

FRANCE

LE DÉSOLANT N DU NAVIRE

Un état de délabrement et de saleté général, des choix politiques gravement incohérents, un climat social explosif... la cité phocéenne va de mal en pis. Etat des lieux.

Par Erwan Seznec

Ville magique. Pas belle, mieux : envoûtante. Tout pour elle : l'exubérance, la chaleur, la générosité. Une population à fleur de cœur ourlant une mer à fleur de peau. Quelque chose d'indicible qui transforme même ses ruelles enchevêtrées en bouquets urbains et ses odeurs fortes en envoûtantes saveurs. Le Vieux-Port comme une voûte qui claque son accent aïoli en direction d'Alger et de Constantinople. La splendeur de ses calanques dialoguant avec la magnificence de sa corniche. La République coule dans ses veines depuis que sa chanson contribua à la proclamer. Elle résiste, comme Aix-en-Provence respire ou Arles chante.

Pourquoi faut-il que cette explosion minérale d'incandescence citadine, aujourd'hui, s'enfonçe ? Que ses immeubles se délabrent, que ses bâtiments se lézardent, que ses rues se défoncent, que sa Canebière se clochardise, que ses trottoirs jonchés de débris se disputent à la paralysie de sa circulation, que les travaux du tram inutile suivent presque exactement l'orientation d'un métro en grève, que la pose d'horodateurs dans les beaux quartiers provoque autant de colère que le chômage à la Belle-de-Mai ? Pourquoi faut-il, surtout, que là, dans ce creuset ouvert à tous les dynamismes et à toutes les créativité, mais devenu chaudron, se soit concentrée, à



AUFRAGE MARSEILLE



l'ex-ministre de la Santé Jean-François Mattei près, la droite la moins intelligente qui soit, dominée par le maire de la ville, Jean-Claude Gaudin, désormais très fatigué, l'extrême droite la plus basement hargneuse, la gauche la plus ripou et la plus médiocre (dont les meilleurs éléments, Pezet ou Sanmarco, se sont fait systématiquement couper la tête au profit des ténors d'opérette), l'extrême gauche la plus activiste, mais aussi la plus rigide et archaïque ? Pourquoi faut-il que des syndicats sans vision nationale fassent face à un grand patronat rétro sans aucun patriotisme régional ? Etat des lieux.

Marseille connaît l'automne le plus désastreux de ces vingt dernières années. La Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) est au bord de la liquidation après vingt jours de grève, le Port autonome bloqué deux semaines au nom de revendications secondaires, des transports en commun paralysés pour une histoire anodine de mise en régle du tramway...

Tout démarre le 20 septembre par un débrayage des salariés de la SNCM hostiles à la privatisation de leur compagnie, que l'Etat entendait vendre au fonds d'investissement Butler Capital Partners. Le 27 septembre, les agents du Port autonome entrent à leur tour en grève. Objet du litige ? La future organisation du travail entre agents du public et salariés du privé sur des terminaux encore à l'état de chantier.

Le 28 septembre dernier, le personnel de la SNCM se met en grève et manifeste dans le Vieux-Port.

Début octobre enfin, les salariés de la Régie des transports marseillais débrayent à leur tour. Ils refusent

l'implication d'un opérateur privé (la Connex) dans le futur tram. Le président de la communauté urbaine, Jean-Claude Gaudin, a beau leur répéter qu'il n'a jamais été question de privatiser les emplois, mais seulement d'impliquer une société spécialisée dans la gestion de la ligne comme le font des dizaines de villes, rien n'y fait. Une fois de plus, Marseille montre son plus mauvais visage, celui d'une ville minée en profondeur par une violence sociale sourde, en permanence au bord de l'explosion.

Ces dernières années pourtant, son image s'est considérablement améliorée. Celle envoyée aux touristes en tout cas. Les Marseillais s'en réjouissent, mais sans être dupes. Le soleil n'efface pas 14 % de chômeurs. Les visiteurs sont, en général, bluffés par l'ambiance quasi africaine des quartiers qui bordent la gare Saint-Charles, Noailles et Belzunce. Les habitants, de leur côté, remarquent surtout les ordures mal ramassées, les meubles sordides, les rues défoncées, et la stupéfiante banalité de leur Canebière. Avec 30 % d'électeurs d'extrême droite, mieux vaut ne pas gratter le vernis de multiculturalisme marseillais. Ici, Le Pen est arrivé en tête du premier tour à chaque présidentielle depuis 1988. Au comptoir ou à l'arrêt de ▶

► bus, un racisme décomplexé affleure dans les conversations, rendant lourde l'atmosphère politique.

Le climat social ne vaut guère mieux, un peu comme si le penchant pour les partis autoritaires se traduisait par une faible culture du compromis et de la négociation dans la vie économique-sociale. Marseille abrite ainsi un des dépôts SNCF les plus chauds de France, souvent premier à entrer en grève, toujours dernier à en sortir. Comme par hasard, Marseille héberge aussi, avec la SNCM, la seule entreprise publique de France dont l'ouverture du capital risque de tourner au naufrage.

Que dire, enfin, du Port autonome, sinon que sa tradition de conflits en fait le plus imprévisible d'Europe ? Incompréhensible aux non-initiés, le jeu syndical y mêle plusieurs CGT, dockers, grutiers, gardiennage, pro-Thibault, anti-Thibault, etc. Les revendications affichées sont souvent éloignées des enjeux réels, lesquels ne sont pas toujours sans lien avec le petit ou même le grand banditisme. C'est comme ça, à Marseille.

Marseille, c'est aussi une Régie des transports (RTM) où la grève n'est plus un droit, mais quasi un devoir. Illustration en février 2002. Un chauffeur se dit victime d'une agression odieuse. Il a été aspergé d'acide par des jeunes portant des masques de personnages de Disney, en bout de ligne, dans les quartiers nord. « On a enregistré sa plainte mais on était debout sur les freins, soupire un enquêteur. Il n'y avait pas de témoin et son récit était bourré d'incohérences. » Qu'à cela ne tienne, la RTM entre en grève pour plusieurs jours. La victime de l'agression qui se révélera bien vite imaginaire (le chauffeur cherchait simplement à changer de ligne) est mise en examen ? Les syndicats ne se démontent pas.

Si le collègue a monté un tel bobard, c'est qu'il était à bout. Donc la ligne est vraiment dangereuse. CQFD.

Le goût du pire

Plus que les pieds et paquets ou les supions (1), la vraie spécialité locale semble être le... pire. N'importe quel dossier simplement complexe ailleurs en France risque fort de devenir inextricable ici, quel que soit le domaine concerné. Exemple avec les lois Chevènement de 1999 relançant les

rapprochements entre communes. Des milliers de villes en France ont entrepris, depuis cinq ans de mutualiser certains de leurs services, notamment la propreté ou la voirie, en créant des communautés d'agglomérations. Les noces à 10 ou 15 ont parfois été compliquées. À Marseille Provence Métropole (MPM - 18 communes, 980 000 habitants), elles ont

tourné au cauchemar, au point d'alarmer la chambre régionale des comptes, qui a demandé récemment des éclaircissements sur les finances de MPM. « En 2003, raconte un haut fonctionnaire de la ville, un audit a montré qu'on avait perdu la trace de plus de 300 agents. Personne ne savait plus qui les employait ! La comptabilité fonctionnait tellement mal que les fournisseurs n'étaient plus payés et refusaient de nous livrer. Résultat : certains véhicules de la communauté étaient paralysés, faute de carburant. Les travaux de voirie prenaient un retard incroyable. » D'où l'impression persistante d'une ville abandonnée aux trous et aux bosses.

Les Marseillais ont indirectement pris conscience de ce climat pourri en juin 2003, quand les éboueurs de Marseille Provence Métropole se sont mis à leur tour en grève. Pendant neuf longs jours, les rats ont dansé la farandole autour des ordures qui, aux

quatre coins de la ville, rôtissaient au soleil. Le tout au moment précis où le très snob comité de la Coupe de l'America descendait sur le Vieux-Port évaluer la candidature de Marseille à l'organisation de l'édition 2006-2007 ! Résultat : l'America's Cup, élément clé d'une patiente stratégie de changement d'image de Marseille, ira, notamment pour cette raison, à Valence (Espagne).

La reconquête du centre

La ville n'a pourtant pas ménagé sa peine depuis quinze ans pour améliorer sa réputation. Exit la mythologie du Marseille populaire. Un vaste programme de rénovation du centre a été lancé en 1993, relayé par la construction d'un grand quartier d'affaires, Euro-méditerranée, à partir de 1999. Les deux programmes conjugués visent à inverser une tendance lourde au déclin démographique. Cas unique parmi les grandes villes françaises, Marseille s'est en effet vidée pendant deux décennies. Alors qu'elle frôlait le million d'habitants en 1973, la population est tombée à 800 000 dans les années 90, les classes moyennes et aisées fuyant vers les communes de la périphérie. Un des objectifs majeurs de la majorité Gaudin est de les faire revenir. Mais, pour cela, il faut redonner un peu de prestige à la cité.

La municipalité se paye donc des pages de pub dans la presse économique pour vanter ses technopoles. Elle courtise le monde de la plaisance et les tour-opérateurs. Orange, le catamaran géant du navigateur Bruno Peyron, a élu résidence ici, des paquebots de plus en plus nombreux font étape à l'ombre de Notre-Dame-de-la-Garde. Denrées rares au début des années 90, les croisiéristes ont été 355 000 l'an dernier à Marseille. Bref, entre yachts, cadres dynamiques et équipes de tournage, Gaudin prend Nice comme modèle. Embourgeoisement ? Et alors ? Le maire dénonce, non sans raison, le clientélisme de la gauche, accusée d'avoir paupérisé les arrondissements du nord à coups de

N'importe quel dossier juste complexe ailleurs en France risque de devenir ici inextricable.

Une histoire marseillaise...

Drôle de coqueluche sur le port

Port autonome de Marseille, fin septembre. Jamais en retard d'une grève, les agents lancent un conflit social parallèle à celui de la SNCM. Deux d'entre eux, cégétistes, sont arrêtés sur les quais la nuit du lundi 26 septembre, apparemment en train de voler des marchandises. Par souci d'apaisement, le procureur retient contre eux un refus d'obtempérer,

le plus léger des chefs d'accusation. Eric Brassart, directeur du port, très remonté contre les syndicats, ne l'entend pas de cette oreille. Furieux, il entame en représailles une procédure de licenciement contre trois agents, dont deux délégués syndicaux. Informé, le ministre des Transports, Dominique Perben, pique une crise : licencier des cégétistes, c'est

jeter de l'huile sur le feu. Brassart est aussitôt mis à pied. On lui demande de se mettre au vert *illico*. Le fonctionnaire s'exécute en invoquant un congé maladie ubuesque : une coqueluche ! En parallèle, Brassart active ses réseaux... Et, dès le mercredi 28, sur intervention du maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, Dominique de Villepin remet Perben au pas

et réintègre Eric Brassart, miraculeusement guéri de sa coqueluche. Aucun détail de ces contradictions gouvernementales n'a, bien entendu, échappé à la CGT, qui y voit la confirmation de ce qu'elle subodorait depuis le début : dans le dossier de la SNCM comme dans celui du port, le gouvernement ne sait ni où il va, ni comment, ni pourquoi. Mais il y va ! ■



croisiéristes manquent déjà à l'appel depuis le début du conflit, et c'est en ce moment que les tour-opérateurs préparent les étapes de la saison 2006... » se désole Thomas Chavane, président de la fédération de détaillants Terre de commerce. Sans parler des contrats commerciaux en cours de négociation avec les armateurs. Et quand le port se porte mal, la ville, elle...

Alors, faut-il accabler la CGT ? « Pas si vite ! proteste l'ex-socialiste Philippe Sanmarco. Dans le dossier de la SNCM, la collectivité territoriale

de Corse joue un jeu étrange. Sa gestion de la subvention de continuité territoriale (2) handicape lourdement la SNCM. La compagnie publique en recevait 100 % ; elle est tombée à 30 % dans des conditions très discutables, au profit des compagnies aériennes et surtout de Corsica Ferries, alors que cette dernière n'emploie pas un seul marin français, et maintient l'opacité sur ses comptes. » Analyse subtile. Seul problème, Sanmarco a été mis sur la touche il y a plusieurs années par la gauche locale et fait surtout figure d'autorité morale. Personne, d'ailleurs, à gauche ne semble de taille à jouer les médiateurs, même informel, dans un dossier comme la SNCM. Il y aurait bien Michel Pezet, mais l'ex-chef de file de l'opposition marseillaise regarde aujourd'hui vers la mairie d'Als-Provence et se désengage des dossiers phocéens. Président du conseil général, Jean-Noël Guérini se noie pour l'heure dans la gestion des conflits internes à la fédération socialiste des Bouches-du-Rhône (la 4^e de France). Michel Vauzelle ? Le président PS de la région semble sur le déclin. Côté PCI le désert avance... Il ne reste plus qu'un maire communiste sur les 16 arrondissements de Marseille, Frédéric Dutoit. Le Parti n'est plus que l'ombre de lui-même et a perdu, depuis longtemps, l'oreille des syndicats.

La droite ayant choisi de faire porter le chapeau sans nuance à la CGT, autant dire qu'il ne faut pas compter sur la classe politique locale pour régler la crise actuelle. « De gauche comme de droite, les 18 maires de Marseille Provence Métropole se renvoient déjà le mistigri pour discuter avec la chambre régionale des comptes de l'état inquiétant de nos finances, raconte un fonctionnaire de la communauté. Ils ont peur des magistrats, et vous voudriez qu'ils plongent les bras jusqu'aux coudes dans les dossiers du Port autonome de Marseille et de la SNCM ? Ils préféreraient laisser ça à l'état ! Il sera toujours temps de râler si le gouvernement échoue ! » C'est aussi cela, la psychologie collective de Marseille ■ E.S.

(1) Respectivement, un tripou local et de jeunes calanars fêtés, plats de brasserie, de consommation bien plus courante que l'ambreuse bouillabaisse.

(2) Une enveloppe destinée à financer le maintien des dessertes non rentables hors saison.

logements sociaux. Le maire assume sans complexe la rénovation du centre, qui aboutira, de fait, à chasser une population pauvre et immigrée des environs du Vieux-Port. Le moins que l'on puisse dire, c'est que Gaudin n'apprécie pas qu'on vienne barbouiller le beau dessein qu'il a tracé pour sa ville. Selon lui, les vandales sont tout désignés. « En deux semaines, dit le maire, la CGT a détruit des années de travail en faisant fuir les trafics maritimes et en décourageant les investisseurs. Le port est désqualifié pour longtemps. » On ne prête qu'aux riches.

Tout au long de cette terrible quinzaine, la « Cégète » a assumé une lourde responsabilité, tant au PAM qu'à la SNCM ou à la RTM. « Ils sont enfoncés dans une logique d'autodestruction », estime Alain Combat, secrétaire de l'union départementale Force ouvrière des Bouches-du-Rhône. Illustration concrète : tout le monde a demandé (en vain) à la CGT du port de laisser entrer, avant la grève, un navire, le *Nautica*, qui devait être pris en charge par la Compagnie marseillaise

de réparation (CMR). Dernier grand vestige des chantiers navals phocéens, la CMR est au bord de la cessation de paiement. « En refusant de laisser passer le *Nautica*, les agents CGT du port prennent le risque de tuer une boîte de 132 personnes, soit 400 emplois avec les sous-traitants, sauvés il y a trois ans grâce à la mobilisation de syndicalistes... CGT ! » s'énervait Alain Combat.

Le port tousse, la ville s'enrhume

Vendredi, à l'issue d'une ultime réunion, la CGT des marins se disait prête à la reprise du travail sous réserve de consultation des salariés. Une période de négociations s'ouvrira pendant quelques mois. Si elles échouent, et que la SNCM est mise en liquidation, 2300 salariés recevront au printemps prochain leur lettre de licenciement. Que la CMR suive, et il faudra y ajouter encore quelques centaines d'emplois supprimés. La filière de réparation navale lourde du port sera alors morte. L'année prochaine, Marseille fera les comptes des paquebots perdus. « Vingt mille