

Pendant des années, les travailleurs précaires du port de Setúbal ont eu des emplois "réguliers". Si "réguliers" qu'ils sont obligés de donner une procuration aux employés administratifs des entreprises qui signent un contrat de travail pour eux en cas de besoin.

Carla Ribeiro est docker au port de Setúbal. « Je suis docker », dit-elle. « J'ai une fille de 5 ans. Je travaille depuis 9 ans avec des contrats quotidiens. J'ai travaillé pendant ma grossesse jusqu'à 8 mois et demi. Parfois, je devais appeler mon mari après avoir travaillé de 8 heures à 17 heures, lui disant que je devais rester jusqu'à 1 heure du matin. Et le rappeler plus tard pour lui annoncer que j'allais travailler pendant la nuit jusqu'à 7 heures. Ça suffit maintenant! Nous sommes tous impliqués dans cette guerre. Nous ne reculerons pas. »

Carla fait partie d'un groupe de 309 travailleurs précaires au port de Setúbal. 146 d'entre eux travaillent régulièrement depuis environ 20 ans pour les sociétés Operestiva et Setulset. Les autres pour des sous-traitants.

Setúbal a commencé à Leixões [1]. Et cela a commencé en août. Lorsque cette année les dockers de Madère et de Leixões ont décidé de passer de l'ancien syndicalisme d'entreprise et de sa promiscuité avec les sociétés d'aconage et ont commencé à rejoindre le SEAL - l'ancien syndicat des dockers de Lisbonne connu pour sa pugnacité, qui est devenu un syndicat national - en représailles ils ont été mis au placard par les entreprises, certains forcés de balayer les planchers. Et ils ont vu leur salaire réduit. En réaction, depuis le 13 août, tous les dockers réguliers et occasionnels du pays ont entamé une grève refusant de faire des heures supplémentaires, ce qui a entraîné de lourds retards dans les mouvements de cargaison.

Les patrons de Setúbal n'ont pas apprécié cette grève de solidarité et ont décidé de la rompre en proposant des contrats (au bout de 20 ans !) à quelques-uns d'entre eux, quelques jours à peine après avoir essayé de les « licencier ». Tous sauf deux ont refusé de signer ces contrats et ont commencé un arrêt de travail total le 5 novembre sous le slogan « Nous signons tous ou personne ne le fera ». Certains travailleurs de VW / Autoeuropa (l'entreprise automobile la plus touchée par cette lutte) les ont soutenus publiquement, à l'instar de ceux des *call centers*, du Métro de Lisbonne, SOS Handling / Groundforce (de l'Aéroport de Lisbonne) et de plusieurs autres syndicats affiliés à la CGTP.

Depuis des années, les travailleurs précaires de Setúbal occupent des emplois « réguliers ». Si « réguliers » qu'ils ont été forcés de donner une procuration aux employés administratifs des entreprises qui signent des contrats de travail pour eux en cas de besoin. Lorsqu'ils tombent malades, ils ne peuvent pas bénéficier d'une assistance médicale ou de l'arrêt maladie payé par la Sécurité sociale (car ils ne sont pas officiellement embauchés par les entreprises). Ils appellent donc la compagnie, celle-ci signe un contrat comme s'ils y travaillaient, et ils peuvent bénéficier d'une assistance médicale...

Cette perle et d'autres typiques des relations de travail genre « Wild West » au Portugal ont été communiquées à plusieurs reprises au ministre de la Mer et à l'ACT [2]. Ils n'ont jamais répondu. Au sein des commissions parlementaires du Travail et de la Sécurité sociale et de l'Agriculture et de la Mer, ces questions traînent en longueur, tandis que BE et PCP [3] les abordent, mais on ne sait jamais s'ils agissent dans le cadre de la « Geringonça » [4] ou en tant qu'opposition. Tout cela est vain: à moins que la loi des ports ne soit modifiée et qu'un accord de négociation collective pour les dockers ne soit négocié, le conflit durera. Cela a des conséquences graves pour les dockers, mais aussi pour des milliers d'entreprises du pays, qui en perdent des millions, tandis que les profits vont aux quelques concessionnaires des ports.

Enfin, le pays sembla s'intéresser à cette question. Pas pour Carla et sa famille, ni pour ces hommes dont la vie dépend de contrats quotidiens, mais pour les voitures VW / Autoeuropa qui s'entassent dans l'attente d'être exportées. L'inquiétude de la ministre de la Mer n'est pas due à la destruction de la vie de ces dockers, mais aux appels des actionnaires d'Autoeuropa.

J'ai un intérêt scientifique particulier pour cet arrêt de travail (en fait, il ne s'agit pas d'une vraie grève, car les dockers précaires sont recrutés quotidiennement et n'ont pas le droit de travailler, mais ils n'ont pas non plus l'obligation de le faire), car dans plusieurs ouvrages j'ai soutenu qu'il est maintenant beaucoup plus facile pour les travailleurs de s'organiser que ce ne l'était il y a 30 ans. Cette déclaration est toujours surprenante pour certains, car les syndicats traditionnels insistent sur le mythe que s'ils ne combattent pas, c'est parce que les travailleurs syndiqués sont peu nombreux et fragiles. La paralysie du port de Setúbal confirme ma thèse. Le modèle du *just in time* oblige les entreprises à réduire leurs stocks. La délocalisation des entreprises est une menace permanente, mais aujourd'hui, un petit secteur peut bloquer toute une chaîne de production. La mondialisation signifie *dumping*, mais aussi dépendance. L'arrêt de travail des dockers de Setúbal peut arrêter aussi la plus grande usine du Portugal et les dockers de Suède ou de Santos au Brésil peuvent également s'arrêter, ce qui aura des effets immédiats à Lisbonne ou à Barcelone.

Le lien le plus faible de la mondialisation peut être les travailleurs. Et ils l'ont été. Mais il peut aussi s'agir des entreprises dont les bénéficiaires reposent sur des salaires bas garantis par la peur de perdre l'emploi. Dans ce domaine, il est important de rappeler que les grèves sont des bras de fer qui exigent une responsabilité devant la société. Ainsi, le syndicalisme doit être *de facto* démocratique, indépendant de tout gouvernement et internationaliste. Sinon, il fera toujours face à ses propres limites et ne représentera pas les intérêts de larges couches de la population.

« L'avantage concurrentiel » du Portugal depuis les années 1980 dépend de l'intensification croissante des rythmes du travail et des bas salaires. Selon le chercheur Eugénio Rosa, le coût par heure de travail a diminué au premier trimestre de 2018 (-1,5%) par rapport au coût par heure du premier trimestre de 2017, le revenu moyen des Portugais étant inférieur à celui de 2008. L'investissement est tombé. La productivité repose sur le dos des travailleurs, manuels et intellectuels, tenus de faire de plus en plus avec de moins en moins. Médecins, enseignants, infirmières, dockers, opérateurs de *call centres*, employés d'aéroports, employés du Métro, fonctionnaires, ce qu'ils disent le plus souvent, c'est: «Je suis fatigué», «j'ai peur».

Les entreprises paient le salaire minimum ou un peu plus, mais les impôts des secteurs qualifiés paient pour l'assistance sociale à laquelle les pauvres aujourd'hui, même lorsqu'ils travaillent, sont obligés de recourir: allocation de chômage, réduction du taux d'électricité ... Tous les jours les pauvres doivent prouver leur pauvreté et accepter de mendier auprès de l'État. Ainsi, nous aurions 47% de pauvres sans transferts sociaux et avec eux nous n'avons « que » 18%. Alors que l'État providence est universel, les transferts sont ciblés : ils contribuent à perpétuer la pauvreté, même s'ils l'atténuent à court terme.

L'autre problème du Portugal et du monde est le modèle pyramidal d'entreprises qui concentre les bénéficiaires dans une société mère où ils ont peu de travailleurs, tandis que les travailleurs sont concentrés dans des filiales où il n'existe aucun profit. Ce modèle a créé des orgies de profit et d'inégalité sociale, laissant les PME asphyxiées et les travailleurs épuisés. Dans le cas des ports, nous aurions dû nous demander il y a longtemps: pourquoi ne sont-ils pas publics, puisqu'ils sont stratégiques, et nous mettons fin à ce calvaire de travail brutal au profit de quelques intermédiaires?

Le 17 novembre, le SEAL [5] s'est réuni en assemblée pour répondre au conflit dans le port de Setúbal. Un vote à l'unanimité a eu lieu sur la possibilité d'affiliation des travailleurs précaires de ce port afin de contribuer à la dignité de leur subsistance. La solidarité n'est pas une lettre que le vent

Les sociétés doivent bien produire. Il est important de bien travailler. Mais nous devons nous demander comment, qui, pour qui et ce qui est produit. Duarte Vitorino, docker des Açores, en contrat régulier, est solidaire de Carla. Il gagne 850 euros, dont il déduit 4% pour le syndicat. En heures de travail supplémentaires, il atteint 1200 ou 1300 euros par mois. Dans une interview, il m'a dit: « Je vis avec 500 euros de moins depuis que nous sommes en grève aux heures supplémentaires, nous faisons un effort, ma femme est inquiète, mais je m'en fiche, c'est pour le bénéfice de tous ... En plus, maintenant je peux voir mon fils tous les jours (il sourit). Je peux survivre sans heures supplémentaires pendant un an! » Dans cette lutte, lui et les siens ont développé un sens de la coopération, de la justice et du courage. Un sentiment que le travail déshumanisé, où une voiture VW semble être plus importante que lui, ne peut lui donner.

Raquel Varela est une historienne spécialiste de la Révolution portugaise et plus largement des luttes ouvrières, dont on pourra lire [plusieurs textes ici](#).

Elle est la coordinatrice du Groupe d'études sur l'histoire globale du travail de la Nouvelle Université de Lisbonne (Universidade Nova de Lisboa).

Notes

[1] Port important dans le Nord du Portugal.

[2] Autorité pour les conditions de travail.

[3] BE (Bloc de Gauche) et PCP (Parti Communiste Portugais).

[4] Littéralement « bidule » - le surnom de l'alliance qui soutient le gouvernement minoritaire du parti socialiste au Parlement.

[5] Syndicat des dockers et des activités logistiques.