

# Octobre 2005 Pierre Rastoin

# Mémo

Ancien Adjoint au  
Maire de Marseille  
(Finances)

Ancien Maire des 13/  
14<sup>èmes</sup> Arts de Marseille

**Le cas de MARSEILLE**

**1**

**Publics**

**3**

**Services**

## Services Publics : le cas de Marseille

Nous avons pris l'habitude, en France, de confondre Service Public et Puissance Publique. Mais les nationalisations de 1981, puis les dénationalisations à partir de 1993 ont commencé à briser ce lien dans l'esprit des gens. De plus, on oublie souvent "*qu'un service public géré par une entreprise (publique, privée ou mixte), choisie par délégation de service public (DSP) est quelque chose de banal. Le recours à la DSP n'est pas l'abandon du service public. C'est une modalité de gestion de celui-ci*" (Philippe Sanmarco, 25-10-05). Bien évidemment, il faut aussi un *cahier des charges*, librement établi et négocié par une autorité démocratiquement élue, qui s'impose aux gestionnaires ou délégataires de Service Public pour garantir un vrai service rendu démocratiquement et pour tous.

La DSP existe d'ailleurs depuis longtemps à Marseille. Nous sommes complètement habitués à utiliser, sur toute la ville, une eau d'excellente qualité, sans jamais de coupure, distribuée en DSP par une entreprise privée, la Société des Eaux de Marseille. Et les vieux Marseillais se souviennent de la Régie Municipale des Eaux qui distribuait une eau mal filtrée (les ménages possédaient leur propre filtre), avec des coupures périodiques. Une des premières décisions de Gaston Defferre, en 1953, fut de concéder les eaux à une société privée, constituée pour l'occasion, la Ville conservant naturellement l'ensemble des installations.

Nous finissons aussi par prendre conscience de la différence entre Services Publics, gérés ou non par la Puissance Publique et **accès** aux Services Publics. Il est d'ailleurs significatif que l'art. II-96 de la Charte Européenne des Droits Fondamentaux mette l'accent sur leur **accès**, *L'Union reconnaît et respecte l'accès aux services d'intérêt économique général tel qu'il est prévu par les législations et pratiques nationales* (services qui dans notre législation et pratique s'appellent *services publics*).

Notre adhésion à l'Organisation Mondiale du Commerce nous oblige par ailleurs à respecter les règles de la concurrence même si notre participation à l'Europe nous permet d'y apporter quelques corrections. Le Président de la République peut bien dire, comme il le fit au Conseil Européen du Printemps 2005, "*tout comme le communisme, la mondialisation est un effet de mode, ça passera !*" L'irruption dans le monde économique moderne de nouveaux pays émergents, un certain nombre de découvertes majeures sont un fait irréversible. Nombre de ces progrès concernent le transport et le déplacement, il n'est donc pas neutre que la crise symptomatique de Marseille concerne justement trois entreprises de ce secteur.

### Le "cas Marseille"

Au nom de la défense du Service Public, s'y livre une véritable bataille entre ses bénéficiaires naturels, le Public, qui en réclame le **libre accès** et ceux qui le rendent, ou en profitent. Ils s'expriment essentiellement par l'intermédiaire d'un syndicat, souvent en difficulté avec son propre secrétaire général. Il est significatif que la grande manifestation du 15 Octobre, "pour la défense du Service Public", à la tête de laquelle avait consenti à figurer Bernard Thibault, Secrétaire général de la CGT, ait rassemblé difficilement 3 ou 4 000 personnes, malgré le rappel des "amis" de toute la région.

Marseille est une ville pauvre ou plutôt dont la majorité des habitants est pauvre. Le revenu de 25% des Marseillais dépend de la puissance publique, fonctionnaires ou assimilés, 25% de plus sont bénéficiaires de l'aide sociale... Cela explique, en partie, que

nombre de Marseillais se sentent solidaires d'entreprises publiques où l'un ou l'autre parent est déjà employé et où ils espèrent bien faire entrer un jour un de leurs enfants.

Par ailleurs, leur accès aux services publics est parfois vital pour eux. Qu'une poignée de profiteurs (comment les appeler autrement ?) se servent de leur position privilégiée pour avoir toujours plus, de revenus, de pouvoir, est parfaitement insupportable. D'autant que par leur action irresponsable, au nom de la sauvegarde d'un principe dépassé, si ce n'est de la défense exclusive d'avantages acquis, ils prennent en otage une ville et mettent à mal un tissu économique déjà particulièrement fragile, accentuant sa pauvreté.

Trois crises, profondément semblables, secouent Marseille. Et derrière chacune d'elles se profile la CGT, ou quelques uns de ses militants, parfois accompagnés, du bout des lèvres, par d'autres syndicats.

Librement, mais après m'être renseigné à de bonnes sources, je vous propose ma lecture de ces événements.

## **Le Port autonome de Marseille (PAM)**

Un tissu commercial et industriel direct de plus de 40 000 emplois dépend du port de Marseille, avec ses 1 500 salariés. Et la très longue synergie entre le port et la ville fait qu'il représente infiniment plus, pour Marseille et pour tout son arrière-pays (Etang de Berre et zone de Fos). Il est traditionnel de dire que le port a toujours entraîné le développement de Marseille, c'est dire que lorsque le port est en crise, la ville l'est aussi. Grâce aux hydrocarbures, essentiellement dans les Bassins Ouest (Fos), le PAM se situe à la quatrième place européenne, après s'être longtemps battu avec Anvers pour la deuxième place, Hambourg vient de lui ravir la troisième place. Avec 94 millions de tonnes en 1994, il garde la première place en Méditerranée. Mais, le vrai trafic qui permet de juger de la place réelle d'un port c'est le transfert des marchandises diverses et de plus en plus des conteneurs. Et là c'est beaucoup moins brillant : si on pondère par la valeur ajoutée, Marseille ne figurait plus, en 2000, qu'au dixième rang des ports européens, et même en Méditerranée derrière Algésiras ou Gênes.

Le retard s'accumule sur le trafic conteneur : toujours en 2000, Marseille n'est qu'au seizième rang européen, sept ports de Méditerranée faisant mieux ! Par son manque de fiabilité, ses grèves à répétition tout au long des années 80/90, Marseille a tout simplement raté le virage de la containerisation, révolution fondamentale dans le transport maritime et la logistique : en vingt ans, ses parts de marché en Méditerranée sont passées de 30% à 12% ! Le PAM n'a même pas pu atteindre son objectif symbolique du million de "boîtes", 916 000 ont été traitées en 2004 (Le Havre, 1 800 000).

### **La révolution "conteneur"**

Dès les années 1970, elle s'est traduite par un triple phénomène :

- Des navires de plus en plus gros et rapides, armés par des groupes très puissants, opèrent sur des lignes circumterrestres ou Nord-Sud, avec des horaires extrêmement précis. Ils coûtent de plus en plus cher en cas d'immobilisation.
- A côté des ports principaux, se mettent en place des terminaux, des plates-formes logistiques ou "hubs", permettant manutention, stockage et réexpédition dans les meilleures conditions de rapidité et fiabilité.

- Des navires plus petits, des "feeders", à partir des ports d'éclatement, distribuent les "boites", vers les ports secondaires. Tout retard coûte très cher et provoque un bouleversement dans une chaîne de relais de plus en plus précise.

#### La situation du PAM en ce début de millénaire

Tous les experts pensent que la part de la Méditerranée dans le trafic maritime mondial va s'accroître considérablement dans les dix années qui viennent, certains parlent d'un triplement. Et en Méditerranée, le port le mieux placé géographiquement et techniquement c'est Marseille-Fos. Les ambitions sont grandes, les projets nombreux, pour refaire de Marseille un grand port, de marchandises et de passagers, avec la spécialisation des bassins Est et notamment de la Joliette vers la croisière ou les ferries, les bassins Ouest (Fos, Etang de Berre) étant réservés à la logistique et aux gros trafics, vrac, hydrocarbures ou conteneurs.

Il faut souligner une particularité bien française. Les Ports "autonomes" possèdent tout l'outillage, notamment les grues et portiques, et emploient tout le personnel de manutention et d'entretien. Ailleurs, si le Port est propriétaire des quais, c'est un opérateur privé qui investit et gère. Avec le développement du trafic conteneur, les très gros armateurs veulent se trouver face à un opérateur responsable, privé de préférence. D'autant que la situation sociale particulière du PAM rend tout projet aléatoire. Et si la main d'œuvre docker est devenue fiable depuis sa réforme, le problème se trouve maintenant chez le personnel du Port, contrôlé par la CGT. Et il a pris une telle importance qu'on pourrait presque parler de co-gestion du port.

#### Un nouveau Directeur Général

Nommé en 1998, Eric Brassard connaît bien Marseille et sa région, Directeur Départemental adjoint de l'Équipement de 1986 à 88, Directeur en titre de 1992 à 98, c'est un bon gestionnaire, énergique, ouvert au dialogue, réputé proche des milieux syndicaux. Il est bon de rappeler qu'il est nommé par l'État après avis du Conseil d'Administration. La première année il observe, la deuxième il essaie de maintenir la cogestion, négociant sans relâche de nouveaux accords, une dizaine, couvrant aussi bien la durée du travail (35 heures en 4 jours) que les congés (7 à 8 semaines), le 13<sup>ème</sup> mois, d'énormes moyens syndicaux... Mais dès 2000, il prend les commandes et même si la CGT entame une guerre larvée, on peut considérer que pour la première fois, depuis longtemps, le Directeur Général a pris le pouvoir.

La capacité d'autofinancement du Port, qui plafonnait à 15 Millions d'€ se redresse et atteint aujourd'hui 45 M€. Eric Brassard lance alors l'idée de *Marseille Port Global*. Des investissements importants deviennent possibles : si en 2004, ils atteignent 60 M€, 90 sont programmés en 2005, le programme sur 5 ans dépasse 500 M€. Ils concernent notamment l'aménagement d'un "hub" en arrière quais de Fos, *Distriport*, qui démarre tout juste. Ce grand ensemble logistique de plus d'une centaine d'hectares intéresse de très gros distributeurs, Ikea, Carrefour, prêts à participer à l'investissement (d'où l'accusation de privatisation...). Le Port de Marseille est en passe de redevenir un grand port international.

#### Des investissements porteurs d'avenir

Mais cela ne suffira pas pour le mettre à la hauteur des besoins prévisionnels, le Port, l'État ni la Ville n'ayant les moyens de participer à l'intégralité de ces investissements. Il y faudra aussi la participation d'investisseurs privés, conjointement avec le financement

public. Trois projets très importants sont prévus sur Fos. Le Port se chargeant de l'aménagement des quais et des terre-pleins, des opérateurs privés, en délégation de service public, s'occuperont des aménagements et de la gestion, ce que dans un premier temps accepte la CGT, contrainte et forcée.

A la suite d'un appel à projet, a été retenu tout d'abord CMA-CGM/P&O, le troisième groupe mondial, qui sera suivi probablement par le deuxième armateur mondial, MSC, pour créer deux nouveaux terminaux à conteneurs, de très grande capacité, permettant de traiter, dans des conditions optimales, 1 000 000 de boîtes de plus par an. Le premier est baptisé *Fos 2XL* (abréviation pour to excel, en vue de l'excellence), d'un coût prévisionnel de 400 M€, moitié pour les quais et terre-pleins à la charge du Port, moitié pour les aménagements. Ceux-ci seront assurés et gérés par le groupement *Port-Synergy* (comprenant notamment CMA-CGM, Piero-Port, manutentionnaire anglo-néerlandais, CNC, filiale conteneur de la SNCF...). Et donc plus par le PAM ! Le deuxième terminal, mitoyen, devrait suivre dans les mêmes conditions. Le troisième grand projet, justifié par le développement du transport de gaz, est un important *terminal gaz, GdF2*, pouvant accueillir les plus gros gaziers du monde et prévu pour 5 Milliards de mètres cubes/an. Il sera géré par Gaz de France.

Les agents du Port, notamment les portiqueurs, se sentent dépossédés. Leur salaire mensuel tourne autour de 2 700€ (plus le 13<sup>ème</sup> mois), auquel il faut ajouter la prime de productivité (bakchich), versée par les manutentionnaires, qui varie entre 1000 et 1500€/mois. Ce dernier point entraîne de nombreux abus. Et que dire de ce que les rumeurs malveillantes qualifient pudiquement de "tombées du camion" !

La CGT, sentant qu'elle est lâchée par de nombreux adhérents, devient de plus en plus agressive et jusqu'au boutiste. Elle cherche l'épreuve de force avec le Directeur Général, elle trouve même des appuis auprès de certains opérateurs de la place (y compris armateurs, d'après le Préfet) qui se plaignent de sa rigueur de gestion, mais aussi de son autoritarisme, cause de conflits de plus en plus durs et longs avec la CGT. Pression serait même faite sur le Ministre des Transports et sur le Préfet pour obtenir la tête d'Eric Brassart... On est tenté de revenir aux vieilles pratiques qui avaient ruiné le crédit du Port.

### La crise

Sans qu'il n'y ait eu de faits précis (le cahier de revendications arrivera plusieurs jours après), la grève éclate le 26 Septembre, avec le secret espoir d'obtenir des majorations de primes importantes et surtout le départ du Directeur Général. On profite de la contagion de la grève SNCM pour refuser désormais la "privatisation". Résultat : il y aura trois semaines de blocage du Port et du terminal pétrolier, des dizaines de navires immobilisés (dont certains coûtent à leur armateur environ 50 000 \$/jour), de nombreuses dégâts matériels !

Une dégradation grave commise par quelques ouvriers du Port (engins incendiés durant la nuit de folie de la SNCM), filmés, reconnus, arrêtés par les CRS et aussitôt mis à pied, provoque une démarche de la CGT auprès du Préfet qui lui donne raison et désavoue le Eric Brassart. Il a perdu, la CGT a obtenu sa tête et la promesse d'ouverture de négociations sur les nouveaux terminaux. La grève s'arrête provisoirement, mais un nouveau préavis est déposé aussitôt. La CGT a gagné comme cela se faisait depuis 30 ans et que les syndicats obtenaient ce qu'ils voulaient... Il y avait une chance de régler le

problème, de vraiment redonner une crédibilité au Port, le Préfet en a décidé autrement. L'ensemble de l'encadrement du Port prendra fait et cause pour le DG, comme le syndicat CFDT d'ailleurs. Quant au Gouvernement il rend un vibrant hommage à Eric Brassart *"qui a dirigé et développé le PAM avec une compétence, une rigueur, et une ténacité remarquable et à qui le Gouvernement a décidé de confier de nouvelles missions, après ces huit années riches et porteuses de progrès pour le port "* (Déclaration du représentant du Ministère des transports au Conseil d'Administration du 27/10/05). Bonne chance au suivant ! Pour sortir du conflit PAM et n'avoir qu'un conflit SNCM à gérer, le Préfet (le Gouvernement ?) a "vendu" le Port à la CGT. Tant pis pour le Port, tant pis pour Marseille. La situation est dramatique. La confiance revenue est détruite, les **investissements sont remis en question**, Marseille prend dix ans de retard au moins, dix ans qui, peut-être, ne se rattraperont pas !

### La Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM)

La Presse a largement fait le point sur la gestion calamiteuse de cette affaire. Le nombre et l'importance des faits rapportés montrent à quel point la coupe avait débordé : tout le monde parle et souhaite apporter ses informations, plus ahurissantes les unes que les autres.

#### Les abus de pouvoir

Au championnat de l'abus de pouvoir, l'Etat et les syndicats peuvent se renvoyer la balle, la balle étant en l'occurrence tout autant le Public (Corses, voyageurs ou Marseillais) que la direction de la SNCM, six présidents s'y sont succédés en douze ans, régulièrement virés par l'actionnaire Etat dès qu'ils essayaient d'améliorer les choses !

L'Etat, toutes tendances politiques confondues, est le principal responsable de cet affreux gâchis, par sa faiblesse, sa carence, sa pusillanimité. Jusqu'en 1996, il n'y avait pas de problème : situation de monopole, marché en croissance, l'Etat mettait ce qu'il fallait, la SNCM étant de fait le prolongement de la SNCF pour la continuité territoriale. Mais à partir de 1996, il faut une mise en concurrence, des appels d'offre, et se crée une Compagnie concurrente, Corsica Ferries, qui offre un meilleur service à meilleur coût.

Renonçant, depuis 10 ans, à prendre des mesures courageuses, l'Etat injecte des sommes considérables, des centaines de millions d'Euros, pour maintenir à flots une Compagnie qui fait eau de toutes parts, incapable de résister à une concurrence. Et je ne parle pas des compensations de service public normalement versées par l'Etat ou la collectivité territoriale Corse, soit 67 millions € en 2004 et en diminution régulière (86,7 Millions € en 2001) du fait de la baisse du trafic passagers Corse.

De plus, avec un irréalisme qui frise l'inconscience, si ce n'est l'abus de biens sociaux, la SNCM est considérée comme une "vache à lait" : pour sauver des Chantiers en perdition, l'Etat, poussé par les syndicats (menaces de grèves) l'oblige à acheter plus de navires que de besoin et à un coût plus élevé que celui proposé par la concurrence (surcoût de 23 millions € pour le Napoléon Bonaparte, achat de navires à grande vitesse qu'il faudra revendre à perte...). Sa qualité de "client captif" la conviction que l'Etat paiera toujours, entraîne d'autre part des surcoûts importants : la direction de la Compagnie estime que

le Port ou la manutention marseillaise, ou corse, la surtaxe de 4 à 5 Millions d'Euros/an par rapport à un client normal.

L'Etat est encore plus responsable quand il empêche les directions successives de faire de la bonne gestion en adaptant le nombre d'agents à un trafic en réduction, surtout avec l'entrée en services de Corsica Ferries. C'est encore plus grave quand l'Etat lui-même se contredit lors de changements de gouvernement : en 1996, un plan de restructuration allant de pair avec une recapitalisation prévoit la suppression de 400 emplois. Il n'aura aucune suite, le plan est annulé en 1997 par le nouveau ministre J.C. Gayssot (PC), mais pas la recapitalisation ! En 2003, l'Etat réinjecte 70 Millions €, avec un nouveau plan de restructuration prévoyant la vente de plusieurs navires et la suppression de 200 emplois (il est intéressant de constater que Corsica Ferries, qui a dépassé la SNCM en nombre de passagers transportés, n'emploie que 1 200 salariés contre 2 400 à la SNCM!). Non seulement rien ne se passe, mais pour satisfaire tel ou tel lobby, la compagnie continue à recruter et ne vend qu'un seul navire. La productivité atteint des taux aberrants avec des effectifs de bord totalement surdimensionnés, sans aucune relation avec le service rendu.

Faiblesse de l'Etat quand il plie devant toute menace de blocage du Port de Marseille ou de la liaison avec la Corse, surtout quand ces menaces arrivent avant une échéance électorale. Faiblesse devant des syndicalistes d'autant plus violents qu'ils sont peu représentatifs, partagés entre une ligne dure qui se croit toujours à l'époque stalinienne et une bande de "gros bras" (guère plus d'une trentaine à en croire les déclarations de la direction) qui font régner la terreur. On en arrive à une véritable cogestion de fait avec des syndicalistes qui ont, lentement mais sûrement, mis la SNCM en coupe réglée, en zone de non-droit (et sans même faire écho aux soupçons de coulage des recettes de bar ou de produits dérivés que le repreneur a diffusés dans la Presse).

L'intervention ou la non-intervention de la Puissance Publique dans cette affaire, depuis au moins 10 ans, est une caricature du rôle de l'Etat quand il se mêle de gestion directe d'une entreprise. Son état réel de cessation de paiements aurait dû normalement la conduire au dépôt de bilan et à la liquidation judiciaire. Les conditions de sa reprise, sur le bord du précipice laisse bien mal augurer de son avenir. Probablement reculer pour mieux sauter. Mais c'est le repreneur qui déposera le bilan, pas l'Etat actionnaire, la "morale" est sauve, mais pas l'addition finale.

**Les syndicats** (essentiellement la CGT et la dissidence, son ennemi juré, le STC, Syndicat des Travailleurs Corses). C'est de bonne guerre, devant tant de faiblesse, ils ont pris le pouvoir. Qu'importe la rentabilité, c'est le Service Public, l'Etat paiera, il l'a toujours fait ! Il faut recruter et surtout pas débaucher, c'est bon pour l'emploi, de 2001 à 2004, les effectifs navigants passent de 1 599 à 1 644 (malgré les accords de productivité ou de restructuration signés en 2003) ; les salariés sont bien payés, 2 700 € en moyenne pour les marins, 4 700 pour un officier ; le métier est fatigant, il faut disposer de temps libre, un jour en mer, trois jours à terre, alors que chez Corsica Ferries c'est un jour en mer, un jour à terre. Et puis, bien sûr, les marins statutaires prennent leurs vacances en été, au pic de l'activité, et il faut alors recruter des dizaines d'intérimaires, c'est bon pour les familles. Et puis, pour un rien, pour affirmer sa puissance, la grève tout le temps *"l'entreprise a acquis la réputation non usurpée d'être la compagnie qui fait toujours grève"*

constate son ancien président, Philippe Galy. Et dès qu'il y a le moindre problème, les syndicats courtcircuient la hiérarchie et en appellent aux Pouvoirs Publics qui leur donnent souvent raison. Chantage permanent. Comment gérer ? Seule la situation des salariés compte, le mépris pour le malheureux utilisateur est total, particulièrement pour les passagers des lignes d'Afrique du Nord. Lors des dernières grèves, des passagers pour l'Algérie ont été expulsés d'un navire en partance à coup de lances à incendie, au vu des caméras de télévision !

Il est bien certain que Corsica Ferries, qui fait naviguer ses navires sous pavillon italien, bénéficie d'avantages considérables, et on mesure à quel point on n'est pas allé assez loin, en Europe, dans l'harmonisation des conditions sociales, fiscales. Au lieu de s'arquebouter sur la PAC, il aurait peut-être été préférable de se bloquer sur cette harmonisation.

### La crise finale (?)

Dès l'automne 2004, le sentiment est partagé que la Compagnie est fichue, elle ne s'est pas remise du grave conflit avec le STC qui l'a obligée à augmenter le nombre des salariés corses, les banques n'y croient plus et refusent des découverts supplémentaires. En Novembre, le Tribunal de Commerce nomme un mandataire ad hoc et suit de très près l'évolution de la situation. La SNCM s'engage, pour la n<sup>ème</sup> fois, à prendre des mesures d'économie et l'Etat à recapitaliser, pour la dernière fois, et seulement s'il y a ouverture du capital plus ou moins partielle. D'autant que légalement cette ouverture devait se faire avant 2006 pour la nouvelle Délégation de Service Public.

La situation est grave, le dépôt de bilan semble d'autant plus imminent que presque la veille de la remise des offres, en septembre 2005, l'investisseur possible et logique, Connex (filiale transports de Véolia, ex Vivendi), peu ou prou acceptée par les syndicats, jette l'éponge devant un tel gâchis. En dernier ressort, l'Etat conseillé par la Banque HSBC, trouve le groupe Butler, fonds d'investissement français spécialisé dans la reprise d'entreprises en difficulté. Et la situation devient ubuesque. Le Ministre en charge du dossier, Dominique Perben, n'y connaît rien, ou s'en lave les mains, et charge le Préfet de Région, qui, lui, fait face, d'annoncer aux syndicats que l'Etat se désengage totalement et que Butler va prendre 100%. Réaction attendue, c'est l'explosion, la grève, la fois de trop (?). Reculades de l'Etat... Les ministres descendent à Marseille ! Heureusement que le Ministre des Finances, Thierry Breton, connaît, lui, le dossier et à coté d'un Perben inexistant, mène la discussion en ancien chef d'entreprises, ressort du chapeau Connex (fortement sollicité par Matignon) qui assurera conjointement la gestion de la Compagnie. Cela ne suffit pas. Il faudra la menace crédible d'un dépôt de bilan imminent, suivi par une liquidation judiciaire inéluctable, pour convaincre les syndicats de cesser la grève.

Connex annonce une nouvelle direction pour Février 2006. En attendant, pour faire les échéances, l'Etat pioche dans les 135 Millions € promis pour la dernière recapitalisation !

### La Régie des Transports de Marseille (RTM)

Deux grandes villes seulement en France, Paris et Marseille, conservent, pour la gestion de leurs transports en commun, une Régie directe. Toutes les autres, Lyon, Nice,

Bordeaux, Toulouse, ..., les ont passés en délégation de Service Public (DSP) et ne semblent pas s'en plaindre, pas plus que leurs utilisateurs, bien au contraire. Par contre, il est bon de savoir qu'aux USA, 90% des réseaux des grandes villes sont en régie publique !

### La gestion de la RTM

En terme de recettes et de fréquentation, autant qu'on puisse faire des comparaisons, la RTM se situe parmi les bons réseaux de France, même si le choix du Métro pour une ville de 800 000 habitants était risqué. On le voit bien d'ailleurs, il n'est jamais saturé, même aux heures de pointe et le choix si contesté de l'avoir fermé le soir, sauf grandes occasions, fut motivé d'abord par sa très faible fréquentation de nuit, amenant un sentiment d'insécurité.

Par contre, en terme de dépenses, la RTM est chère, le prix de revient au kilomètre est 25 à 30% plus cher que dans les autres réseaux. Les transports en commun lyonnais, gérés depuis longtemps par une entreprise privée, Kéolis, en DSP, parcourent 46 000 km/an contre 24 000 pour la RTM, et coûtent deux fois moins cher au km que la RTM, avec 30% d'effectifs en plus à Marseille. En fait, une des raisons du coût élevé provient du résultat de la grande grève de 1995. De 90 à 95, de grands efforts de productivité avaient ramené la RTM au niveau des autres grandes villes. Le Directeur Général (Jacques de Plazzaola), en confiance avec le Maire de l'époque, avait négocié un double statut du personnel : au personnel existant, maintien du statut très favorable, pour les nouvelles recrues, statut de droit commun amélioré. La stabilité de l'emploi, malgré le nouveau statut n'avait pas empêché la RTM de recruter normalement. Dès 1995, changement de Maire, qui a eu l'imprudence de dire que le double statut était une erreur. Naturellement la grève se déclenche pour réclamer son abrogation, ce qui fut accordé après une grève très dure. La négociation sera conduite par l'homme de confiance du Maire et signe le désaveu du DG et son départ. Le laxisme est revenu... comme le déficit croissant. La participation de la Ville, remplacée par la Communauté urbaine est à l'avenant, sachant que les salaires représentent 70% des dépenses. Le personnel est abondant (3 080 équivalents temps pleins dont la moitié de chauffeurs) et plutôt bien payé, un chauffeur, qui n'est pas de grande qualification commence à 1 570€/mois et termine à 2 000€.

### Le Tram

Sans qu'on sache très bien pourquoi, le métro étant loin d'être saturé, la municipalité a décidé de construire un tram et de le gérer en DSP. Normalement cela aurait été plus judicieux de le diriger vers les banlieues, mais on a préféré le faire en centre ville, avec toutes les immenses nuisances qu'il occasionne. De plus, il double pratiquement en surface le métro existant. Le risque de "cannibalisation" du métro est évident (même si les études le limitent à 9%). Mal expliqué, mal compris, ce choix pose de nombreuses questions qui alimentent le débat.

Autre type de question : pourquoi passer en DSP le tram seulement, avec le risque évident de concurrence perverse qui ne manquera pas de jouer. Par crainte de voir arriver un étranger (?), la ville suscite un groupement d'intérêt économique (GIE), 51% RTM, 49% Connex qui soumissionnera. Mais cela risque de donner une gestion schizophrène ! L'ensemble des syndicats de la RTM, pour une fois unis, y compris la CGC, a voté contre. Dans l'entreprise, personne n'est convaincu.

Diverses explications embarrassées seront données pour justifier la DSP : l'Europe l'exigerait. Faux, une fois de plus l'Europe a bon dos.

La Banque européenne d'Investissements, BEI, y tiendrait pour accorder de bons taux. Faux, d'ailleurs la RATP a obtenu un prêt de la BEI pour le financement du tram des Maréchaux en régie directe.

Les investissements prévus sont de 800 Millions € (y compris le prolongement du métro) et le financement est mal bouclé, les subventions publiques (Etat, Conseil régional, Conseil général) insuffisantes. Elles atteignent tout juste 10%, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole MPM devra emprunter le solde et les maires de MPM renâclent.

En fait le choix de la DSP est un choix politique du Maire qu'il a fait approuver par le Conseil de Communauté. Il ne peut faire marche arrière sans perdre la face. En plus, la DSP n'est pas intelligible, et personne n'y soumissionne à part le GIE RTM/Connex. Le Maire voulait une mise en concurrence, même s'il espérait la victoire du GIE, il n'ose même pas annoncer le résultat !

### La crise

La CGT lance la grève le 4 Octobre, jour du grand défilé unitaire national, bien avant la date limite de dépôt des candidatures fixée au 18 Octobre. Et la CGT ne formule qu'une seule demande : **l'abandon de la DSP**, demande politique qui déborde ses compétences, demande impossible à suivre.

Et c'est le blocage. Marseille est prise en otage par les syndicats, même s'ils savent bien qu'il n'y a qu'un seul soumissionnaire, le GIE où la RTM est majoritaire et qu'il va donc l'emporter. La majorité des salariés ne souhaite pas la grève, même si la plupart des syndicats se sont ralliés au fer de lance qui est la CGT. Un climat de grande tension est installé dans la Régie pour faire grande pression sur les chauffeurs et forcer un maximum d'entre eux à faire grève, du coup bon nombre d'entre eux préfèrent se faire mettre en maladie.

La situation est dramatiquement bloquée, c'est le dialogue de sourds entre la Mairie, seul négociateur acceptable, et les syndicats.

Un médiateur national arrivera-t-il à la débloquer, fut-ce un homme de très grand talent et de grande expérience comme Bernard Brunhes ? Le vrai drame c'est qu'une fois de plus, devant la carence et la faiblesse du pouvoir politique local, les Pouvoirs Publics doivent reprendre la main dans une affaire totalement marseillaise et c'est le Gouvernement qui nomme le médiateur. Quel affront pour tous les Marseillais !

## Conclusion

Parfois, il faut des années pour tirer les conséquences de faits particuliers. Il est vraisemblable que ces trois événements vont accélérer le cours de l'Histoire économique, marseillaise sûrement, française peut-être.

Les Marseillais, les Français aussi, vont vite se rendre compte qu'ils ont été bernés par une poignée de privilégiés. L'important pour le citoyen moyen c'est vraiment *l'accès* pour tous aux services publics, à un prix accessible à tous, garanti par la Puissance Publique. Un certain type de Service Public, générateur de privilèges, est mort même s'il est encore capable de soubresauts. Le Gouvernement, le législateur devront bien avoir le

courage de voir plus loin que la sauvegarde à tous prix de l'ordre existant, surtout lorsqu'il est condamné par l'évolution de l'histoire.

Cette triste histoire est significative. Elle montre que le courage fait singulièrement défaut à nos principaux responsables, le Gouvernement, particulièrement le Ministre des Transports, mais aussi la Municipalité de Marseille, même si le Maire a essayé de soutenir le DG du Port.

Ce qu'elle manifeste le plus sûrement, et les Marseillais le savent depuis longtemps, c'est la défiance dans laquelle les tient le pouvoir national. Notre vieux pays, jacobin si ce n'est colbertiste, s'est toujours méfié des responsables locaux. Il considère toujours que la décision appartient aux échelons centraux, à peine décentralisés sur des Préfets, dont nous venons de voir que même ceux qui ont une forte personnalité sont aux ordres.

Pour Marseille, qui depuis une quinzaine d'années commençait à se redresser, à retrouver sa place en Méditerranée et dans le monde, le coup est particulièrement rude. La victoire de la CGT, si elle se confirme, sera une victoire à la Pyrrhus, elle conduira notre ville vers une crise profonde, après tout c'est peut-être ce qu'elle cherche.

Quant à nos responsables politiques, ils devraient méditer sur la fameuse phrase d'Henri Queuille, Président du Conseil en 1948 : *Il n'est pas de problème que le temps et l'absence de solution ne contribue à résoudre.* Nous savons bien où cela a mené la France ! A force de ne pas résoudre les problèmes à temps, ils vous sautent un jour à la figure et il faut bien alors les régler, mal, dans l'urgence.

J'ai toujours, comme la plupart des Français, accepté de payer mes impôts, nationaux et locaux. Je crois encore au rôle irremplaçable de la Puissance Publique pour assurer à tous un certain nombre de services d'intérêt général, éducation, santé, justice, sécurité..., mais à force de voir les gaspillages entraînés par une gestion publique, totalement irresponsable, d'entreprises relevant de l'économie, hier le Crédit Lyonnais, Elf ou France Télécom, aujourd'hui la SNCM ou la RTM, comment y croire encore.

Pour ma part, j'ai confiance en la jeunesse de notre ville, la plus internationale de France. Elle saura bien bousculer toutes ces scléroses qui nous entravent pour continuer à nous ouvrir au grand vent du large et d'abord de la Méditerranée, ce qui a toujours été la vocation de Marseille. Je fais confiance à cette jeunesse pour affirmer qu'elle est capable de prendre son destin en mains, de faire ses choix sans attendre que "Paris" lui envoie des arbitres. Je fais confiance enfin, aux responsables économiques très conscients que leur rôle sera de plus en plus fondamental pour assurer le développement de Marseille en Méditerranée.

Pierre RASTOIN

31 Octobre 2005