Antonio et NUÑEZ Daniel (eds.), *El renacer de la huelga obrera en Chile. El movimiento sindical en la primera década del siglo XXI*, Santiago, LOM-ICAL, 2009.

ARAYA Rodrigo, *Organizaciones sindicales en Chile. De la resistencia a la política de los consensos: 1983-1994*, Santiago, Ediciones Universidad Finis Terrae, 2015.

ARELLANO Alberto, “Reforma Laboral: El proyecto es un retroceso para el mundo sindical”, CIPER, 29 septiembre 2015, URL: <https://ciperchile.cl/2015/09/29/reforma-laboral-el-proyecto-es-un-retroceso-para-el-mundo-sindical>.

ARMSTRONG Alberto et AGUILA Rafael, *Evolución del conflicto laboral en Chile. 1961-2002*, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2002.

ARMSTRONG Alberto et AGUILA Rafael, “Las huelgas en empresas del sector privado en Chile: 1979-1999”, *Revista Abante*, 2000, vol. 3, N° 2, pp. 165-201.

AYALA CÓRDOVA Jorge, *Historia del Movimiento Sindical de Huachipato, 1970-2013*, Concepción, Ediciones Escaparate, 2017.

BALTERA et DUSSERT Juan Pablo, *Nuevo sindicalismo y dinámicas regionales en Chile*, Santiago, División Nacional del Trabajo, 2008.

BARRÍA Jorge, *El movimiento obrero en Chile. Síntesis histórico-social*, Santiago, Ediciones de la Universidad Técnica del Estado, 1971.

BARRÍA Jorge, *Breve historia del sindicalismo chileno*, Santiago, INSORA, 1967.

BARRÍA Jorge, *Trayectoria y estructura del movimiento sindical chileno*, Santiago, INSORA, 1963.

BITAR Sergio et PIZARRO Crisóstomo, *La caída de Allende y la huelga de El Teniente: lecciones de la historia*, Santiago, Ediciones del Ornitorrinco, 1986.

CAMPUSANO Karim, GAUDICHAUD Franck, OSORIO Sebastián, SEGUEL Pablo et URRUTIA Miguel, « Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica para el análisis

de la trayectoria reciente del movimiento sindical chileno », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70626>.

CAMPUSANO Karim, GAUDICHAUD Franck, OSORIO Sebastián, SEGUEL Pablo et URRUTIA Miguel, « Conflictividad laboral y politización. Una aproximación a las orientaciones políticas del sindicalismo en el “neoliberalismo maduro”, 1989-2015 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70639>.

CAPUTO Orlando et GALARCE Graciela, « La huelga en Minera Escondida y la reactivación del movimiento social en Chile », *OSAL*, N°20, CLACSO, 2006, URL : <http://biblio.trabajosocial.unlp.edu.ar/meran/opac-detail.pl?id1=10846>.

CÁRDENAS Ana, LINK Felipe, STILLERMAN Joel (eds.), ¿Qué significa el trabajo hoy? Cambios y continuidades en una sociedad global, Santiago, Catalonia, 2012.

DIAZ-CORVALAN Eugenio, “Nuevo sindicalismo. Viejos problemas. La Concertación en Chile”, *Nueva Sociedad*, N° 124, avril 1993, pp. 114-121, URL: <http://nuso.org/articulo/nuevo-sindicalismo-viejos-problemas-la-concertacion-en-chile>.

DÍAZ Gonzalo, *Estudio acerca de las condiciones de trabajo y de relaciones laborales en las empresas manufactureras del cuero y calzado de Concepción*, Lima-Oxford, OXFAM, 2004.

DÍAZ Gonzalo et SANTIBAÑEZ Camilo, “Los trabajadores portuarios y las nuevas-viejas prácticas del empresariado”, *Perspectiva Diagonal*, octubre 2014, URL: www.perspectivadiagonal.org/los-trabajadores-portuarios-y-las-nuevas-viejas-practicas-del-empresariado.

DE SHAZO Peter, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2007.

ECHEVERRÍA Magdalena, *La historia inconclusa de la subcontratación y el relato de los trabajadores*, Santiago, División de Estudios de la Dirección del Trabajo, 2010, URL : www.dt.gob.cl/documentacion/1612/articulos-97627_recurso_1.pdf.

ESCOBAR Patricio (Ed.), *Trabajadores y empleo en el Chile de los noventa*, Santiago, Universidad ARCIS – Lom ediciones – PET, 1999.

FIGUEROA Roberto, *Diagnóstico del movimiento sindical en Chile según informaciones estadísticas: 1990-2004*, Santiago, ONG Entorno, 2006.

GARCÉS Mario, *El movimiento obrero y el Frente popular*, Santiago, LOM Ediciones, 2018.

GUTIÉRREZ C. Francisca, “Oportunidades y peligros del pluralismo sindical en el Chile post-transición”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Workshops, juin 2013, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/65608>.

GUTIÉRREZ C. Francisca, « Les ‘archipels militants’ dans le syndicalisme chilien ou la frontière revisitée entre syndicalisme et politique » in *Sens politiques du travail*, Paris, Armand Colin, 2012, pp. 275-288.

GAUDICHAUD Franck et OSORIO Sebastián, « ¿La democratización en contra de los trabajadores? La CUT, el movimiento sindical y el dilema de la transición pactada en Chile », *Les Cahiers de Framespa*, N° 27, 2018, URL: <http://journals.openedition.org/framespa/4763>.

GAUDICHAUD Franck et OSORIO Sebastián, “Democracy Without the Workers: 25 years of the Labour Movement and Mature Neoliberalism in Chile” in James Petras, Henry Veltmeyer (ed.), *The Class Struggle in Latin America. Making History*, Londres, Routledge, 2017, pp. 134 -150.

GREZ TOSO Sergio, *Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de la "idea" en Chile 1893-1915*, Santiago, Ediciones LOM, 2007.

HUGHES María Fernanda, « Re-estructuración capitalista, precariedad laboral y resistencia. La protesta de los mineros del cobre en Chile », *Horizontes Antropológicos*, N° 39, 2013, URL: <http://journals.openedition.org/horizontes/348>.

ITURRIAGA Jorge, *La huelga de los trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903 y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile*, Santiago, Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica, 1997.

JULIÁN Dasten, “Precariedad laboral y estrategias sindicales en el neoliberalismo: Cambios en la politización del trabajo en Chile”, *Psicoperspectivas*, vol. 1, N° 17, 2018, URL : <https://doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol17-issue1-fulltext-947>.

JULIÁN Dasten, “Precariedad laboral en América Latina: contribuciones para un modelo para armar”, *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 40, N° 2, 2017, pp. 27-46.

JULIÁN Dasten, “Tendencias de un sindicalismo fracturado. Sindicalismo autoritario v/s sindicalismo movimientista”, *Actual Marx/Intervenciones*, 2012, N° 13, pp. 95-113.

LÓPEZ DIETZ Ana, *Desarticulación y resistencia: movimiento obrero y sindicalismo en dictadura: Chile y Argentina, 1973-1983*, Santiago, Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Chile - Facultad de Filosofía y Humanidades, 2013.

MEDEL Rodrigo et SOMMA Nicolás, “¿Marchas, ocupaciones o barricadas? Explorando los determinantes de las tácticas de la protesta en Chile”, *Política y Gobierno*, N° 23, 2016, pp. 163-199.

MEDEL Rodrigo, PÉREZ Domingo et VELASQUEZ Diego, “Radiografía de las huelgas laborales en el Chile del neoliberalismo democrático (1990-2015): masividad del conflicto por fuera de la ley en un sindicalismo desbalanceado” in Julio Pinto, José Ponce, Camilo Santibañez (dir.), *Trabajadores y trabajadoras procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017, pp. 155-176.

MONTECINOS Alejandro, *Sindicato SITECO: Memoria, identidades, hegemonía. 2000-2006*, Santiago, Tesis de historia Universidad Santiago de Chile, Facultad de Humanidades, 2014.

OSORIO Sebastián, “De la estrategia concertacionista al sindicalismo de contención. Un balance de la CUT en la postdictadura, 1990-2016” in Julio Pinto, Camilo Santibañez, Ignacio Ponce (ed.) *Trabajadores y trabajadoras procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017, pp. 127-154.

PONCE José, PINTO Julio et SANTIBAÑEZ Camilo (coord.), *Trabajadores y trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017.

QUIROGA CARVAJAL Loreto, *Conciencia y uso del poder disruptivo: Sentidos atribuidos por las dirigencias sindicales de empresas y sectores estratégicos para el movimiento sindical chileno*, Tesis de pregrado en Sociología, FACSO, Universidad de Chile, 2015, URL: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/139828>.

RAMIREZ NECOCHEA Hernán, *Historia del movimiento obrero. Siglo XIX*, Santiago, Editorial Austral, 1955.

RAVANAL F. Rossana et SILVA U. Víctor, *Reconstitución del movimiento sindical en la provincia de Concepción y el apoyo de la Vicaría Pastoral Obrera*

(1979-1990), Seminario para optar al grado de Licenciado en Educación por la Universidad de Concepción, Concepción, 2012.

ROJAS F. Jorge F., *Los trabajadores chilenos. Desde la Colonia hasta 1973*, Santiago, Documento ICAL, 1995, URL : www.archivochile.com/Mov_sociales/Doc_gen/MSdocgen0012.pdf.

SCHUMUTZER Karin (y otros), *Valparaíso. Sociedad y Economía en el siglo XIX*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2000.

ULLOA Víctor, *El movimiento sindical chileno del siglo XX hasta nuestros días*, Santiago, OIT-CUT, 2013.

VALENZUELA Humberto, *Historia del movimiento obrero*, Santiago, POR, 1972.

VITALE Luis, *Génesis y orígenes del movimiento obrero*, Caracas, UCV Ed., 1979.

YAÑEZ Juan Carlos, *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial (1907-1932)*, Santiago, RIL Editores, 2008.

Ouvrages, documents et articles sur les ports et les dockers au Chili et dans le monde

ANAND Nippin et GRAINGER Andrew, “The port as a critical piece of national infrastructure”, *Safety and Reliability*, N° 1, 2018, URL: <http://dx.doi.org/10.1080/09617353.2017.1334292>.

ÁLVAREZ Camila, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno: repertorios, alianzas y organizaciones a partir de un estudio de caso en contexto*

de post terremoto del 2014, Tesis de maestría en Sociología, FLACSO Ecuador, Quito, 2015.

ARAVENA Pablo (ed.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Universidad ARCIS - Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio, 2006.

BARZMAN John et SAUNIER Éric (dir.), *Histoire du Havre*, Toulouse, Privat, 2017.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe. Acuerdos de Protección Social para Trabajadores Marítimo Portuarios, suscritos entre 1999 y 2000*, Santiago, BCN, 2010.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe. Paros Portuarios: Evaluación de los daños económicos*, Santiago, BCN, 2014.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe. Movimiento Portuario en Chile*, Santiago, BCN, 2014.

Cámara de Diputados, “Informe de la Comisión Investigadora encargada de estudiar y reunir antecedentes sobre la situación que afecta a los trabajadores portuarios del país, a raíz del proceso de transformación y modernización de los terminales portuarios”, Valparaíso, 9 août 2005 (Archives BCN).

CARRILLO Iris et SANTANDER Astrid, “Modernización portuaria en Chile”, *Síntesis Tecnológica*, vol. 2, N° 2, 2005, pp. 63-68.

CEPAL, *La reestructuración de empresas públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, N° 68, 1992, URL: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27959>.

CEPAL, *Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, N° 65, 1991, URL : <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27957>.

Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime, *Lexique des termes usuels dans le transport maritime*, Québec, 2011, URL : <http://www.csmoim.qc.ca>.

Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile (Dante Campana), "Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile", Huasco, Juillet 2004 (archives UPBB).

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *L'océan globalisé. Géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Paris, Économica, 2007.

DAVIS Colin J., *Waterfront Revolts. New York and London Dockworkers, 1946-1961*, Chicago, University of Illinois Press, 2003.

FLACSO, *Estudio exploratorio destinado a la caracterización inicial de los trabajadores portuarios, levantamiento conceptual de perfiles, puestos de trabajo y a la identificación y evaluación de los factores de riesgo presentes en la actividad (2014-2015)*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015.

FOX-HODESS Kate, *Dockworkers of the World Unite: Worker Power and Trade Union Strategy in a Global Economy*, Doctor of Philosophy in Sociology, University of California, Berkeley, 2018.

Fundación Chile 21, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015, URL : <https://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/73>

GAUDICHAUD Franck, *Memorias del sindicalismo portuario*, Santiago, Programa “Memoria del siglo XX”, DIBAM, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural de Chile, 2017, URL : <http://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/w3-propertyvalue-112516.html>.

HERRERA Henry, IGLESIAS Ricardo et LIRA Robinson, *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1993.

HILL Stephen, *The Dockers: class and tradition in London*, London, Heinemann Educational Books, 1976.

KAZAN Elia, *On the Waterfront*, Columbia Pictures, 108 mn, 1954.

KIMELDORF Howard, *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*, University of California Press, California, 1992.

LEAL Valentina et AGUIRRE Carlos, *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, Valparaíso, Talleres Libra, 2012.

LEGUÁ Jessica, *Unión portuaria del BíoBío. Origen y desarrollo en el marco de la disputa política*, Seminario de grado, Licenciatura en administración pública, Universidad de Concepción, 2016.

LEVINSON Marc, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton, Princeton University Press, 2006.

LOACH Ken, *Les dockers de Liverpool*, 51mn, VOSTFR, 1996.

LUMET Sidney, *A View from the Bridge*, Transcontinental Films, 110 mn, 1962.

MAH Alice, *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, London, Palgrave Macmillan, 2014.

MARTÍNEZ B. Jorge, «Chile: Nación Marítima, Potencia Marítima», *Revista de Marina*, abril 1997, URL : <https://revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>.

Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, Santiago, MOP, 2005.

Ministerio de Planificación y Cooperación, *Chile: país puerto del Cono Sur*, Santiago, Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, 1996.

MELLO William J., *New York Longshoremen: Class and Power on the Docks*, Gainesville, University Press of Florida, 2010.

MUJICA Dolores, ¡Cargar! ¡Descargar! ¡Estibar! Breve historia de los trabajadores marítimo-portuarios durante el primer cuarto del siglo XX, Santiago, Museo Obrero Luis Emilio Recabarren, 2005.

OIT, *Estudio general sobre el trabajo portuario*, Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 2002, URL : <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-iii-1b.pdf>.

PARKER Carlos, VALENZUELA Sergio et ÁVALOS Germán, *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1985.

PIGENET Michel, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIX-XXe siècles », *Genèses*, N° 42, 2001, pp. 5-25, URL : <https://www.cairn.info/revue-geneses-2001-1-page-5.htm>.

PIGENET Michel, « L'expérience incommunicable des dockers ou le paradoxe portuaire » in Frank Georgi (dir.), *Autogestion, la dernière utopie*, Paris, Publications de La Sorbonne, 2003, pp. 367-380.

PIGENET Michel, « Modalités d'embauche et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », *Politix, Revue des sciences sociales du politique*, N° 63, 2003, pp. 79-90.

PINTO Francisca et SANCHEZ Ricardo, "El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado", *Boletín FAL*, N° 337, CEPAL, 2015, URL : https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37847/1/S1500075_es.pdf.

RENAULT Serge, « Le transport en conteneurs roule sur cinq jambes », *Outre-Terre*, vol. 2, N° 25-26, 2010, pp. 21-35, URL: <https://www.cairn.info/revue-outre-terre1-2010-2-page-21.htm>.

SANTIBAÑEZ Camilo, "Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena: La violenta formación de la Unión Portuaria del BioBío (2010-2014)", Inédit, Santiago, 2015.

SANTIBAÑEZ R. Camilo, «Los trabajadores portuarios chilenos y la experiencia de la eventualidad: Los conflictos por la redondilla en los muelles salitreros (1916-1923)», *Historia*, vol. II, N° 50, julio-diciembre 2017.

SANTIBAÑEZ R. Camilo, *Huelgas y lockouts portuarios por la redondilla: Los conflictos por el control de la contratación en los muelles chilenos (1916-1923)*, Santiago, Tesis para optar al grado de Magíster en Historia por la Universidad de Santiago de Chile, 2017.

SEGUEL Pablo, *La reorganización sindical de los trabajadores del proceso de trabajo marítimo portuario en el contexto de la modernización portuaria*

de la Región del BioBío (1998-2015), Seminario de grado, Licenciatura en sociología, FACSO, Universidad de Chile, 2016.

SIMEY T. S. (ed.), *The Dock Worker*, Liverpool, The University Press of Liverpool, 1954.

TORNEL C. Mabel, *Diagnóstico del Clima Organizacional de la Unión Portuaria del Bío Bío*, Talcahuano, UPBB, 2012.

URRIOLA Rafael, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, Santiago, Fundación Chile 21, junio de 2016, URL : www.chile21.cl/wp-content/uploads/2016/07/CI-Junio.pdf.

VALDÉS S. Néstor, *Los trabajadores portuarios*, Valparaíso, Memoria de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Católica de Valparaíso, 2000.

WINSLOW Calvin (ed.), *Waterfront Workers: New Perspectives on Race and Class*, Urbana, University of Illinois Press, 1998.

Presse et périodiques utilisés

Colectivos de Trabajadores

El Ciudadano

El Clarín de Chile

El Chancho E'Goma

El Diario de Concepción

El Diario de Antofagasta

El Dinamo

El Líder de San Antonio

El Mercurio

El Mercurio de Valparaíso

El Mostrador

El Nortero
El Sur
Ciper
Diario Universidad de Chile
Estrategia
La estrella de Valpo
La Segunda
La Tercera
Mundo Marítimo
Nuestro mar
Pastoral popular
Puerto
Portal Portuario
Pulso
Resumen
Revista FEDEFruta
Revista Rearme
Solidaridad
Soychile
Vidasindical

Centres d'archives et fonds consultés

Archives et dossiers de presse de la Bibliothèque Nationale du Congrès (Chili)
Archives digitales du CEME (*Centro Estudios "Miguel Enríquez"*)
Archives du *Sindicato de estibadores de San Vicente* (SESV)
Archives digitales de l'Union portuaire du BioBío
Archives digitales de l'Union portuaire du Chili
Archives personnelles de militants du SESV
Fonds de la Bibliothèque nationale de Santiago
Fonds de la Bibliothèque de l'Université du Chili
Fonds de la Bibliothèque de l'Université de Santiago

Fonds de la Bibliothèque de l'Université de Valparaíso
Fonds de la Bibliothèque de l'Université catholique de Valparaíso
Fonds de la Bibliothèque de l'Université de Concepción
Fonds de la Bibliothèque de l'Université Grenoble Alpes

Entretiens oraux réalisés

Voir la liste des personnes interrogées en Annexe 2.

Index des cartes, photos et graphiques

Carte N°1. Le Chili et ses ports

Carte N°2. Le système portuaire de la province de Concepción

Photo N° 1. Travail des dockers sur le quai du port Valparaíso – 1900

Photo N 2. Meeting ouvrier avenue Brésil lors de la grève de Valparaíso en 1903

Photo N° 3. Le tableau de nombrada à SESV (2014)

Photo N° 4. Vue aérienne du terminal SVTI

Photo N° 5. Le port de Coronel et ses trois jetées

Photo N° 6. Décharge d'un porte-conteneur par des grues Liebherr (Puerto Lirquén)

Photo N° 7. José Agurto A., dirigeant du SESV et de l'Union portuaire

Photo N° 8. 'Dante' Claudio Campana (2009)

Photo N° 9. Local du *Sindicato de estibadores de San Vicente*

Photo N° 10. Jorge Silva Berón, dirigeant de la *Coordinadora Marítimo Portuaria*

Photos N° 11. Premier congrès de l'UPBB – 24 octobre 2010, Talcahuano

Photo N° 12. Gonzalo Díaz intervient lors du Congrès de l'UPCH à Iquique (juin 2015)

Photo N° 13. Logo de l'Union Portuaire du Chili

Photo N° 14. Manifestation de l'UPBB dans le centre de Concepción (2014)

Photo N° 15. Manifestation populaire fêtant la victoire des dockers de Lirquén (12 juin 2011)

Photo N° 16. L'Union portuaire aux côtés des mineurs de cuivre et des étudiants (juin 2013)

Photo N° 17. Affiche de la manifestation du 3 avril 2013 organisée par l'UPBB

Photo N° 18. Les dockers du syndicat numéro 2 bloquent l'entrée du port d'Angamos

Photos N° 19. Affrontement entre dockers et carabiniers dans le port d'Angamos (8 janvier 2014)

Photo N° 20. Enrique Solar, Richard Orellana et deux de leurs camarades en grève de la faim dans la cathédrale d'Antofagasta

Photo N° 21. Affiche digitale réalisée par l'UPCH pour expliquer le 22 septembre

Photo N° 22. Vargas annonce son retrait de la direction nationale de l'UPCH

Photo N° 23. Sergio Vargas, alors dirigeant syndical dans le port de San Antonio

Photo N° 24. Appel à la grève portuaire nationale contre la réforme du travail (6 juillet 2015)

Graphique N° 1. Evolution des charges transférées dans les ports chiliens (1968-2015)

Graphique N° 2. Évolution de la propriété des ports chiliens (1954-2014)

Graphique N° 3. La structuration interne de l'UPBB

Graphique N° 4. Le conseil exécutif de l'UPBB

Graphique N° 5. Nombre de jours de grève par port en Amérique Latine

ANNEXES

Annexe 1. Schéma théorique des différents niveaux de politisation syndicale dans le processus de travail

<p>Ámbito de la politización respecto al lugar de trabajo</p>	<p>Nivel de politización</p>
<p>Endógeno</p>	<p>a) <i>Económico salarial</i> : se expresa en la necesidad de la organización colectiva de trabajadores (sindicato) con el objetivo de mejorar sus condiciones económicas elementales por medio de aumentos salariales directos y/o indirectos.</p> <p>b) <i>Organización del proceso de trabajo</i> : este nivel se refiere a una organización de trabajadores que se plantea demandas y/u objetivos que implican algún grado de empoderamiento sobre la administración, organización y dirección del espacio de trabajo cuestionando el control del proceso de trabajo por parte del empresario.</p> <p>c) <i>Control de la producción</i> : es un nivel de politización en el que las demandas y/o objetivos del sindicato cuestionan la propiedad del capital, ya sea apuntando a la participación conjunta de la toma de decisiones sobre los excedentes de la empresa (cogestión), o en su forma más avanzada, apuntando al control directo del capital y el excedente, y su distribución entre los trabajadores (control obrero).</p>

Exógeno	d) <i>Corporativista</i> : es un nivel en el que las demandas y/o objetivos trascienden el lugar de trabajo inmediato para abarcar intereses del conjunto de los trabajadores (o determinadas franjas de ellos), pero ciñéndose a lo estrictamente laboral como ámbito legítimo de la actividad sindical.
	e) <i>Sociopolítico</i> : este nivel de politización supone demandas y/o objetivos que apuntan satisfacer los intereses de los trabajadores (o determinadas franjas de ellos) por medio de la interpelación de los distintos ámbitos de la sociedad rebasando lo laboral, abriendo la disputa por formas salariales indirectas. En este sentido supone la articulación con otras manifestaciones políticas sectoriales en su disputa, pero sin llegar a plantearse un cuestionamiento de las relaciones sociales de producción ni de la propiedad privada de los medios de producción.
	f) <i>Rupturista</i> : es el nivel más desarrollado de politización, y se relaciona con un actor sindical cuyas demandas y/o objetivos apuntan a un cuestionamiento de las relaciones sociales de producción capitalistas como límite de los intereses de los trabajadores, incorporando la idea de algún tipo de proyecto político alternativo que altere significativamente la distribución del excedente.

Source : Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel y Miguel Urrutía, « Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica para el análisis de la trayectoria reciente del movimiento sindical chileno », op. cit.

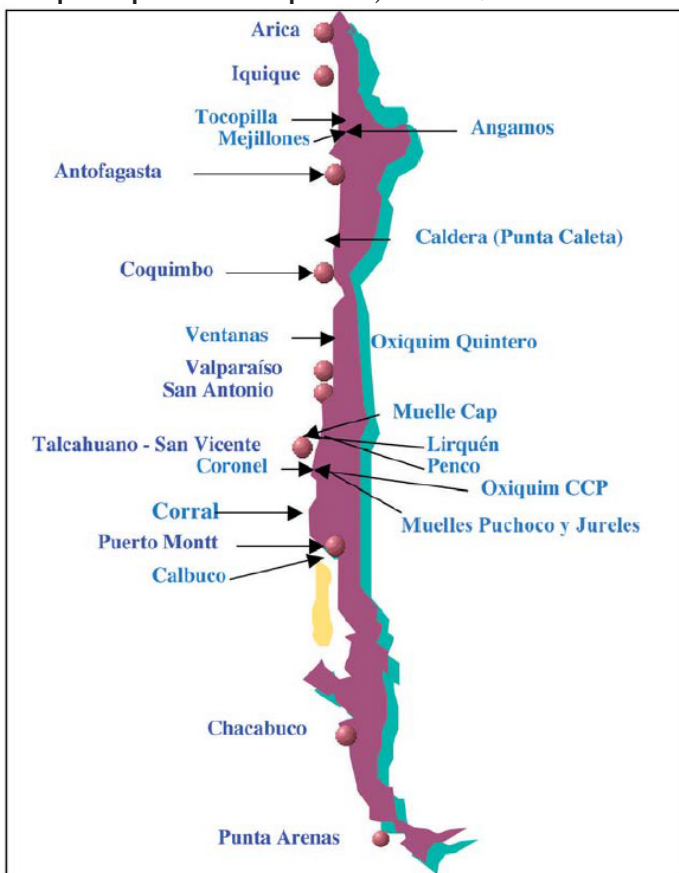
Annexe 2. Liste des entretiens réalisés, filmés, sélectionnés, analysés et transcrits

N°	Entrevistado	Edad	Nombre de empresa y/o holding del sindicato y cargo del dirigente entrevistado	Fecha	Duración	Formato
1	Alejandro Albornoz Crisóstomo	50	Presidente Sindicato de Trabajadores Permanentes N°1 Puerto Lirquén SA.	4/12/2015	1:10:03	1 archivo MP4 y 4 archivos AVCHD
2	Carlos González Cañas	43	Presidente Sindicato N° 1 de Estibadores del Puerto de Coronel	30/04/2015	1:07:03	2 archivos MP4
3	Eduardo Araya Valdebenito	50	STI, Presidente Sindicato SEM	18/03/2015	48:76	3 archivos AVCHD
4	Enrique Solar	38	Ex – secretario del sindicato N° 2 de trabajadores portuarios eventuales y contratados de Puerto Angamos, Mejillones	29/05/2014 30/05/2014	49:03	3 archivos MPG
5	Gonzalo Díaz	42	Unión Portuaria del BioBío, Comunal Talcahuano- San Vicente. Asesor del Sindicato (y también de la Unión BioBío y la Unión de Chile)	28/07/2015	1:21:11	1 archivo MP4, 1 archivo de audio y 4 archivos AVCHD

N°	Entrevistado	Edad	Nombre de empresa y/o holding del sindicato y cargo del dirigente entrevistado	Fecha	Duración	Formato
6	José Agurto Alegría	58	Dirigente sindical del Sindicato de estibadores de San Vicente, vocero de la UP del BioBío	4/11/2014	1:19:56	4 archivos MPG
7	Luis Neira Peña	51	Presidente Sindicato Muellaje SVTI 1 y 2 de contratados	1/05/2015	01:09:04	2 archivos en MP4 y 4 archivos en AVCHD
8	Marcos Cárdenas	48	Operador de grúa, miembro del sindicato de Estibadores de San Vicente	25/05/2014	50:36	4 archivos en MPG
9	Moisés Cid de la Parra	56	Presidente del Sindicato de emballadores, puerto de Talcahuano	24/05/2014	46:04	2 archivos MPG
10	Margarita Peña	58	Abogada Derecho Laboral, independiente, asesora sindicato portuario en Mejillones	03/02/2016	58:26	2 archivos en MP4 y 4 5 archivos en AVCHD
11	Nelson Francino	34	Presidente de la Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique (FETRAPI)	17/03/2015	1:33:02	4 archivos AVCHD
12	Óscar Menares Hernández	33	Oscar Menares, abogado laboral, asesor Unión portuaria del BioBío	24/05/2014	54:06	2 archivos MPG

Nº	Entrevistado	Edad	Nombre de empresa y/o holding del sindicato y cargo del dirigente entrevistado	Fecha	Duración	Formato
13	Pedro Riquelme	43	Secretario del Sindicato de Trabajadores Marítimos del puerto de Coronel	30/04/2015	52:16	4 archivos MP4
14	Robinson Ávalos Valenzuela	75	Presidente Sindicato de Trabajadores Portuarios Estibadores de Huasco	2/12/2015	57:02	1 archivo MP4 y 3 archivos AVCHD
15	Sergio Maldonado Lara	52	Estibador, Comisión d nombrada de San Vicente	24/05/2014	19:26	3 archivos MPG
16	Sergio Parra	44	Socio del Sindicato de estibadores de San Vicente	24/05/2014	49:32	2 archivos MPG
17	Sergio Vargas	56	Ex presidente de la Federación de Trabajadores portuarios de San Antonio	13/05/2015	01:11:45	1 archivo MP4 y 2 archivos AVCHD
18	Pablo Klimpel	32	Director Sindicato de trabajadores transitorios y eventuales de Valparaíso	20/02/2016	01:14:17	2 archivos MP4 6 archivos AVCHD

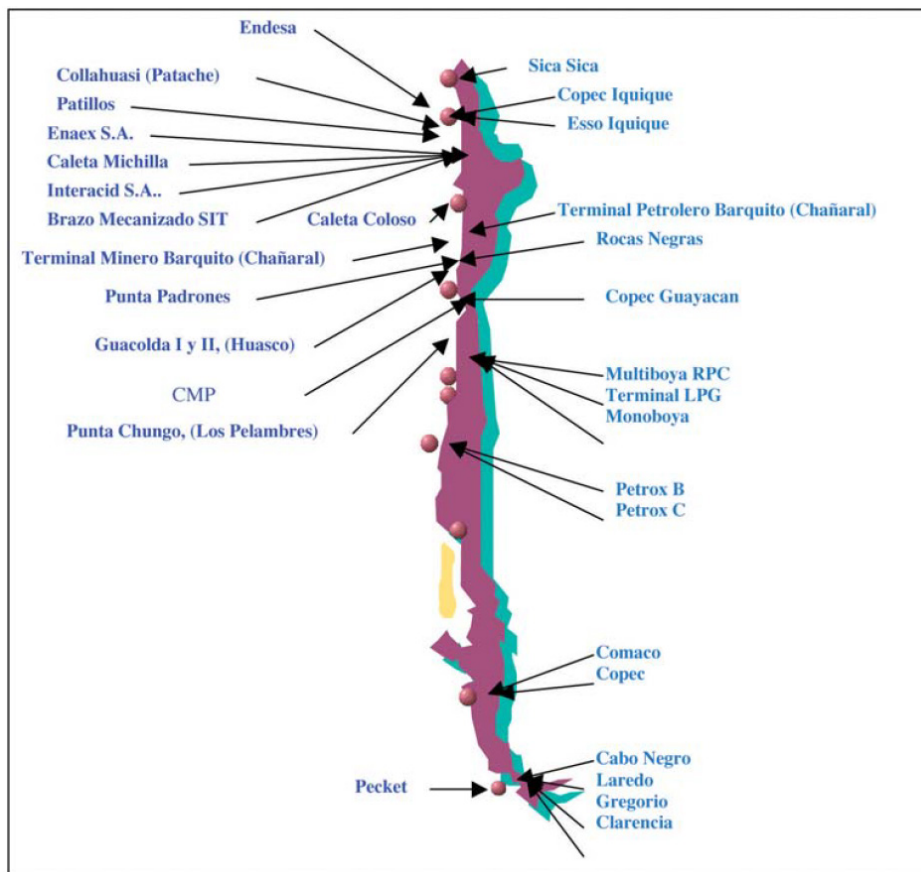
Annexe 3. Ports « d'usage public » au Chili (administrés par des entreprises publiques comme privées) en 2005



Empresas Estatales	Empresas Privadas
Empresa Portuaria Arica	Puerto Tocopilla
Empresa Portuaria Iquique	Puerto Mejillones
Empresa Portuaria Antofagasta	Puerto Angamos (17)
Empresa Portuaria Coquimbo	Puerto Caldera
Empresa Portuaria Valparaíso	Puerto Ventanas
Empresa Portuaria San Antonio	Terminal Oxiquím Quintero
Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente	Puerto Lirquén
Empresa Portuaria Puerto Montt	Muelles De Penco
Empresa Portuaria Chacabuco	Muelle CAP
Empresa Portuaria Austral	Terminal Oxiquím Escuadrón
	Muelles Puchoco y Jureles
	Puerto de Coronel
	Puerto de Corral
	Terminal San José De Calbuco

Source : Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 19-20.

Annexe 4. Ports « d'usage privé » au Chili en 2005



PUERTOS MINEROS	PUERTOS PETROLEROS
Terminal Endesa	Sica Sica
Terminal Collahuasi (Patache)	Terminal Copec Iquique
Patillos	Terminal Esso Iquique
Caleta Coloso	Terminal Rocas Negras
Terminal Interacid S.A.	Terminal Petrolero Barquito
Terminal Enaex	Terminal Copec Guayacán
Caleta Michilla	Terminal Multiboya RPC
Brazo mecanizado SIT Tocopilla	Terminal LPG
Punta Padrones	Terminal Monoboya
Guacolda I, Huasco	Petrox B
Guacolda I, Huasco	Petrox C
Terminal Barquito, (Chañaral)	Terminal Marítimo Comaco
Terminal CMP Guayacan	Terminal Marítimo Copec
Terminal Punta Chungo (Los Pelambres)	Cabo Negro
Terminal Pecket	Laredo
	Gregorio
	Clarencia

Source : Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 108-109.

