



HAL
open science

Trafics, nervis et syndicats sur les quais de Marseille, au XXe siècle

Michel Pigenet

► **To cite this version:**

Michel Pigenet. Trafics, nervis et syndicats sur les quais de Marseille, au XXe siècle. Les Cahiers de l'institut CGT d'histoire sociale , 2017, 142. hal-03748629

HAL Id: hal-03748629

<https://hal.science/hal-03748629>

Submitted on 9 Aug 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Trafics, nervis et syndicats sur les quais de Marseille, au XXe siècle.

Michel Pigenet

Marseille et son port entretiennent un imaginaire contrasté d'ouverture sur la Méditerranée et l'Orient, de trafics en tout genre et de voyageurs, parfois clandestins, de population effervescente et de travailleurs indociles... Au gré des circonstances et des acteurs, rêves et cauchemars alternent, porteurs de fraternité et de mépris, d'enthousiasmes et de peurs, de dévouements et d'abjections. La réputation de Marseille comme ville cosmopolite et violente doit beaucoup à sa scène portuaire, hauts lieux de luttes sociales, d'« affaires » et de faits divers plus ou moins retentissants¹. A sa manière, la conflictualité du travail résume toutes les autres à travers les porosités combinées entre les quais et la ville, l'affrontement et la négociation, le visible et l'occulte, légal et l'illégal...

Les relations sociales portuaires : le lourd héritage de l'intermittence et du marchandage

Monde du mouvement et du transitoire, les quais ont longtemps procédé de la jungle². Au carrefour obligé du plus fluide des capitalismes, les ports sont imprégnés de l'esprit du négoce, adepte des ristournes et des marchandages. La gestion de la main-d'œuvre n'y échappe pas. Ainsi les armateurs, soucieux de voir charger et décharger les navires au plus vite, souhaitent-ils disposer du maximum de bras mobilisables sans avoir à en assurer les frais d'entretien. L'intermittence le permet, qui permet d'ajuster les temps d'embauche aux besoins fluctuants d'une navigation maritime sensible aux aléas de la météorologie, des cycles saisonniers et des emballements spéculatifs³. Aussi bien les ouvriers n'ont-ils eu de cesse de dissocier la flexibilité de la précarité au moyen d'un contrôle du marché du travail, condition du report sur le patronat du prix des périodes d'inactivité de la main-d'œuvre.

¹ C. Regnard-Drouot, *Marseille la violente. Criminalité, industrialisation et société (1851-1914)*, Rennes, PUR, 2009 ; L. Montel, *Marseille capitale du crime. Histoire croisée de l'imaginaire de Marseille et de la criminalité organisée, 1820-1940*, thèse d'histoire, Paris 10, 2008 ; Id, Laurence Montel, « Crime organisé et politique en France, aperçu historique », *Pouvoirs*, n° 132, février 2010, p. 17-27.

² R. Cornu, « Dockers et manutentionnaires dans la jungle du port », *Cahiers du GRHIS*, n° spécial Le syndicalisme docker depuis 1945, (dir. M. Pigenet), n° 7, 1997, p. 41-55.

³ M. Pigenet, « Les dockers ; retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIXe-XXe siècles, *Genèses*, n° 42, mars 2001, p. 5-25 ; *idem*, « Les travailleurs de la manutention portuaire ou les métamorphoses du modèle corporatiste, in S. Kaplan, P. Minard (dir.), *Le corporatisme : impasse ou troisième voie ?* Paris, Belin, 2004, p. 265-280.

Par suite, l'histoire sociale des ports se résume dans l'alternance du travail « libre » et du travail « réglé ». Ce dernier, prééminent à l'époque des monopoles corporatifs, gages de sécurité pour les opérations et les marchandises, ne résiste pas à l'irruption du grand capitalisme dans les activités de manutention et d'entreposage de la seconde moitié du XIXe siècle. Avec lui, le travail « libre » prend le dessus, soit l'ouverture des quais à quiconque s'y présente. En quelques décennies, et à l'exception d'une minorité de spécialistes, employés permanents de puissantes sociétés anonymes, telle la Compagnie des docks de Marseille, la concurrence préside à l'embauche du tout-venant des ouvriers pour des vacations parfois d'une seule heure.

Le contremaître, figure centrale du système, s'engage auprès d'un entrepreneur d'ouvrage et pour un prix forfaitaire, à recruter et diriger les hommes nécessaires au chantier. Il importe de savoir évaluer les compétences des uns et des autres. A la longue, l'interconnaissance tend à stabiliser les équipes et révèle l'existence de filières constituées sur des critères mêlées d'origine et d'affinités. Les modalités d'embauche, peu ou prou inspirées du marchandage secrètent des comportements litigieux. Partout, la mémoire collective fait état de « marchés aux esclaves », d'hommes évalués comme du bétail. Appelés à commander d'une main de fer, les « chefs » sont eux-mêmes sélectionnés sur leur gabarit et leur propension aux « coups de gueule ». Les témoignages abondent au sujet de contremaîtres tenanciers de cafés transformés en bureaux d'embauche et de paye... et dans lesquels mieux vaut avoir ses habitudes. Sur la lancée, les pratiques clientélistes ouvrent la porte aux multiples variantes de l'exploitation en cascade et du caïdat.

Il reviendra aux syndicats d'inverser le rapport de forces par l'établissement d'un contrôle ouvrier de l'embauche. Ambitieux, mais incontournable, l'objectif suppose l'instauration d'une stricte discipline collective et d'une priorité d'embauche aux dockers reconnus « professionnels ». Certains y parviennent, notamment à Marseille, dans les premières années du XXe siècle, à l'heure du Front populaire, puis de façon durable à la Libération et avec la loi « statutaire » de 1947, maintenue en vigueur jusqu'en 1992⁴.

Cette conquête ne fut pas plus linéaire que n'était naturel l'ancrage syndical, aujourd'hui encore remarquable, voire exceptionnel. L'instauration de la carte professionnelle nominale gêne les habitudes des « mauvais garçons » et faux dockers soucieux d'anonymat. Très vite, pourtant, ceux-ci apprennent à « faire travailler » leur carte, confiée à des

⁴ M. Pigenet, « Le statut des dockers de 1947 : acquis législatif et pratiques sociales », *Actes du colloque d'Aix-en-Provence, 20-21 septembre 2000*, n° spécial des *Cahiers de l'Institut régional du travail*, 2001, p. 241-259.

« occasionnels » qui, embauchés sous le nom de leur détenteur, travaillent à leur place, leur reversent une partie de leurs gains et servent d'alibis en cas d'ennuis judiciaires. Mais il y a plus, en particulier à Marseille, où l'hégémonie cégétiste subit une longue éclipse, entre 1950 et le début des années 1960, sous les coups conjugués de la répression, de rivaux syndicaux et de la pègre locale. Au milieu du XXe siècle, ces connivences en rappellent d'autres, forgées dans l'entre-deux-guerres.

La matrice des années 1920-1930 : Sabiani, Carbone, Spirito et les autres

Les marchandises rangées à même le quai ou entreposées dans les magasins ont toujours suscité des convoitises. « La corruption, elle existe un peu dans tous les ports, observe un dirigeant syndical, (...), c'est des gens qui se défendent personnellement. Il y a des vols. (...) Mal payés, ils se servaient »⁵. Si le grappillage, toléré dans les limites d'un raisonnable excluant la revente, participe de la rémunération en nature, les vols commis par les « cacous » alimentent dès le 19^e siècle une petite délinquance portuaire distincte des détournements d'envergure et des trafics de produits illicites ou de contrebande. La pauvreté et le déracinement font le reste. Des bandes hantent les environs des quais, issues de la jeunesse des milieux populaires avec une forte présence de migrants originaires de Corse et d'Italie, fait statistique propice aux lieux communs discriminatoires et xénophobes.

Dans l'entre-deux-guerres, l'assimilation de la cité phocéenne à Chicago⁶ doit beaucoup à la réalité des réseaux clandestins, européens et mondiaux, de traite des femmes. Tandis que le marchandage du travail fait rage sur les quais, la prostitution prospère à leurs abords, dans les bars, bordels et hôtels borgnes fréquentés par la foule des marins et des voyageurs en transit⁷. La délimitation préfectorale du « quartier réservé », où elle est autorisée, remonte au Second Empire. Dans les rues « chaudes », des femmes racolent nuit et jour. Le profil des souteneurs ou nervis⁸ a changé au cours de la Grande Guerre. Les vides creusés par le départ au front et la mort de nombreux proxénètes corses sont partiellement comblés par des nouveaux venus. La conquête de parcelles du trottoir par des marins africains

⁵ Lucien Molino, cité in D. Bleitrach, A. Chenu, *L'Usine et la vie. Lutttes régionales : Marseille et Fos*, Paris, Maspéro, 1979, p. 36.

⁶ J. de Saint-Victor, *Un pouvoir invisible : Les mafias et la société démocratique (XIXe-XXIe siècles)*, Paris, Gallimard, 2012.

⁷ Cf. S. Pattieu, « Souteneurs noirs à Marseille, 1918-1921. Contribution à l'histoire de la minorité noire en France », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, n° 2009-6, novembre-décembre 2009, p. 1361-1386.

⁸ Dans l'argot marseillais du 19^e siècle, le terme désigne les portefaix, avant de s'appliquer aux souteneurs, puis, par extension significative, aux hommes de main et tueurs.

et antillais échoués à Marseille s'accompagne de rixes et de coups de feu qui défraient la chronique au lendemain du conflit.

Peu à peu, la pègre corse reprend la main. Structurée par de solides liens claniques et d'allégeances, dont le code d'honneur valorise la férocité, elle élargit ses ambitions et ses horizons. La diversification et l'internationalisation de ses activités passent par le port et la conclusion d'alliances, sur le modèle de celle nouée entre Paul Carbone et François Spirito⁹. Les deux proxénètes ont fait leurs premières armes au Caire, avant de s'implanter ensemble à Marseille dans la seconde moitié des années 1920. Ambitieux, ils placent les revenus tirés de la prostitution dans l'acquisition de maisons closes et de boîtes de nuit sur le littoral méditerranéen et à Montmartre. Les bénéfices servent aussi à financer une non moins fructueuse contrebande et à inaugurer, en collaboration avec la mafia italo-américaine, une *French connection*. Celle-ci fait de Marseille le cœur d'un trafic qui, tourné en amont vers l'importation d'opium oriental, alimente les laboratoires de la région spécialisés dans sa transformation en héroïne exportée ensuite aux Etats-Unis¹⁰. Prendre pied sur le port conditionne la réussite de l'entreprise. Carbone et Spirito s'y emploient par les relations qu'ils ont su développer avec l'homme fort de la politique locale : Simon Sabiani.

L'itinéraire de ce dernier s'inscrit dans la tradition phocéenne de fortes personnalités, plus expertes en connivences clientélistes qu'en fidélités partisanses. Venu très jeune de Corse, où il a vu le jour en 1888, gravement blessé à la guerre, Sabiani, bon orateur et homme d'action, ne se soucie guère du casier judiciaire de ses partisans¹¹. Il n'en manque pas dans le quartier pauvre et interlope du Panier dont, habile à jouer des réseaux corses de solidarité, fait son fief politique. A la tête d'une maison de transit à la Joliette, conseiller municipal socialiste depuis 1919, il figure parmi les fondateurs du Parti communiste, dont il est le premier élu au conseil général. Un temps impliqué, comme transitaire, dans certaines missions de la Troisième Internationale, il est bientôt exclu du Parti. Il entraîne toutefois assez de militants pour animer une Union socialiste-communiste, qui recueille plus de voix que ses anciens camarades aux élections législatives de 1924. S'il ne refuse de s'allier à eux au gré des scrutins, il leur dispute sans merci, en revanche, son bastion du Panier et ses points d'appui syndicaux, notamment chez les dockers de la CGTU et parmi les marins, dont son secrétaire particulier, Pierre Ferri-Pisani, dirige le syndicat. Aux côtés des nervis de Carbone et Spirito,

⁹ Le premier a vu le jour à Propriano (Corse), en 1894, le second près de Rome, en 1900.

¹⁰ E. Saccomano, *Bandits à Marseille*, Paris, Julliard, 1968.

¹¹ Cf. R. Mencherini, *Midi rouge, ombres et lumières. 1. Les années de crise, 1930-1940*, Paris, Syllepse, 2004, p. 63-65 ; P. Jankowski, *Communism and collaboration. Simon Sabiani and politics in Marseille 1919-1944*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1989 ; J.-B. Nicolai, *Simon Sabiani. Un « chef » à Marseille, 1919-1940*, Paris, Olivier Orban, 1991.

souvent confondus avec eux, ses commandos n'ont pas leur pareil pour s'imposer dans les meetings et la tenue des bureaux de vote. Elu député en 1928, grâce au renfort des voix communistes, il s'allie, l'année suivante, avec le maire sortant, Siméon Flaissières¹², contre la SFIO.

Premier adjoint d'un maire octogénaire décédé en 1931, Sabiani conserve sa délégation auprès du nouveau maire, qu'il a contribué à désigner. De fait, il dirige la municipalité. Sa gestion¹³, ses méthodes expéditives¹⁴ et sa proximité revendiquée avec la pègre font scandale. En mars 1934, lorsque l'enquête sur la mort suspecte du Conseiller Prince, en charge de l'affaire Stavisky, conduit à l'arrestation de ses alliés, le premier adjoint réagit par une affiche menaçante : « Peuple de Marseille, Carbone et Spirito sont mes amis. Je n'admettrai pas qu'on touche à un seul de leurs cheveux. » Après leur relâche, il supervise leur retour triomphal à Marseille¹⁵.

A cette date, Sabiani, sa rupture consommée avec le mouvement ouvrier le rapproche des armateurs et de la droite phocéenne. Le 6 février 1934, il défile à Paris en compagnie des ligueurs parisiens et refuse, le 12, de participer à la grande manifestation de la gauche politique et syndicale marseillaise. Sur les quais, les hommes de Carbone et Spirito affrontent durement les communistes à l'offensive contre la direction sabianiste du syndicat CGTU des dockers. Sabiani prône désormais un Front français, forme de « socialisme national », qu'il oppose au Front populaire, dont l'élan entame son capital électoral. Ses partisans perdent les cantonales d'octobre 1934. Lui-même échoue, l'année suivante, à sauver l'ancienne majorité municipale, en dépit de l'accord conclu avec la droite. Défait par le communiste François Billoux aux élections législatives de 1936, Sabiani adhère au PPF, dont il devient le vice-président national. Passé à l'extrême droite, il dénonce les grèves et promet de se battre « œil pour œil, dent pour dent » contre les communistes. Chassés *manu militari* des syndicats¹⁶ et

¹² Premier maire socialiste de Marseille, entre 1892 et 1902, réélu en 1919 à la tête de la municipalité, Flaissières, classé socialiste indépendant, perd le soutien de la SFIO en 1929, perte que compense le ralliement inattendu de Sabiani.

¹³ Le déficit légué par Flaissières s'aggrave, à l'instar d'une corruption proverbiale, tandis que, clientélisme oblige, la municipalité embauche à tour de bras un personnel à la réputation douteuse. Ainsi crée-t-il un poste d'inspecteur des stades pour un frère de Paul Carbone.

¹⁴ Au milieu des années 1930, on estime à près de 2 000 les effectifs de ses « phalanges prolétariennes ».

¹⁵ Incarcérés à Dijon, mais bardés d'alibis, les deux truands relâchés, seront finalement inculpés de recel de timbres fiscaux... Cf. P. Jankowski, *Cette vilaine affaire Staviski : histoire d'un scandale politique*, Paris, Fayard, 2000.

¹⁶ Cf. le récit par Lucien Molino d'une assemblée générale, en 1934, du syndicat des dockers : « Quand nous avons essayé de huer les deux secrétaires généraux, qui étaient des gangsters, ils ont sorti les revolvers. Alors, c'était à moi de jouer avec mon service d'ordre. Nous avons entouré la tribune et tout. Le pauvre Gagnaire, qui avait une force herculéenne, a empoigné le secrétaire et, de peu, il le lâche par la fenêtre de la bourse du travail ! C'est moi qui le lui ai enlevé des mains. Il m'a dit : ' je le lâche ? – Ne le lâche pas ! Nous avons pris le truc

incapables de s'opposer à la dynamique cégétiste, les sabianistes désertent le port ou s'y font discrets pour se consacrer à l'espionnage, voire au sabotage, des liaisons maritimes avec de la République espagnole.

Le délitement du Front populaire redonne des couleurs au PPF local. Les ultimes scrutins de 1939 enregistrent un regain dans les urnes que complète l'élimination de l'adversaire communiste, interdit et banni des syndicats. Sur le port, les sabianistes reprennent du service. L'un d'eux, dont la police note qu'il est entouré de ce « gens tarés, de moralité douteuse, militants extrémistes en 1914-1918, qui profitent de la situation actuelle en se déclarant confédérés, mais ont combattu le communisme depuis 1936 », préside en 1940 un fantomatique syndicat des dockers français. L'année sonne l'heure de la revanche, plus encore savourée après l'invasion de la zone Sud. Collaborateurs convaincus et intéressés, Sabiani, ses proches et ses nervis profitent de l'impunité accordée aux exécuteurs des basses œuvres de l'occupant. Si Carbone décède accidentellement en 1943, Spirito réussit à fuir en 1944 pour se réfugier en Espagne, en Amérique latine, puis en Amérique du Nord où son rôle dans la *French connection* lui vaut deux ans de prison. De retour en France, il est arrêté en 1955, mais échappe aux rigueurs de la justice pour ses crimes commis sous l'Occupation. Il meurt à Toulon, en 1967¹⁷. Pour sa part, Sabiani, condamné à mort par contumace en décembre 1945, mais caché en Argentine, puis en Espagne. Il parvient à revenir voir sa mère en Corse où son corps est rapatrié après son décès, à Barcelone, en 1956¹⁸.

L'éviction partielle, sinon la disparition définitive, à la Libération, des principales figures de la pègre marseillaise et du sabianisme n'emportent pas le système mis sur pied dans l'entre-deux-guerres. De nouveaux acteurs, pour certains rôdés à ses mécanismes, aspirent à en recueillir l'héritage. Les règlements de comptes de la période accélèrent le mouvement sans rompre la chaîne de complicités et de corruptions qui, des marins et dockers, petites mains des trafics, aux responsables administratifs et politiques, autorisent, sinon banalisent, la délinquance et la criminalité portuaires.

Briseurs de grèves et pègre aux heures chaudes de la guerre froide

comme ça. », in D. Bleitrach, A. Chenu, *L'Usine et la vie. Lutttes régionales : Marseille et Fos*, Paris, Maspéro, 1979, p. 33.

¹⁷ W. Reymond, *Mafia S.A. : les secrets du crime organisé*, Paris, Flammarion, 2001, p. 160.

¹⁸ Cf la notice d'Antoine Olivesi consacrée à Simon Sabiani, maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/

Côté père, les frères Antoine et Barthélémy - dit Mémé - Guérini, originaires de Corse, ne manquent pas d'atouts. Avant la guerre, ils se gardent d'empiéter sur les chasses gardées de Carbone et Spirito pour cantonner leurs activités à la prostitution. Lucrative, la traite des femmes va de pair avec l'acquisition de bars et d'établissements, grâce auxquels Mémé côtoie une partie de l'élite économique et politique de la cité. En 1935, dans la perspective d'une campagne électorale mouvementée, les deux frères proposent leurs services au socialiste Tasso, qui remporte le scrutin. En retour, la municipalité embauche quelques-uns de leurs hommes liges. Sans doute sont-ils du nombre des 77 repris de justice recensés parmi les employés municipaux recrutés en masse¹⁹. Bien peu idéologique, l'option socialiste relève des relations interpersonnelles que scellent des liens matrimoniaux²⁰. La Seconde Guerre mondiale précipite la redistribution des cartes. A l'opposé de Carbone et Spirito, Mémé Guérini joue la carte de la Résistance. Il y rencontre Gaston Defferre. En 1944, l'ambition de l'avocat socialiste, déterminé à conquérir Marseille²¹ n'a d'égale que celle des deux frères à l'égard du milieu local. Chacun trouve son intérêt à épauler l'autre. Aussi discrètement que possible, cela va de soi, et sans se montrer trop regardant sur les moyens de ces fins.

Pendant l'insurrection de Marseille, le noyau des milices socialistes apparues le 21 août prend possession du *Petit Provençal*. Outre des anciens des services d'ordre de la SFIO d'avant-guerre – Louis Rossi, Dominique Venturi, dit Nick, et Horace Manicacci -, Defferre a fait appel à d'étranges militants pour composer le commando : « Codde, dit Riquet, gendre de Rossi et cousin de Nick, Eugène Matrone, dit Le Manchot, Paolini, dit Planche, des durs dont les noms seront cités plus tard lors de la célèbre affaire criminelle du *Combinatie*, vaste trafic de cigarettes blondes... »²².

Les Allemands partis, beaucoup se préoccupent maintenant de contenir les communistes, au plus fort de leur influence dans les urnes et dans les syndicats, en particulier sur le port où leur présence contrarie les trafiquants. Dans cette lutte, un troisième acteur, étatico-policier, incarné par le très singulier commissaire Robert Blémant. Ancien résistant, le chef régional de la DST a un accès direct aux dossiers compromettants de rivaux des Guérini

¹⁹ Selon L. Chabrun, « Marseille ou l'empire du Milieu », *L'Express* du 3 mai 2011.

²⁰ Restitue Guérini, cousine des deux frères, est l'épouse d'Horace Manicacci, fonctionnaire portuaire et membre influent de la SFIO, organisateur efficace des campagnes électorales, futur résistant lié à Gaston Defferre qu'il aidera à fonder *Le Provençal*.

²¹ Gaston Defferre est maire provisoire de Marseille à la Libération, mais démissionne à la suite d'une crise interne de la SFIO. En janvier 1946, le communiste Jean Cristofol accède à la tête de la municipalité, qu'il dirige jusqu'aux élections d'octobre 1947.

²² J. Cristofol, *Batailles pour Marseille. Jean Cristofol, Gaston Defferre, Raymond Aubrac*, Paris, Flammarion, 1997, p. 228.

qu'il aide à s'imposer, étouffant au passage des « bavures » dommageables. Le fonctionnaire a pris à ces fréquentations douteuses, dont plusieurs remontent à l'Occupation²³. Avec les débuts de la guerre froide, un quatrième acteur entre en scène : les services américains. Bailleurs de fonds des syndicalistes hostiles à la direction communiste de la CGT, ils s'intéressent de près à la situation dans les ports, points stratégiques s'il en est. L'écheveau complexe de connivences et d'intérêts croisés ainsi constitué cible la CGT.

Les Guérini, en voie accélérée d'expansion, conservent leurs bases prostitutionnelles, mais s'engagent dorénavant dans le trafic de cigarettes et de cocaïne²⁴. En la matière, les interlocuteurs privilégiés demeurent toujours les Italo-Américains. Des contacts sont donc établis avec Lucky Luciano, maillon essentiel de la *French connection* et proche d'Anastasia, le parrain des quais new-yorkais. Dûment informés des méthodes par lesquelles la mafia a pris les commandes du syndicalisme docker de la côte Est des Etats-Unis, ils rêvent de les appliquer à Marseille. Les événements du 12 novembre 1947, journée mémorable qui voit les travailleurs envahir successivement le Palais de Justice et de l'Hôtel de Ville²⁵, offrent une première occasion d'en découdre.

De retour de la mairie, de jeunes manifestants saccagent plusieurs boîtes de nuit et restaurants du quartier de l'Opéra, « repère de gangsters » où, dit-on, « on fait ripaille », « cache et protège les collaborateurs évadés »²⁶. Armés, les nervis tirent sur la foule. On relève plusieurs blessés et un mort, Vincent Voulant, jeune ouvrier de 19 ans²⁷. Des témoins ont identifié les Guérini parmi les auteurs des coups de feu. A l'Assemblée, Defferre peut bien nier connaître Mémé Guérini, nul n'est dupe à Marseille où le député a bénéficié de son concours pour marginaliser Pierre Ferri-Pisani, son concurrent à la direction de la puissante fédération départementale de la SFIO.

²³ En 1949, il démissionne et se consacre à l'exploitation d'établissements de jeux et de cabarets, carrière qu'une rafale de mitrailleuse, commanditée par Antoine Guérini, interrompt en 1965.

²⁴ L'alliance des Guérini avec la mafia italo-américaine est facilitée par Joseph Renucci, associé à Luciano dans la contrebande de cigarettes. Pour autant que les allégeances politiques aillent au-delà des traditionnelles offres de service le temps des campagnes électorales, Renucci, agent occasionnel du SDECE, fournit des hommes de main au RPF...

²⁵ Cf. M. Agulhon, F. Barrat, *CRS à Marseille, 1944-1947. La police au service du peuple*, Paris, Presses de la FNSP, 1971 ; R. Mencherini, *Guerre froide, grèves rouges. Parti communiste, stalinisme et luttes sociales en France. Les grèves « insurrectionnelles » de 1947-1948*, Paris, Syllepse, 1998.

²⁶ Intervention de Jean Cristofol à l'Assemblée nationale au lendemain des événements, cité par J. Cristofol, *op. cit.*, p. 309.

²⁷ La grève générale décrétée le 14, jour des obsèques de Vincent Voulant paralyse la ville et l'un des points de départ des grandes et dures grèves de l'automne 1947.

En échec dans le Parti, Ferri-Pisani a renoué avec le syndicalisme. Faute de pouvoir disputer la direction de l'UD aux communistes, il les combat et organise la scission chez les marins, son ancien fief. Président de la fédération FO, il anime le Comité méditerranéen des gens de mer créé par la Fédération internationale des Transports afin de coordonner les « brigades syndicales de combat » engagées dans la lutte anticommuniste. Dans ce cadre, il travaille avec Irving Brown, délégué officiel de l'AFL et agent de la CIA, pourvoyeur de subsides. Ferri-Pisani sait pouvoir compter sur les hommes d'Antoine Guérini.

L'épreuve de forces à lieu au début de l'année 1950. Depuis le printemps précédent, les dockers sont engagés dans une lutte difficile contre la manutention du matériel de guerre transporté par l'OTAN ou destiné à la « sale guerre » d'Indochine. Commencée dans les ports algériens, cette action « concrète », pacifiste et anticolonialiste, gagne la métropole, couplée à des revendications plus classiques. Contre l'avis de la Fédération des Ports et Docks, le syndicat de Marseille, pressé par les responsables communistes, déclenche, le 10 mars 1950, une téméraire grève générale. D'abord bien suivi, le mot d'ordre bute sur la volonté conjointe du patronat, de l'administration portuaire et de la préfecture d'éliminer la CGT des quais. Ainsi la direction du port décrète-t-elle bientôt l'embauche « libre », qui suspend la priorité accordée aux dockers professionnels et ouvre les chantiers à quiconque se présente. Recrutés dans les bars, aux portes des prisons, puis dans un rayon toujours plus large, des centaines de « jaunes » remplacent les grévistes. La productivité et la sécurité des opérations se ressentent de l'irruption de cette main-d'œuvre d'occasion, mais les opérations de manutention reprennent. Sur les chantiers, les CRS traquent les piquets de grève, cependant que les nervis des Guérini font le coup de poing, jouent du couteau ou brandissent des revolvers contre les syndicalistes. Le conflit, très dur, ponctué d'arrestations et de condamnations, s'achève, le 19 avril, sur une terrible défaite.

Les plus de 600 cartes professionnelles retirées équivalent à autant de licenciements, auxquels s'ajoute la mise à l'index de nombreux militants, que les contremaîtres ont l'ordre de n'embaucher sous aucun prétexte. La répression décapite la CGT, dont les effectifs chutent à quelques centaines de membres pour plus de 4 000 dockers. Malgré des scores autour de 80 et 85 % aux élections des administrateurs de la Sécurité sociale, la CGT n'est plus en mesure de peser sur les conditions d'embauche, de travail et de rémunération. Privés de mandats, ses responsables ne peuvent plus circuler de chantier en chantier. Ses rivaux syndicaux – FO, Indépendants, CGC, Syndicat de la Défense –, actifs dans l'encadrement des briseurs de grève et rapidement nommés au Bureau central de la main d'œuvre, peinent à combler les vides.

Tout à leur victoire, les employeurs n'envisagent pas un instant d'établir un partenariat avec eux. Pressés de redresser leurs marges, ils dénoncent la convention collective en vigueur, révisent à la hausse les rendements et le poids des palanquées, diminuent la composition des équipes, multiplient les embauches hors des procédures réglementaires. La direction du port, non moins revancharde, allonge les heures d'astreinte non payées, modifie les horaires et sanctionne à tour de bras. Dans l'ombre, en contrepartie des services rendus, la pègre avance ses pions sur les quais sans susciter de réactions à la hauteur de la relance du trafic clandestin d'héroïne. Pour deux décennies, la *French Connection* entre dans un âge d'or²⁸, assez ramifiée en multiples filières pour survivre au déclin des Guérini²⁹.

A force d'aiguiser les appétits, la défaite de la CGT attise les rivalités des vainqueurs. Habile à jouer des ressources complémentaires de son implantation locale et de son poids national, Gaston Defferre s'émeut ainsi du rôle joué par Ferri-Pisani. En avril 1951, ministre de la Marine marchande, il sollicite l'intervention du chef du gouvernement, Henri Queuille, auprès de l'ambassade des Etats-Unis pour qu'Irving Brown « mette un terme à ses visites » marseillaises, « ingérence aussi voyante que maladroite qui [...] ne peut manquer d'apporter de l'eau au moulin de la propagande communiste ». Il stigmatise ses relations avec Ferri-Pisani et Augustin Marcily, un Bastiais « secrétaire du syndicat FO des dockers [...], dont la réputation est détestable », l'un et l'autre, « convives attirés des restaurants les plus chers et des tournées des boîtes de nuit », « entourés d'individus classés comme appartenant au RPF ». Sur le fond, le député-maire oppose l'efficacité de sa stratégie anticommuniste aux « méthodes assez fâcheuses » des amis de Brown, assimilées aux pratiques du « sabianisme de sinistre mémoire »³⁰.

1950-1968, la lente reconquête syndicale des quais contre les nervis du patronat

Au lendemain de la grève, les dernières forces de la CGT sur le port se concentrent parmi les agents de maîtrise. Ces salariés permanents aux compétences incontestables s'avèrent plus difficiles à licencier ou à écarter que les simples dockers. Chez ces derniers, la CGT ne commence vraiment à relever la tête qu'en 1954, à la faveur de mouvements

²⁸ L'une des filières est ainsi contrôlée par le Toulonnais Jean-Claude Kella, dit Le Diable, associé au Marseillais Francis Vanverberghe, dit le Belge. Cf. T. Colombié, *La French Connection : les entreprises criminelles en France*, Paris, OGC éditions, 2012.

²⁹ Antoine Guérini est abattu en 1967, opération probablement commanditée par Gaëtan Zampa. La même année, Mémé est arrêté. Emprisonné jusqu'en 1978, il mourra en 1982. B. Aubry, *Parrains du siècle. Destins et déclin*, Paris, L'Express poche, 2011 ; J. Follerou, *Les parrains corses*, Paris, Fayard, 2009.

³⁰ Note citée in cité par J. Cristofol, *op. cit.*, p. 417.

nationaux. En octobre de l'année suivante, elle entraîne une cinquantaine d'équipes à ralentir les rendements et à refuser les heures supplémentaires contre une réorganisation des horaires³¹. D'autres actions sont lancées en 1957, mais l'isolement du syndicat l'empêche d'engranger des succès.

Le tournant décisif intervient en 1961. Parti, fin septembre, des chantiers d'Intramar, à l'initiative du syndicat Indépendant dont c'est le fief³², le refus des heures supplémentaires, des vacances de nuit et de week-end se prolonge 45 jours, ponctués de lock-out. L'inspiration cégétiste des revendications et de la tactique permet au syndicat d'intégrer le Comité intersyndical de coordination, que relaient douze comités de base. Un premier accord conclu sans la CGT est désavoué par l'assemblée générale, qui contraint les responsables FO et du syndicat de la Défense à retirer leur signature³³. La victoire remportée peu après s'accompagne d'une remontée des effectifs cégétistes. Bien du chemin reste néanmoins à parcourir. Ainsi les discussions sur la convention collective s'éternisent-elles sans provoquer de forte mobilisation.

Les employeurs et la direction du port prennent conscience du danger. Les CRS qui, depuis 1959, avaient cessé de stationner sur les quais y réapparaissent. De fait, la CGT « refait surface »³⁴ par une guérilla revendicative quotidienne. Le 22 février 1966, une nouvelle action de refus des heures supplémentaires, de nuit, des dimanches et des jours fériés, entamée dix jours plus tôt par les conducteurs d'engins, s'élargit aux dockers. Le mot d'ordre, associé à un copieux cahier de revendications, coûte cher aux armateurs tout en limitant les pertes de salaire des ouvriers. Le 16 mars, en fin d'après-midi, les dockers affectés au déchargement d'un cargo au poste 7 du secteur du cap Janet quittent le travail en application de la consigne syndicale quand une quinzaine de « jaunes » veulent les remplacer.

Depuis plusieurs jours, la tension monte sur les quais où le syndicat CGT a repéré et signalé à la police la présence « d'équipe d'individus étrangers à la profession dont certains semblaient armés »³⁵. Sur leur garde, les syndicalistes ont renforcé les piquets de grève. Le 16 mars, ils sont une cinquantaine au pied du cargo. Les briseurs de grève, munis de barres de

³¹ *L'Avenir des ports* d'octobre 1955.

³² Rapport de l'ingénieur en chef, le 3 octobre 1961. AN, CAC 870150 art. 192.

³³ Une motion votée à l'unanimité « félicite les syndicalistes CGT d'avoir tenu leurs engagements ». Rapport de l'ingénieur en chef, le 21 octobre 1961. AN, CAC 870150 art. 192.

³⁴ Note du syndicat patronal, le 31 octobre 1961. CAC 870150 art. 192.

³⁵ *La Marseillaise* du 17 mars 1966.

fer, de nerfs de bœuf et de fouets métalliques, veulent en découdre³⁶. Bientôt en contact, les deux groupes se jaugent avant que l'un des « jaunes », Daniel G., frappe au visage un syndicaliste de 30 ans³⁷. Le geste déclenche une bagarre générale, pendant que l'agresseur s'échappe vers un hangar où il est rattrapé. L'homme est un « ami » d'Augustin Marcily³⁸, désormais « homme de confiance » d'Intramar et agent recruteur d'individus « prêts à faire face à toute intervention des commandos de gréviste »³⁹. Président d'un mystérieux Comité d'action des hommes libres, sa présence au volant d'une voiture, depuis laquelle il supervise l'action du commando, n'est pas passée inaperçue. Au moment de l'échauffourée et alors que les grévistes se pressent autour de la voiture, il exhibe un pistolet 9 mm par la portière et fait feu. Furieux, les ouvriers renversent la voiture. Voyant son chef en difficulté, un adjoint de Marcily, François S., regroupe ses hommes pour lui porter secours. Dans la confusion générale, l'arme tombe avant d'être par S., qui tire à son tour pendant que le véhicule, remis sur ses roues, redémarre en trombe. La fuite de Marcily provoque celle des assaillants, talonnés par les grévistes, qui ceinturent François S. et le remettent à la police en compagnie de Daniel G. Quatre dockers blessés par des ricochets de balles sont évacués vers des hôpitaux. D'autres sont soignés sur place. La nouvelle de l'affrontement fait très vite le tour des quais. Rendus sur les lieux, les responsables cégétistes appellent à une grève de 24 heures pour le lendemain. Dans la soirée, Marcily est interpellé.

Le 17, au matin, la CGT organise un rassemblement place de la Joliette. « Finissez-en avec la pratique des équipes d'hommes de main », exige un militant à l'adresse du patronat et des autorités⁴⁰. A chaque conflit, explique-t-il, des « individus armés, étrangers aux corporations de travailleurs » sévissent, des syndicalistes sont menacés de coups de couteau et de révolver, sinon agressés. Un communiqué du bureau confédéral de la CGT porte l'affaire au niveau national, condamnant l'usage par le patronat de « gangsters notoires ». Dans la plupart des ports, des délégations, des débrayages ou des grèves de 24 heures marquent le coup⁴¹. Indice de l'émotion suscitée, le syndicat FO des dockers et la CGC expriment leur solidarité. Ils témoignent simultanément des changements en cours sur les quais phocéens.

L'affaire du 16 mars n'interrompt pas un mouvement riche en péripéties jusqu'à ce qu'un accord soit conclu le 26 mai. Au grand dam du patronat, l'instruction met à jour les

³⁶ De l'avis même du très droitier *Méridional* du 17 mars 1966.

³⁷ Rapport du substitut du procureur, le 17 mars 1966. AN, CAC 870150, art. 193.

³⁸ D'abord orthographié Marcilis, puis Marcilly par la presse locale.

³⁹ Rapport de l'ingénieur en chef, le 17 mars 1966. AN, CAC 870150, art. 193.

⁴⁰ Intervention de Sorano, du syndicat des marins. *La Marseillaise* du 18 mars 1966.

⁴¹ *L'Avenir des ports* d'avril 1966. 11

liens noués avec les « spécialistes » de la lutte anticégétiste à Marseille. L'itinéraire de François S. et Daniel G., est celui de seconds couteaux. Beaux-frères âgés respectivement de 27 et 29 ans, ils habitent une cité de transit. Titulaire d'une carte de docker professionnel, le premier avait été nominalement mis en cause, deux ans auparavant, dans un tract. Accusé de trahir ses « frères de misère », il invitait la population à « mettre à l'index » cet « agent des patrons ». En 1966, François S. passe pour être le lieutenant d'Augustin Marcily, vieille connaissance des militants. A 50 ans passés, Marcily pose à « l'homme d'affaires classique »⁴². Pressé par le tribunal, il admet fournir « la main-d'œuvre occasionnelle (...), notamment dans les périodes de conflits sociaux ». Le 26 novembre 1966, la 7^e chambre du tribunal correctionnel de Marseille inflige de 6 à 8 mois de prison aux trois inculpés⁴³.

Epilogue provisoire

La restauration durable, en 1968, de l'hégémonie cégétiste sur les quais de Marseille n'a certes pas suffi à l'éradication définitive de la délinquance et de la criminalité portuaires. D'un strict point de vue professionnel, les contrôles des syndicalistes échouent à éliminer les embauches clandestines qui, longtemps encore, continueront de s'opérer dans les bars du quartier de la Joliette. Pour le reste, les voies d'infiltration du monde portuaire par le grand banditisme échappent à la sphère d'intervention syndicale.

Au hasard des règlements de comptes du Milieu local, la volumineuse rubrique des faits divers renvoie de temps à autre vers les quais. La disparition soudaine, en janvier 2002, du dirigeant de Marseille Manutention, l'une des principales entreprises du site, retient ainsi l'attention des médias. Les investigations dans le passé d'Edmond Goubert, dit Monmon, ancien cadre d'Intramar entré sur le port à 14 ans comme simple apprenti-docker, révèlent une belle promotion sociale et... quelques démêlés judiciaires, notamment une condamnation à 3 ans de prison pour trafic de cigarettes en 1991 en liaison avec la Camorra⁴⁴. Goubert, familier de Jacky Imbert, dit Le Mat⁴⁵, venait d'être publiquement mis en cause dans le « suicide » suspect du fils du PDG d'une importante société de gardiennage du port, Ernest Vittiglio, dit Neness l'Elégant. Aux dires de celui-ci, Goubert aurait tenté de le racketter pour le compte de Jean-Luc Barresi, marchand d'hommes haut de gamme en sa qualité d'agent de joueurs de

⁴² *L'Avenir des ports*, novembre 1966.

⁴³ Sur la base des seuls faits démontrés, ils disjoignent le cas de Marcily, condamné à 6 mois pour port d'arme et de munitions, de ceux de François S. et Didier G. qui écoperont de 8 mois pour coups et blessures. *La Marseillaise-Dimanche* du 27 novembre 1966.

⁴⁴ *Le Parisien libéré* du 27 janvier 2002 et *Libération* du 8 mars 2002. Inquiété, plus tard, à la suite du démantèlement d'un réseau international de trafic de stupéfiants, il bénéficie en revanche d'un non-lieu.

⁴⁵ Sans doute l'un des assassins d'Antoine Guérini.

football et frère d'un braqueur arrêté après des années de cavale. Condamné en 2012 à 4 ans de prison, dont 3 avec sursis, pour extorsion de fonds⁴⁶, Barresi est un proche du sulfureux ancien président socialiste des Bouches-du-Rhône, Jean-Noël Guérini, et de Renaud Muselier, depuis peu Président « républicain » du Conseil régional. A suivre ?

⁴⁶ Peine réduite, en appel, à un an avec sursis.