

Et La Ciotat a sauvé son chantier naval

Dominique Franceschetti, *Le Monde diplomatique*, octobre 2009, pp. 20-21

Les plans dits « sociaux » se succèdent à vive allure dans la plupart des pays européens : chez Opel, Philips, Alcatel-Lucent, Molex... Souvent, les salariés se battent pour obtenir des indemnités de licenciement décentes, ayant perdu l'espoir de préserver leur emploi. Pourtant, en octobre 1988, alors que tout le monde avait condamné la construction navale en Méditerranée, une poignée d'ouvriers occupe le chantier de La Ciotat. Sans faiblir pendant dix ans, ils réussiront à sauver le site. Retour sur cette épouée ouvrière.

Depuis ce jour de 1895 où les frères Lumière ont filmé *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, associant ce nom à l'invention du cinématographe, la petite ville portuaire des Bouches-du-Rhône a acquis une notoriété mondiale : ces cinquante secondes d'« images d'épouvante (1) », selon l'expression de Georges Franju, ont imprimé la mémoire rétinienne de générations de spectateurs.

A quelques encablures de là, cette même année, *Le Chili*, un paquebot de cent quarante-huit mètres, le cent troisième navire construit par les chantiers navals de La Ciotat depuis 1836, s'élance dans les eaux du vieux port pour être livré à son armateur, les Messageries maritimes (2).

C'est sur ce site que s'est déroulée l'une des luttes les plus longues et les plus âpres du mouvement ouvrier. Durant plus de dix ans (1988-1999), une centaine de salariés membres de la Confédération générale du travail (CGT) ont occupé le chantier, s'opposant à la décision de la Commission européenne et des gouvernements français qui avaient décrété la fermeture définitive du site naval, ultime étape d'un processus patiemment élaboré depuis trois décennies.

Si, en 1975, la France enregistrait 40 354 emplois dans la construction navale, elle n'en comptait plus que 6 650 en 1998, soit une réduction de 84 % (3). La production européenne, elle, déclinait de 85 % alors que celle de la Corée du Sud, par exemple, progressait de 700 % ; le Japon produisait près de la moitié du tonnage mondial (4). Quant à la flotte française de transport de marchandises et de passagers, elle totalisait 790 unités en 1962 et seulement 210 en 1996, tandis que le nombre d'emplois dans l'ensemble de la filière maritime — hors construction — passait de 43 000 en 1962 à moins de 8 000 en 1998 (5).

Si on juge l'arbre à ses fruits, ceux du verger bruxellois ont pour la France un goût amer. Il est vrai que depuis le traité de Rome en 1957, qui pose dans son article 4 le principe de l'interdiction des aides d'Etat aux entreprises, en passant par le Livre blanc de la construction navale en 1959, tout pousse à la restructuration de ce secteur. Un pas décisif sera franchi avec le plan Davignon (du nom de son auteur), remis à la Commission européenne en 1977. Au cœur du logiciel de la construction européenne, la liquidation de la construction navale lourde est désormais programmée. Pour Bruxelles, le littoral méditerranéen aurait une vocation « naturelle » : le tourisme.

L'instigateur du plan, le vicomte Etienne Davignon, qui fut vice-président de la Commission européenne entre 1981 et 1985, dispose également d'un curriculum vitæ constellé de jetons de présence au sein de nombreux conseils d'administration : président de la Table ronde des industriels européens, de la Société générale de Belgique, de Fortis Belgique, Tractebel, vice-

président d'Accor, administrateur de Fiat, BASF, de Pechiney ou encore de Petrofina... Il préconise l'arrêt des aides publiques et la réduction des capacités de production.

En 1982, le gouvernement d'union de la gauche de M. Pierre Mauroy décide de regrouper les chantiers de Dunkerque, de La Seyne-sur-Mer et de La Ciotat pour créer la Normed (la Société des chantiers du Nord et de la Méditerranée). Quatre ans plus tard, le ministre de l'industrie du gouvernement Chirac, M. Alain Madelin, annonce la fin des financements publics, entraînant, de fait, la mise en liquidation judiciaire de la Normed.

« *On a massacré La Ciotat* », déclare dès septembre 1986, M. Jean d'Huart, directeur général des Chantiers navals de La Ciotat (CNC) durant une vingtaine d'années. *Lorsque la Normed a été constituée, Dunkerque et La Seyne étaient en faillite. A La Ciotat, au plan financier, les résultats étaient positifs et la situation de l'entreprise saine* (6). » A l'annonce de la fermeture des chantiers, début 1986, la colère succède à l'incrédulité. « *Comment comprendre et admettre cette décision qui mettait quatre mille personnes sur le carreau alors que nous étions compétitifs ?* », s'interroge M. Jo Rodriguez, ancien secrétaire CGT du comité d'entreprise de la Normed et membre du Parti communiste français (PCF).

Les « 105 irréductibles » mènent bataille

Entre juin et décembre 1986, les manifestations occupent quasi quotidiennement les rues de La Ciotat — l'une d'elles rassemble douze mille personnes dans une ville de trente mille habitants. De nombreuses « opérations commandos » ciblent les symboles de l'Etat, des collectivités locales, les banques ou certains médias. Ainsi, en juillet 1987 à Marseille, les « Normed » investissent le siège du conseil régional et affrontent les CRS dans l'enceinte de l'assemblée. Dans la foulée, après avoir incendié le péage de l'autoroute, des manifestants se lancent à l'assaut du commissariat de La Ciotat, où ils se heurtent aux forces de l'ordre, pour ensuite mettre le feu à l'hôtel des finances. Quelques semaines plus tard, ulcéré par le traitement du conflit par la rédaction de France 3 Méditerranée, un groupe de militants expulse l'équipe de tournage de son véhicule, s'empare de ce dernier et le suspend à une grue du chantier naval où il se balancera durant plusieurs jours. Sans oublier l'irruption sur le plateau de l'émission de Jean-Pierre Foucault « *Sacrée soirée* » sur TF1. « *La virulence de notre riposte était proportionnelle à la violence sociale qu'on voulait nous infliger* », estime aujourd'hui l'un d'entre eux.

Aux yeux d'une majorité de Ciotadens, la liquidation du chantier naval apparaît comme un contresens économique, un crime social prémédité et la liquidation pure et simple de cinq siècles d'histoire (*lire « Une ville née de la rébellion »*). « *La Ciotat vivra !* », proclament alors des salariés qui refusent de suivre le cortège funèbre du dernier chantier naval français de la Méditerranée. Le 8 octobre 1988, quelques mois après le lancement du *Monterey*, l'ultime navire construit, une centaine d'entre eux votent l'occupation.

« *Nous étions tous réunis dans un des hangars du chantier. Lucien Bagnoli [alors secrétaire de l'union départementale CGT] a pris la parole et nous a demandé de nous prononcer pour ou contre l'occupation du site, non pas en levant la main, mais en franchissant une ligne blanche tracée sur le sol. Nous avons fait ce pas en avant* », se souvient M. Pierre Tidda, qui conduisit la lutte avec ceux que l'on appela les « 105 irréductibles ».

Désormais responsable technique du chantier, il nous reçoit dans la salle du conseil d'administration de la Société d'économie mixte de développement économique et portuaire (Semidep), d'où l'on peut voir des yachts de cinquante mètres et plus alignés le

long des quais. *« Je suis fier de notre lutte, explique-t-il. Nous avons réussi à imposer le maintien d'une activité navale alors qu'on nous avait condamnés au "tout tourisme". Aujourd'hui, La Ciotat est l'un des premiers chantiers de haute plaisance en Méditerranée, avec Gênes et Barcelone. »*

Pas moins de deux décennies de lutte, ponctuées d'espoir et de colère, auront en effet été nécessaires pour asseoir le devenir industrialo-maritime des trente-cinq hectares du chantier. Rarement, on aura observé pareil acharnement de la part de gouvernements de droite, mais surtout de gauche, à empêcher par tous les moyens la relance d'une activité industrielle.

En août 1989, la société américaine de transport maritime Lexmar présente un projet de reprise où elle affirme son intention de construire trente-cinq pétroliers à double coque sans le recours aux aides publiques, avec à la clé la création de deux mille emplois. Le premier ministre socialiste Michel Rocard, le ministre de l'industrie Roger Fauroux et celui de l'aménagement du territoire Jacques Chérèque opposeront un « non » catégorique à la proposition. Quelques mois plus tôt, ils ont confié l'avenir du chantier aux mains expertes de M. Bernard Tapie et des sociétés du bâtiment et travaux publics (BTP) Dumez et Sari. Un avenir en béton qui tournera court.

Péremptoire, M. Fauroux assure : *« Le gouvernement n'est pas disposé à apporter son concours, ni à donner son assentiment, sous quelque forme que ce soit, à la construction de navires sur ce site (7). »* Même s'il admet : *« Nous assistons à une reprise du marché naval et au renouvellement de la flotte mondiale des pétroliers à double coque. »* De fait, en 1990, les armateurs français, à eux seuls, passeront commande d'une trentaine de navires pour un montant de 5,5 milliards de francs aux chantiers asiatiques, entre autres (8).

Excédé par le projet Lexmar, soutenu par les ouvriers occupant le site, M. Fauroux, sanglé dans la tenue du dompteur, un sucre dans une main, le fouet dans l'autre, conclut : *« L'hypothèque Lexmar étant levée, un climat social apaisé permettra d'attirer des implantations de premier rang. Dans le cas contraire, non seulement ces implantations ne viendraient pas, mais la Commission des Communautés européennes pourrait remettre en cause le dispositif exceptionnel de réindustrialisation autorisé pour compenser les pertes d'emplois du chantier. »* Ce dispositif prévoyait la création d'une zone d'entreprises défiscalisée à l'entrée de la ville, mais ne concernait pas le site naval.

En 1978, dans un document de la Confédération française démocratique du travail (CFDT) intitulé « Quel avenir pour l'industrie navale en France ? », M. Chérèque écrivait : *« La lutte des travailleurs de la navale est une lutte décisive. De son issue dépendent beaucoup d'autres avancées, car, poursuivait-il, il faut assurer l'efficacité de cette lutte, la faire déboucher sur des solutions qui, préservant les acquis nés du combat ouvrier, dépassent ceux-ci pour construire de nouvelles avancées à la dimension des enjeux actuellement en présence. »* Dix ans plus tard, le syndicaliste est devenu ministre. A ces accents martiaux succédera une profession de foi du reniement dans les journaux proches du patronat tels que *La Tribune de l'Expansion* et *Le Figaro* : *« A La Ciotat, il n'y a plus de justification économique pour fabriquer des bateaux. (...) Il ne faut pas combattre pour des outils obsolètes (9)... »*

Toutefois, grâce à la loi de décentralisation de 1982, le conseil général des Bouches-du-Rhône est devenu gestionnaire du domaine public maritime appartenant à l'Etat. Une réunion entre les élus communistes et socialistes qui dirigent l'assemblée départementale se tient en septembre 1989. Témoin, M. Rodriguez raconte : *« Robert Bret [alors secrétaire*

départemental du PCF] a exposé aux élus socialistes le projet Lexmar de relance. Deux mille emplois pouvaient être créés dans une ville qui avait vu la liquidation de sept mille emplois industriels en moins de dix ans. Pour nous, il n'y avait pas à hésiter. En tant que gestionnaire du domaine public maritime, le conseil général était souverain quant aux orientations économiques et industrielles du site. Mais on ne peut pas dire que les socialistes du département aient manifesté un enthousiasme débordant. Bret a alors été très clair : soit le conseil général soutient le projet Lexmar, soit les socialistes n'ont plus de majorité. »

Le 22 décembre 1989, le conseil général finit par accorder une concession de six mois à Lexmar, qui doit assurer la remise en état du site et son entretien. En janvier 1990, la société américaine signe avec la CGT un accord d'embauche des « 105 irréductibles ». Le 8 janvier, à sept heures du matin, la sirène du chantier retentit à nouveau dans toute la ville.

Oui, mais comment construire des navires si l'on ne dispose pas de l'outillage ? Afin d'empêcher Lexmar de l'acquérir auprès du liquidateur de la Normed, le gouvernement Rocard va donc organiser en toute légalité le hold-up parfait au tribunal de commerce de Paris. Il fait racheter cet outillage par la banque Worms — alors nationalisée — pour la somme de 55 millions de francs, alors que Lexmar en proposait 70 millions. A cette opération « main basse sur l'outillage », les ouvriers ciotadens répondront à deux reprises par des « visites de courtoisie » à la banque Worms, pleines de bruit et de fureur.

Pour M. Tidda, les pouvoirs publics ont sous-estimé la détermination et l'endurance des hommes du chantier : « Ça faisait déjà deux ans que nous occupions le site. Tout le monde pensait qu'au fur et à mesure des vagues de licenciements, et surtout après le lancement du dernier bateau, nous rentrerions sagement chez nous. Mais nous étions toujours là, et l'obstination du ministère de l'industrie à empêcher la reprise de la navale alors que les commandes affluaient alimentait notre colère et renforçait notre cohésion. »

Dans l'incapacité d'opposer des arguments économiques recevables, le gouvernement jouera la carte de l'Europe. « Bruxelles au secours de Paris pour contrer Lexmar à La Ciotat », titre *La Tribune de l'Expansion* (10). Avec les grands médias, il montera un numéro de choristes à deux voix : Bruxelles menace de prendre des sanctions si la France ne respecte pas les accords sur le gel définitif de l'activité navale, explique-t-on ; les médias, tel *L'Événement du jeudi*, mènent l'enquête sur un « dossier qui pue comme une vieille charogne », sans oublier de broser un portrait tout en nuances des « militants CGT à demi fossilisés qui campaient là, gourdin aux pieds dans l'attente d'on ne sait quel messie » (11).

Evoquant tour à tour le contre-espionnage, le trafic de drogue et les motivations du président-directeur général de Lexmar, l'hebdomadaire en arrive à cette conclusion : « Il faut bien qu'il y ait une raison cachée pour que ce type investisse ici tant d'argent. » Curieusement, on ne verra aucune enquête sur M. Tapie, auquel le gouvernement Rocard a confié le dossier ciotaden...

Les trente-cinq hectares du site ouverts sur le grand large aiguisaient les appétits de nombreux « investisseurs », qui avaient dans leurs cartons des projets de marinas, de résidences et d'hôtels de luxe. De plus, ce démantèlement s'inscrit dans une longue suite de restructurations menées, dès 1984, par le gouvernement de M. Laurent Fabius dans la sidérurgie, la construction navale ou les charbonnages, qui employaient des dizaines de milliers d'ouvriers syndiqués. Une volonté de remodeler le paysage économique au nom d'une prétendue « modernisation » (12) et de rebattre les cartes du rapport de forces entre

patronat et salariés. C'est la conscience de ces enjeux qui a permis d'organiser la solidarité, bien au-delà des « 105 ».

Dans le documentaire réalisé avec Jean-Paul Leroy (13), M. Bagnoli montre comment se sont noués les fils de cette histoire singulière : *« Ces hommes ont tout bousculé sur leur passage. Pas seulement les responsables politiques, les institutions et leurs représentants, mais nous aussi, la CGT, car, comme toute organisation, nous avons nos procédures pour décider des thèmes et des actions à conduire. A La Ciotat, les "105" appliquaient la démocratie directe. Tout était décidé par eux seuls au cours de leurs assemblées (14). »*

M. Tidda confirme que *« ces hommes d'horizons différents, qui n'étaient pas tous à la CGT au départ, étaient animés d'une détermination peu commune »*. Et il ajoute : *« Comme mes camarades, je n'ai jamais eu peur d'aller en prison pour le chantier. »* Contrairement à certains syndicalistes devenus ministres, les « irréductibles » ne se sont pas gargarisés de martiales déclarations. *« C'est vrai que nous avons conduit des actions que la loi interdit, mais, pour nous, les gouvernements agissaient au nom d'une légalité que nous jugeons illégitime, précise M. Tidda. Nous sommes souvent intervenus sur la gare de La Ciotat et sur les voies ferrées en interrompant le trafic. Nous avons perturbé la circulation d'environ six cents trains. Lorsque, un jour, plusieurs de nos camarades ont été arrêtés et conduits à la gendarmerie de Cassis, nous y sommes allés pour les libérer, mais sans succès. Nous sommes retournés à La Ciotat et nous avons pris possession de la vedette de la gendarmerie nationale avec deux gendarmes à bord. A partir de là, nous avons négocié. »*

Autour des « irréductibles », la CGT organisera une solidarité, que restitue le documentaire : *« Toutes les semaines, par exemple, nous organisons une collecte chez les dockers du port de Marseille, et nous faisons la même chose dans les entreprises et les administrations où la CGT était présente. Nous avons lancé la "marche pour l'emploi" à travers le pays, qui nous permit de recueillir plus de 800 000 francs. »*

Face à la détermination granitique des « 105 » et au soutien de la CGT, les pouvoirs publics doivent se rendre à l'évidence. Le « baroud d'honneur » des occupants du chantier naval s'est transformé, au fil des années, en un bras de fer social et politique qui ne prendra fin que lorsque l'Etat acceptera de se mettre sérieusement autour de la table des négociations.

Incohérence des politiques publiques

Dix-sept août 1994, l'Etat, le conseil général, le conseil régional, Marseille Provence Métropole et la municipalité de La Ciotat créent la Semidep, chargée de la réindustrialisation du site naval. Une *« étape importante, analyse M. Tidda, mais sûrement pas une fin en soi »*. Instruits par ces années de confrontation et de négociation avec les institutions et les responsables politiques, les « irréductibles » veillent à l'application scrupuleuse des accords d'août 1994.

Paradoxalement, les premiers à en faire l'expérience vont être les élus de la nouvelle équipe municipale (communiste et socialiste) et en particulier Mme Rosy Sanna, nouveau maire communiste, élue en 1995. Il faut dire qu'elle trouve une ville exsangue, sous tutelle préfectorale en raison d'un endettement de 715 millions de francs légué par son prédécesseur de droite, M. Jean-Pierre Lafond, lequel a privatisé les services publics communaux de l'eau, de l'assainissement, de la restauration scolaire, de l'éclairage public, entraînant une augmentation vertigineuse des impôts locaux.

Confrontée à une crise économique et sociale avec la fermeture des chantiers, la nouvelle municipalité fait face également à une crise financière de grande ampleur. Ferme ment décidés, avant les élections municipales, à signifier aux banques le non-remboursement de la dette, les élus PCF, une fois aux commandes, négocient sa restructuration et son étalement sous la pression des élus socialistes, avec à leur tête Jean-Claude Colliard, ancien directeur de cabinet de François Mitterrand (1982-1988). Persuadés que la quête de respectabilité passe par une image de bons gestionnaires de la dette, la direction communiste s'attache à recevoir le satisfecit des banques et des services préfectoraux, gage supposé d'une hypothétique réélection. Mais c'est le candidat conservateur de l'Union pour un mouvement populaire (UMP), M. Patrick Boré, qui sera élu en 2001...

Ce ne fut pas la seule erreur de la municipalité communiste. Ainsi, quand le consultant qu'elle a nommé à la Semidep néglige de compter les ouvriers du site naval parmi ses interlocuteurs, une délégation des « 105 » se rend dans son bureau et lui signifie la fin de sa mission en le conduisant sans ménagement jusqu'à la porte de sortie de l'hôtel de ville...

En fait, seule la pression constante des salariés du chantier a contribué à la réindustrialisation. C'est elle qui a permis, par exemple, d'obtenir un contrat de construction de barges pour l'extension du port de Monaco, en 1999, ou encore la fabrication de turbines pour le barrage des Trois-Gorges en Chine, pour le compte d'Alstom, un an plus tard.

Ainsi, en juin 1999, cinq ans après avoir signé les accords avec la Semidep, les « 105 » sont conduits à séquestrer le président de la chambre de commerce, M. Claude Cardella. Celui-ci passe la nuit à cent mètres de hauteur, dans le grand portique des chantiers navals. Pour M. Tidda, il s'agissait d'« *alerter, une nouvelle fois, les pouvoirs publics sur la difficulté de concrétiser les accords de 1994. Dominique Strauss-Kahn et le gouvernement ne tenaient pas leurs engagements. Devant cette inertie, notre colère était légitime* ».

Il faut attendre les années 2000 pour que se concrétise enfin un projet industrialo-maritime de chantier de réparation et de maintenance de haute plaisance. Là encore, M. Tidda et ses camarades suivirent de près les diverses étapes du projet : de l'obtention d'un dispositif spécialisé par la Semidep — un ascenseur à bateaux — jusqu'à l'implantation d'entreprises de la filière maritime.

Monaco Marine engage les négociations en 2001 et concrétise son installation en 2004. Possédant six chantiers entre Monaco et La Ciotat, cette société estime que « *les potentialités du site de La Ciotat, sa taille et sa situation géographique permettent de développer un chantier capable de concurrencer Gênes et Barcelone* », comme le souligne son fondateur, M. Michel Ducros. Actuellement, vingt-huit entreprises sont implantées sur le site, employant près de six cents personnes. Pour le directeur technique de Monaco Marine, M. Vincent Laroque, « *si les investissements nécessaires sont réalisés, dans une dizaine d'années, le chantier de La Ciotat pourrait employer jusqu'à trois mille personnes* ». Une première étape a été franchie : une plate-forme de moyenne plaisance, complétant les installations pour les grands yachts, a été récemment mise en service.

Toutefois, on ne peut que souligner l'incohérence des politiques publiques. Ainsi, le Port autonome de Marseille — sous la tutelle de l'Etat — et la municipalité phocéenne projettent, selon le maire Jean-Claude Gaudin, de créer « *un pôle de haute plaisance de dix hectares* » à Marseille. « *Il y aura un chantier de trop* », constate M. Ducros, alors que, dans le même temps, la Semidep ne dispose pas des moyens de son développement.

Les « irréductibles » devront-ils une nouvelle fois s'inviter à la table des négociations afin d'infléchir le cours des événements dans l'histoire en mouvement du chantier naval de La Ciotat ?

Notes

- (1) Marie-Magdeleine Brumagne et Georges Franju, *Impressions et aveux : entretiens*, L'Age d'homme, Lausanne, 1990.
- (2) Jean-Claude Rihal, *La Ciotat. Des Messageries maritimes aux CNC*, Caractères, Marseille, 2008.
- (3) Organisation internationale du travail (OIT), « Impact dans le domaine social et du travail de la mondialisation dans le secteur de la fabrication du matériel de transport », Genève, mai 2000.
- (4) Marielle Abric et Jacques Weber, « Les enjeux de la recherche en économie maritime », Ifremer, septembre 2000.
- (5) Jean-Yves Hamon, Jean-Claude Dubois et Gérard Gasc, « L'avenir de la flotte de commerce française : une démarche collective ! » (PDF), Conseil général des ponts et chaussées - Inspection générale des services et affaires maritimes, 25 février 2000.
- (6) *Le Méridional*, Marseille, 4 septembre 1986.
- (7) Lettre au maire de La Ciotat, 5 juillet 1990.
- (8) Cf. notamment « Les armateurs français commandent une trentaine de navires », *Le Monde*, 16 mars 1990.
- (9) *La Tribune de l'Expansion*, Paris, 1er août 1988.
- (10) *Le 1er août* 1990.
- (11) « L'évangile selon Lexmar », *L'Événement du jeudi*, Paris, 18 janvier 1990.
- (12) Lire notamment la thèse de Patrick Brauns sur l'utilisation par le Parti socialiste du mot « modernisation » : « Die Zeiten sind hart, aber "modern". Sprachliche Inszenierung der sozialistischen Politik in Frankreich 1983-1986 », université de Constance (Allemagne), 1988.
- (13) Lucien Bagnoli et Jean-Paul Leroy, *L'Ascenseur. Lutte et victoire au chantier naval de La Ciotat*. Connaissance du mouvement social 13, disponible au prix de 20 euros, cms@free.fr.
- (14) Les relations entre les « 105 » et la direction nationale de la CGT sont devenues de plus en plus conflictuelles. A la fin des années 1990, les « irréductibles » rendront leur carte de la CGT. La présence de Bernard Thibault sur le site des chantiers le 15 juin 2007 lors de l'inauguration de l'« ascenseur à bateaux » scellera la réconciliation entre les hommes du chantier et la centrale.