

Le Temps
1211 Genève 2
022/ 799 58 58
www.letemps.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 45'506
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 4
Fläche: 89'446 mm²

Le brut reste en rade dans le port de Marseille

Catherine Dubouloz, Marseille
France Depuis un mois, les terminaux pétroliers du port de Fos sont à l'arrêt et les grévistes ne déchargent plus les bateaux. Ce conflit se déroule sur fond de réforme des retraites

Sur la rade de Fos et sur celle de Marseille, 79 navires attendent. Une majorité de pétroliers, mais aussi des chimiquiers et des gaziers. Chaque jour, depuis un mois et deux jours très exactement, la liste des bateaux qui ne peuvent décharger leur cargaison s'allonge. Les terminaux pétroliers de Fos-La Véra sont arrêtés et bloqués par une grève totale depuis le 27 septembre. Un interminable conflit entre la CGT locale et la direction du port, qui ne trouve toujours pas d'issue.

Hier, pour la 7^e journée nationale de mobilisation et de grève contre la réforme des retraites, acceptée définitivement par les députés mercredi, les travailleurs des terminaux pétroliers n'étaient pas seuls à défiler à Marseille. Grutiers-portiqueurs, qui déchargent les cargos de marchandises, comme leurs collègues dockers étaient mobilisés sous les mêmes bannières.

«Si la fiabilité ne peut être assurée, les armateurs risquent de se tourner vers d'autres eaux»

Au port de Marseille, le conflit social est multiple et ressemble à un mille-feuilles, dont les strates se superposent et se renforcent l'une l'autre. «Ici, le mouvement ne

vient pas seulement de la réforme des retraites. La mobilisation avait commencé bien avant», raconte Eric Chénais, secrétaire départemental à la CGT Bouches-du-Rhône. Le syndicat, installé au dernier étage de la vétuste Bourse du travail, domine la ville sur les hauteurs du boulevard Charles Nédelec.

Il mène aussi la lutte dans le port et les docks, où la CGT est puissante. «La moyenne de syndicalisation est supérieure à 90%, alors, quand les camarades appellent à la mobilisation, ça mobilise!» lance Eric Chénais.

La grève qui empêche les pétroliers de décharger a des conséquences loin à la ronde. Elle bloque en effet le premier maillon de la chaîne d'approvisionnement en pétrole brut du pipeline sud-européen, qui alimente six raffineries françaises (quatre dans la région, une à Feyzin, au sud de Lyon, une autre à Reichstett, près de Strasbourg), ainsi que deux à l'étranger, à Karlsruhe en Allemagne et à Cressier, dans le canton de Neuchâtel.

En Suisse, justement, Petroplus vient d'annoncer l'arrêt de la raffinerie de Cressier, faute de matière première brute à transformer.

L'impact économique du conflit tient à la place stratégique qu'occupe Marseille-Fos, troisième port pétrolier mondial derrière Rotterdam, suivi d'un trio portuaire du sud des Etats-Unis composé de Houston, Corpus Christi et South Louisiana.

Au niveau national, Marseille est le premier port pétrolier du pays, devant Le Havre. «En 2009, il représentait 47% des entrées de pétrole brut dans les ports français. Il est aussi en première position en ce qui concerne les produits raffinés», explique Francis Perrin, directeur de la rédaction du bimensuel *Pétrole et gaz arabes*. La dépendance du port envers le pétrole est grande

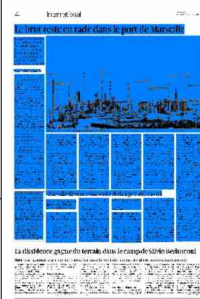
aussi. «Les hydrocarbures représentaient 69% du trafic marchandises en 2009, soit la proportion la plus élevée en France», note-t-il.

La semaine dernière, le président du Conseil de surveillance du port, Patrick Daher, a tapé du poing sur la table, prenant à partie les meneurs du mouvement: «Il faut savoir si vous voulez que Marseille continue à jouer dans la cour des grands ou si vous préférez qu'il se transforme en port régional!» La menace, pour lui, est claire: si la fiabilité ne peut être assurée, les armateurs risquent de se tourner vers d'autres eaux, celles de Gênes ou de Trieste, par exemple.

Même s'il n'est pas aisé de se dérouter, s'agissant d'installations aussi complexes que les terminaux pétroliers, «il est clair que ce risque existe, car ce n'est pas la première fois qu'il y a des problèmes», souligne Francis Perrin.

Le dossier des retraites est en effet la dernière couche d'un conflit social qui dure depuis plusieurs années. Point de départ: la réforme nationale portuaire votée en 2008. Elle prévoit notamment un changement de statut de certains travailleurs (les agents portuaires, comme les grutiers, par exemple), lié à un transfert des activités d'exploitation vers le secteur privé. Ces salariés quitteront le giron de l'établissement public portuaire pour être engagés par les entreprises de manutention, qui emploient déjà les dockers. Depuis deux ans, des négociations sont en cours au niveau national sur la future convention collective.

Elle achoppe sur un point: s'il est acquis que les employés cesseront leur activité de manière anticipée de quatre ans, explique Tony Hautbois, secrétaire général de la Fédération nationale des ports et docks CGT, la question de l'âge auquel ils pourront partir n'est pas encore tranchée. Lorsque les discussions



Le Temps
1211 Genève 2
022/ 799 58 58
www.letemps.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 45'506
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 4
Fläche: 89'446 mm²

ont débuté, l'âge légal était fixé à 60 ans et le départ anticipé arrivait vers 56 ans. «Mais la réforme des retraites a mis en difficulté ce dispositif», ajoute Tony Hautbois. Comme elle repousse la retraite de deux ans, cela devrait reculer d'autant la fin de l'activité professionnelle des portuaires et des dockers, ce dont la CGT ne veut pas entendre parler. «Nous demandons une reconnaissance de la pénibilité de ces métiers, comme pour les marins, puisque les études montrent que l'espérance de vie est plus courte de sept ans.»

Pour faire monter la pression sur le gouvernement, la Fédération appelle à des actions depuis le début 2010. C'est ainsi que, depuis le 1er octobre, les agents portuaires et les dockers sont en grève le week-end dans la plupart des ports français, y compris à Marseille.

Mais ceux qui déchargent le pétrole à Fos-Lavéra et bénéficieront d'un statut particulier au sein d'une filiale semi-publique veulent plus encore. En solo, ils ont durci le mouvement et décidé la grève totale. Ils ont déjà obtenu des engagements supplémentaires de la direction, comme le maintien du salaire et un droit au retour dans le giron portuaire en cas de difficultés économiques des entreprises de manutention.

Les dirigeants du port ont affirmé être arrivés au bout des concessions. Ils veulent pouvoir se consacrer à un projet de développement stratégique, qui mise sur des investissements de 600 millions d'euros à l'horizon 2013. Reste à voir si les grévistes s'essouffleront, à l'instar des manifestants.

Faible mobilisation

L'essoufflement du mouvement de protestation contre la réforme des retraites était nettement perceptible, tout comme l'amertume de nombreux manifestants, jeudi au cours de la septième journée d'action depuis septembre contre ce projet phare de Nicolas Sarkozy.

Le Ministère de l'intérieur a totalisé **560 000 manifestants** dans toute la France, soit la plus faible mobilisation depuis la rentrée. De son côté, le syndicat CGT a évalué la mobilisation à **2 millions** de personnes, également en baisse. Au plus fort de la mobilisation, le 12 octobre, entre 1,2 million et 3,5 millions de personnes étaient descendues dans la rue. **AFP**



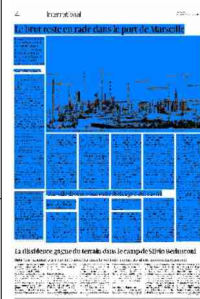
Près des 80 pétroliers attendent de pouvoir décharger. «En 2009, le port représentait 47% des entrées de pétrole brut dans les ports français.» MARKIGARS, 17 OCTOBRE 2010

Une ville devenue une vaste décharge à ciel ouvert

Les éboueurs, qui faisaient grève depuis dix jours, ont repris le travail mardi

Debout devant un tas d'ordures, mélange en putréfaction de sacs-poubelle éventrés, bouteilles cassées et canettes écrasées, un vieil homme appuyé sur sa canne soupire et marmonne. Il doit à nouveau descendre sur la chaussée pour contourner la masse de débris qui barre le trottoir: «Si c'est pas malheureux! Ils pourraient au moins mettre sur pied un service minimum...» Assis sur sa moto, ne paraissant nullement gêné par l'odeur, un jeune riposte: «Il faut dire merci à Sarkozy! C'est lui le responsable, pas les grévistes!»

Dans les rues de Marseille, de la Canebière aux ruelles étroites des quartiers les plus pauvres, en passant par la place Castellane, la ville est parsemée d'immondices et de conteneurs débordants, auxquels s'ajoutent des vieux meubles, des téléphones pourris ou des vêtements mités dont les habitants ont profité de se débarrasser. Le mistral a soufflé, il a dispersé les papiers d'emballage et les berlingots vides. Les parents slaloment en serrant leurs enfants contre eux. Certains prennent des photos, «pour se souvenir au moment où il faudra aller voter». «On a déjà eu des grèves du ramassage des ordures, mais à ce point-là, ce n'était jamais arrivé, c'est honteux», se lamente une commerçante.



Le Temps
1211 Genève 2
022/ 799 58 58
www.letemps.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 45'506
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 4
Fläche: 89'446 mm²

13 000 tonnes accumulées

Après quatorze jours de grève, les éboueurs ont accepté mardi de reprendre le travail. Force ouvrière (FO), à la manœuvre dans le secteur, a convaincu sa base. Parce que les travailleurs allaient être réquisitionnés; pour des raisons sanitaires et de sécurité surtout. Les incendies de tas d'ordures ou de conteneurs commençaient à se multiplier, se propageant parfois aux voitures garées là, parfois aux devantures des magasins, dont beaucoup restent fermées. En combinaison de protection blanche et masque sur la bouche, les éboueurs s'attaquent lentement aux monceaux d'ordures. Il leur faudra des jours, dix selon les évaluations, pour venir à bout des 13 000 tonnes accumulées, auxquelles s'ajoutent 1000 nouvelles tonnes par jour. Même après leur passage, l'odeur de putréfaction continue de planer.

Dans les artères principales, premières dégagées, les terrasses commencent à reprendre leurs droits. Mais sur les placettes encore envahies et dans les rues adjacentes, les bistrotiers restent prudents. La ville vit encore au ralenti. **C. Dz**