



**HAL**  
open science

# Un imaginaire de roman noir : trafics, nervis et truands sur les quais marseillais des années 1950-1960

Michel Pigenet, Sylvain Pattieu

## ► To cite this version:

Michel Pigenet, Sylvain Pattieu. Un imaginaire de roman noir : trafics, nervis et truands sur les quais marseillais des années 1950-1960. Françoise Taliano-des Garets. Ports d'Europe. Images et imaginaires XVIIIe-XXIe siècles, CNRS Éditions, 2022, 978-2-271-12607-8. hal-04365184

**HAL Id: hal-04365184**

**<https://hal.science/hal-04365184v1>**

Submitted on 27 Dec 2023

**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.

## Un imaginaire de roman noir : trafics, nervis et truands sur les quais marseillais des années 1950-1960

*Sylvain Pattieu et Michel Pigenet*

L'imaginaire portuaire comporte une face sombre, propre à entretenir les incompréhensions, les mépris et les peurs associés aux activités, comme aux hommes qui s'y côtoient, voyageurs inconnus et travailleurs indociles. Monde du mouvement, de la spéculation et du transitoire jusque dans l'intermittence de ses emplois, de l'épreuve de force quotidienne des manutentions et des relations professionnelles, les ports auraient des allures de jungle<sup>1</sup>. « Affaires » et faits divers retentissants alimentent régulièrement la légende noire.

Première étape d'une recherche en cours, notre contribution revient sur le cas de Marseille, dont la réputation croisée de ville cosmopolite et violente doit beaucoup à son statut portuaire<sup>2</sup>. L'entrée par les modalités de la conflictualité sociale sur les quais n'est certes pas la seule envisageable. Du moins met-elle à jour des pratiques de longue durée, révélatrices de porosités combinées entre le port et son environnement, l'affrontement et la négociation, le visible et le clandestin, légal et l'illégal... Dans l'entre-deux-guerres, le syndicalisme portuaire marseillais fut l'un des principaux creusets du sabianisme, à la charnière du populisme fascisant, du clientélisme traditionnel et du crime.

Trois décennies plus tard, le 16 mars 1966, cinq grévistes sont blessés, dont quatre par les balles d'un revolver, au cours d'une échauffourée entre des dockers en lutte et des « jaunes ». Trois hommes, Marsily, Santiago et Gomez, qualifiés par la presse communiste locale d'« hommes de main », sont condamnés. Les faits, leurs acteurs et enjeux donnent à comprendre la permanence de logiques et de pratiques portuaires. Le dossier des relations du port à la violence et à l'illégalité est donc lourd, ancien et complexe. Il *en découle* une propension portuaire aux « trafics » et ces réalités entretiennent une criminalité spécifique qui rejaillit sur les représentations de la ville. Les rudes affrontements entre le patronat, les syndicats et les autorités pour la maîtrise, voire le contrôle partiel, de cet espace social décisif de la cité atteignent un degré inédit de violence quand la pègre locale en voie

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

d'internationalisation de ses horizons, s'engage dans une stratégie d'infiltration de chacun des intervenants classiques.

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

L'image d'un Marseille-Chicago, apparue dans les années 1920, doit beaucoup à la présence du port. L'activité portuaire permet le développement de réseaux clandestins de traite européenne, puis mondiale, de produits de contrebande ou illicites, mais encore d'êtres humains qui usent des ressources du port, haut lieu d'un marché du travail propice au marchandage et à ses abus. Ces activités prospèrent aux abords de l'enceinte portuaire, dans les bars, où les dockers trouvent à s'embaucher, les bordels et les hôtels borgnes fréquentés par la foule des marins et des voyageurs en transit.

Le « quartier réservé » est, avant-guerre, le principal espace de prostitution à Marseille. Créé en 1864, par le préfet Maupas, autour du Vieux-Port, il est délimité par les rues de la Reynarde, Radeau, de la Loge, Lancerie et Caisserie, dans lequel la prostitution est autorisée et réglementée. Là, des femmes racolent en permanence sur le front de magasins. Outre ces échoppes, les prostituées sont présentes dans les bars et petits cafés du quartier, où elles logent dans des garnis souvent misérables. Elles sont partie intégrante de la vie et de la sociabilité du quartier, participant à l'animation bruyante des rues. Ailleurs dans la ville existent des maisons de passe et des maisons de rendez-vous, plus discrètes.

Les proxénètes sont de jeunes hommes issus des milieux populaires, souvent navigateurs à l'origine. La Première Guerre mondiale est l'occasion de recompositions du trottoir marseillais. Les proxénètes corses, qui dominaient avant-guerre, sont envoyés au front et voient leurs positions remises en cause par de nouveaux venus : soldats blancs des « Bat' d' Af' » (Bataillons d'Afrique), les bataillons disciplinaires, stationnés au fort Saint-Jean proche du port, avec lesquels de nombreux coups de feu sont échangés en 1919, ou navigateurs noirs venus des Antilles ou des colonies d'Afrique de l'Ouest<sup>3</sup>. Il n'y a pas, comme aux Etats-Unis, de ségrégation liée à la couleur et les proxénètes noirs font travailler des filles blanches, parfois même d'origine corse. L'écrivain africain-américain Claude McKay, qui a vécu à Marseille au milieu des années 1920, décrit ainsi avec nostalgie, dans son roman *Banjo*, le dynamisme cosmopolite du quartier réservé dans lequel circule aisément

---

<sup>3</sup> - *Le Petit Marseillais*, 11 février 1919 ; 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.

son personnage. Les fusillades dont témoignent les archives de justice et les journaux sont cependant un signe du climat tendu au sein de l'espace prostitutionnel marseillais : les positions des souteneurs traditionnels ont été fragilisées et voient leur autorité contestée. La pègre marseillaise reprend cependant le contrôle de la prostitution.

La vie politique locale est marquée par les liens avec ce monde interlope. La carrière de Simon Sabiani en est emblématique. Venu très jeune de Corse, gravement blessé pendant la Première Guerre mondiale, Simon Sabiani construit un fief politique dans le quartier du Panier, passant du parti socialiste au parti communiste lors du congrès de Tours, avant d'en être exclu et de se rapprocher progressivement des armateurs du port et de la droite, puis l'extrême-droite<sup>4</sup>. Il devient le quasi-maire de Marseille entre 1929 et 1935. Formellement premier adjoint d'un maire octogénaire, il dirige la ville selon les principes du clientélisme, s'appuyant pour ses campagnes électorales sur deux proxénètes notoires, Carbone et Spirito, dont les troupes constituent sa main-d'œuvre militante. Carbone et Spirito ont construit leur influence tout d'abord sur la prostitution, mais ils diversifient ensuite leurs activités, n'hésitant pas pendant les années 1930 à initier le réseau qu'on appellera ensuite la « *French connexion* ».

Il existe donc un large système de complicité et de corruption qui, des marins et dockers, hommes de main et petites mains des trafics, aux responsables administratifs et politiques, l'autorisent et le banalisent.

### **L'événement : les coups de feu du 16 mars 1966**

Ce jour-là, à 16 h 30, heure de fin de la vacation de l'après-midi, les dockers affectés au déchargement du cargo ivoirien *Aen-Goué* accosté au poste 7 du cap Janet refusent d'accomplir des heures supplémentaires. La consigne, lancée sur l'ensemble du port par la CGT, expose les armateurs à des retards synonymes de lourdes pénalités qu'aggrave l'extension du mot d'ordre au travail de nuit, du dimanche et des jours fériés. Elle ménage, en revanche, les dockers embauchés le matin et assurés de gagner leur journée. Le mouvement, entamé le 12 février par les conducteurs d'engins, concerne les dockers depuis le 22. Les revendications concernent les salaires, les primes et les indemnités, la durée du travail et l'aménagement des horaires, la garantie de l'emploi des spécialistes.

---

<sup>4</sup> 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.

Tandis que le gros des ouvriers se dirige vers un arrêt de bus, une quinzaine d'« occasionnels », Gitans et non-dockers aux dires des syndicalistes, embauchés pour l'occasion par l'Intramar, prétendent 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'équipes d'individus étrangers à la profession dont certains semblaient armés »<sup>5</sup>. Sur leur garde, les syndicalistes ont renforcé les piquets de grève. Des cris et des insultes fusent à l'adresse des grévistes sommés de reprendre le travail – « Remontez à bord, vous allez faire des heures supplémentaires ! » - depuis les rangs des « jaunes » munis de barres de fer, de nerfs de bœuf, de fouets métalliques. A sa manière, le 17 mars, *Le Méridional*, quotidien très orienté à droite et peu suspect de sympathies cégétistes, confirme la volonté d'en découdre. Sur le mode ironique, son rédacteur parle d'un groupe « dont l'allure et les propos n'avaient pas grand-chose à voir avec la qualité de docker, même occasionnel, mais nous n'irons pas jusqu'à leur dénier le désir de travailler, il ne faut jurer de rien ».

Bientôt en contact, les deux groupes se jaugent quand l'un des briseurs de grève, Daniel Gomez, frappe au visage Claude Nicolaï, un syndicaliste, avec un fouet-matraque en fil de fer torsadé. 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 Marsily, homme de confiance de la direction d'Intramar et « dont une des activités consiste à recruter des hommes prêts à faire face à toute intervention des commandos de gréviste »<sup>6</sup>. Président d'un mystérieux Comité d'action des hommes libres qui s'est manifesté dans les premiers jours du mouvement, son arrivée sur place au volant d'une ID ou DS bleue n'est pas passée inaperçue. Resté dans le véhicule, il dirige les opérations. Au moment de l'échauffourée et alors que les grévistes se rassemblent autour de la voiture, il exhibe un pistolet 9 mm et fait feu. Furieux, les ouvriers neutralisent la voiture en la renversant, tandis qu'un adjoint de Marsily, François Santiago, regroupe ses hommes pour porter secours à leur chef. Dans la confusion générale, l'arme tombe, d'abord ramassée par un syndicaliste, est finalement récupérée par Santiago, qui tire à son tour pendant que le véhicule, remis sur ses roues et conduit par Marsily, part en trombe. Cette fuite déclenche celle des assaillants, talonnés par les grévistes qui ceignent Santiago et le remettent à la police ainsi que Gomez. Quatre dockers blessés par des ricochets de balles sont évacués vers des hôpitaux, mais d'autres sont soignés sur place. La nouvelle de l'affrontement a tôt fait le tour des quais. Rendus sur les lieux, les responsables

---

<sup>5</sup> *La Marseillaise* du 17 mars 1966.

<sup>6</sup> Rapport de l'ingénieur en chef, le 17 mars 1966. CAC 870150, art. 193.

cégétistes appellent à une grève de 24 heures pour le lendemain, puis se rendent en délégation auprès de la direction du port mise en cause pour sa longue tolérance envers les auteurs des faits. Dans la soirée, Marsily est interpellé.

Le 17, les trois quotidiens régionaux font une large place aux incidents de la veille. Le matin, la CGT organise un rassemblement sur la place de Joliette, face au port et à proximité du siège du syndicat. « Finissez-en avec la pratique des équipes d'hommes de main », exige un militant à l'adresse du patronat et des autorités. 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 revolver, sinon agressés. Un communiqué du bureau confédéral de la CGT porte l'affaire au niveau national, condamne l'usage par le patronat de « gangsters notoires » et attend du ministère du Travail qu'il agisse en faveur de l'ouverture de négociations. Des débrayages et des délégations, parfois des grèves de 24 heures, traduisent dans toute la France la solidarité des dockers. A Marseille même, les syndicats CGC et Indépendants se déclarent « solidaires des travailleurs du port », cependant que leur homologue de Force ouvrière, plus précis et sévère, s'élève contre les « méthodes de gangstérisme » de « l'équipe de provocateurs conduite par le nommé Marcilly ». De façon plus exceptionnelle encore, il assure ses « camarades de la CGT de [son] concours et de [son] soutien ».

Pendant l'instruction de l'affaire, la grève se poursuit, marquée par une succession de négociations reprises, puis interrompues, d'arrêts généraux du travail de 24, 48 ou 72 heures, et de lock-out. Par solidarité, les dockers des ports méditerranéens refusent de manutentionner les navires détournés de Marseille. Un accord est enfin trouvé le 26 mai. La conflictualité se prolonge toutefois sous une forme larvée à propos de son interprétation. A l'évidence, les temps changent sur les quais phocéens.

### **Le contexte : la CGT à la reconquête du port**

La CGT revient de loin. Défaite en 1950, elle ne conserve, longtemps et paradoxalement, des forces que parmi les agents de maîtrise du port. Salariés permanents des entreprises d'acconage aux compétences reconnues, ceux-ci s'avèrent plus difficiles à licencier ou à écarter que les dockers dont plus de 600 se voient retirer leur carte professionnelle à titre définitif en 1950 ou sont mis à l'index par les employeurs qui interdisent de les recruter. Retombé à quelques centaines d'adhérents pour plus de 4 000

dockers, le syndicat des dockers vit des années durant dans une semi-clandestinité. S'ils votent à près de 80 à 85 % pour les candidats cégétistes lors des élections aux caisses de Sécurité sociale, les dockers sont écartés, pour cause d'intermittence, des consultations professionnelles tenues dans les entreprises. Le vide créé par l'effondrement des effectifs cégétistes n'est pas comblé par ses nombreux concurrents - FO, Indépendants, CGC, La Défense - bénéficiaires de la bienveillance des autorités qui leur ouvrent les portes du bureau paritaire d'embauche. Les employeurs révisent à la hausse les rendements et les charges des palanquées, réduisent la composition des équipes, recrutent plus que jamais les intermittents dans les bars des environs du port. Ces violations de la loi de 1947 sont rarement sanctionnées par la direction du port, préoccupée de trafic et de productivité. Prompte à décréter l'embauche libre, à punir les refus d'exécution d'heures supplémentaires, elle modifie les horaires et les heures de mise effective au travail. Les shifts « différés » obligent ainsi des dockers recrutés à 6 h à devoir attendre plusieurs heures avant de commencer à travailler.

Le syndicat CGT peine à relever la tête. En 1955, il réussit à entraîner une cinquantaine d'équipes à ralentir les rendements et à refuser les heures supplémentaires contre une nouvelle variante des shifts différés. En 1957, il proteste contre la tolérance du BCMO à l'égard des embauches clandestines. Isolée, la CGT engrange toutefois peu de succès. Le tournant se produit en 1961. Parti, fin septembre, des chantiers d'Intramar, à l'initiative du syndicat Indépendant, un mouvement de refus des heures supplémentaires, des vacances de nuit et de week-end, dure 45 jours. Ponctué de lock-out, il porte très vite la marque des revendications et de la tactique cégétistes. La CGT est présente, en effet, dans le Comité intersyndical de coordination que relaient 12 comités de base. Un accord conclu sans elle, le 19 octobre, est désavoué par l'assemblée générale du lendemain, qui contraint les responsables de FO et du syndicat de la Défense à retirer leur signature. Le 13 novembre, le conflit s'achève sur un succès. Bien du chemin reste néanmoins à parcourir. Les discussions sur la convention collective s'éternisent ainsi sans susciter de forte mobilisation. Inquiets, les employeurs et la direction du port s'efforcent de reprendre la main. Les CRS qui, de 1950 à 1959, n'avaient cessé de stationner sur les quais, y réapparaissent en 1962. Plus nombreux et à l'offensive, les militants de la CGT n'hésitent plus, cependant, à se rendre sur les chantiers pour imposer l'embauche prioritaire des dockers professionnels et de syndicalistes auparavant à l'index.

**Les figures : itinéraires de briseurs de grève**

Le procès des trois inculpés des événements du 16 mars 1966 a lieu, en novembre, devant la 7<sup>e</sup> chambre du tribunal correctionnel de Marseille. Les avocats de la défense plaident ensemble la légitime défense de leurs clients et réclament leur relaxe, mais ceux de Marsily contestent sa participation aux violences. Face aux juges, le recruteur pose à « l'homme d'affaires classique » et admet fournir « de la main-d'œuvre occasionnelle aux sociétés de manutention qui [le] lui demandent, notamment dans les périodes de conflits sociaux »<sup>7</sup>. Ses adjoints n'ont pas la même aisance. Le 26, les juges suivent le réquisitoire du procureur et prononcent des peines de prison ferme. Ils disjoignent néanmoins le cas de Marsily qui, relaxé pour les faits de violences avec arme et de complicité de violences, écope de 6 mois pour port d'arme et de munitions. François Santiago et Didier Gomez, reconnus coupables de coups et blessures, sont condamnés à 8 mois. Sur le moment, les militants ne cachent pas leur insatisfaction et envisagent d'interjeter en appel. *La Marseillaise* estime « regrettable » que Marsily, le « marchand d'hommes », soit exempt des réparations que Gomez et Santiago devront verser aux dockers.

A des degrés certes très divers, les trois hommes que l'affaire du 16 mars expose soudain au plein jour, n'étaient pas totalement inconnus. François Santiago et Didier Gomez, nés respectivement en 1939 à Rahel (Corse) et 1937 à Oran, sont beaux-frères et résident dans le même « camp » dit du Grand Arenas, une cité de transit ouverte à la Libération et qui, depuis cette date, accueille tant bien que mal des populations en attente de retour ou de départ, dont, récemment, des rapatriés d'Algérie. Titulaire d'une carte professionnelle, Santiago est officiellement conducteur d'engins, mais seconde volontiers Marsily. En février 1964, son nom apparaît dans un tract diffusé dans le quartier où il vit par « un groupe de dockers »<sup>8</sup>. Appel à la « solidarité morale » envers les travailleurs du port en lutte pour leurs salaires, de meilleures conditions de travail et de vie, le document met au ban du quartier Santiago et un autre ouvrier accusés de trahir « leurs frères de misère » et qui, par leur « zèle » seraient « encore plus rétrogrades que les patrons acconiers ». Après leur séjour en prison, Gomez et Santiago plongeront dans l'anonymat. Il en ira de même pour Augustin Marsily, dont la notoriété antérieure à 1966 dépassait de loin celle de ses coaccusés et, surtout, remontait plus haut dans le temps, révélant par là même les enjeux portuaires au plus fort de la guerre froide.

### **Les collusions de la guerre froide**

---

<sup>7</sup> *L'Avenir des ports* de novembre 1966.

<sup>8</sup> Tract collecté le 24/2/1964. CAC 870150 art. 192.



Marsily, Bastiais d'origine, a 50 ans en 1966. Il est proche, au début des années 1950, de Pierre Ferri-Pisani qui, rival malheureux de Gaston Defferre pour la direction de la SFIO phocéenne, s'est replié sur sa base syndicale d'avant-guerre, le syndicat des marins. Devenu secrétaire de la poignée des dockers FO, il l'aide à créer, en octobre 1949, le Comité méditerranéen des gens de mer, destiné à lutter contre l'influence communiste dans le droit fil des décisions de la puissante Fédération internationale des Transports. Dès lors, Marsily se spécialise dans l'engagement de briseurs de grève. Doté des fonds importants mis à sa disposition par Irving Brown, syndicaliste américain et agent de la CIA, il sait pouvoir compter sur les frères Guérini, qui ont capté l'héritage de Spirito et Carbone et sont proches du maire Gaston Defferre. Soupçonnés d'avoir tiré sur les jeunes manifestants qui saccageaient leurs boîtes de nuit, le 12 novembre 1947, les Guérini se méfient des communistes. Ils comprennent aussi l'intérêt logistique du port pour leurs activités. Spécialisés jadis dans le proxénétisme, ils misent désormais sur la contrebande de cigarettes et le trafic d'héroïne. A cette fin, ils sont en relation avec Lucky Luciano, revenu en Sicile. L'objectif des Guérini croise ceux d'Irving Brown, de Ferri-Pisani et de Marsily, non moins résolu à éliminer la CGT des quais.

En mars 1950, Marsily embauche à tout-va, dans les bars comme aux portes des prisons, fait traverser la Méditerranée à des Nord-Africains. La productivité et la sécurité des marchandises accusent le coup, mais les manutentions *s'effectuent*. Si la chasse aux piquets de grève revient aux CRS, les hommes des Guérini affrontent également les syndicalistes. En avril, la victoire remportée sur la CGT libère bien des initiatives. Désireux de consolider son assise, Gaston Defferre paraît s'en émouvoir pour atteindre Ferri-Pisani et le couper de ses alliés. Ministre de la Marine marchande, il écrit, le 9 avril 1951, au chef du gouvernement, Henri Queuille, afin qu'il agisse auprès de l'ambassade des Etats-Unis pour qu'Irving Brown « mette un terme à ses visites à Marseille ». Au passage, il évoque la « réputation détestable » de Marsily et note son goût prononcé pour « les restaurants les plus chers et [les] tournées des boîtes de nuit ». Surtout, Defferre oppose l'efficacité de sa stratégie anticommuniste aux méthodes douteuses du trio Marsily-Ferri Pisani-Brown, assimilées à celles du « sabianisme de sinistre mémoire ».

### **Passé/présent des ambiguïtés portuaires**

La référence fait deux fois mouche. Ferri-Pisani fut, jadis, très proche de Sabiani, qui l'aida à prendre le contrôle du syndicat des marins. Le futur maire de Marseille ne l'ignore

pas, mais connaît aussi l'histoire de la ville, ses ombres et ses lumières, sa réputation à Paris. Il en joue, comme en jouent les autres acteurs marseillais. Dans les années 1930, les communistes faisaient de l'intégrité un critère majeur de distinction des sabianistes<sup>9</sup>. Proliges en adjectifs, ils *attaquaient* les « cliniquards », experts en fraude à l'assurance, et les praticiens du « maquereautage ». Au lendemain des sanglants affrontements de 12 novembre 1947, la « une » de *Rouge-Midi* *ciblait* les « nervis de l'Opéra [quartier chaud], souteneurs du RPF ».

Aussi partagée que soit la violence dans les conflits professionnels, sa pratique participe de l'identité portuaire, propice aux surenchères virilistes. Témoin des luttes d'influences sur les quais phocéens des années 1930, Lucien Molino se souvient des ultimes phases de la guerre menée contre les dirigeants sabianistes du syndicat CGTU, « qui étaient des gangsters, (...), ils ont sorti les revolvers. (...) Nous avons entouré la tribune et tout (...) Nous avons conquis le truc comme ça »<sup>10</sup>.

Si l'intervention de la pègre n'est pas une spécificité portuaire, années 1960 et 1970 comprises, elle y est plus ancienne [*dans les ports*] *et* procède de la stratégie. L'internationalisation des activités criminelles passe en effet par les voies maritimes. La sécurité des trafics illicites suppose d'en maîtriser le maillon portuaire. Mais il y a plus. L'intermittence des emplois sur les quais étend aux relations professionnelles les logiques marchandes inhérentes au monde du négoce. Les systèmes d'embauches, peu ou prou inspirés du marchandage, sont gros de favoritisme et de clientélisme, dont l'apparemment au racket n'a pas échappé au crime organisé, familial des réseaux de traite des êtres humains. Aux échelons plus élémentaires, les commodités de l'embauche irrégulière secrètent des comportements litigieux. L'instauration de la carte professionnelle nominale, conquête syndicale, 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 « 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. On ne certifiera pas que l'hégémonie *de la CGT sur les quais marseillais*, restaurée en 1968, ait entraîné la disparition de pratiques que tout concourt à encourager. Les syndicalistes peinent ainsi à éliminer les embauches clandestines dans les bars proches de la Joliette. Surtout, les

---

<sup>9</sup> *La Vie ouvrière* du 20/12/1935.

<sup>10</sup> Cité in D. Bleitrach, A. Chenu, *L'Usine et la vie. Lutttes régionales : Marseille et Fos*, Paris, Maspero, 1979, p. 33.

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, la volumineuse rubrique locale 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 port, ne passe pas inaperçue. Les investigations dans le passé d'Edmond Goubert, dit « Monmon », ancien cadre d'Intramar entré sur le port à 14 ans comme apprenti-docker, révèlent une belle promotion sociale. Elles font également remonter en surface quelques démêlés judiciaires : une condamnation à 3 ans de prison pour trafic de cigarettes en 1991 avec la Camorra et un non-lieu plus récent dans une affaire de réseau international de stupéfiants<sup>11</sup>. Le chef d'entreprise fréquentait Jacky Imbert, dit « le Mat ». Le PDG d'une importante société de gardiennage du port, Ernest Vittiglio, dit « Neness l'Élegant », victime d'une série d'explosions et dont le fils a été retrouvé « suicidé » d'une balle de 6.35, accusait publiquement « Monmon » d'avoir voulu le racketter au profit d'un troisième homme, Jean-Luc Barresi, marchand d'hommes à sa manière en sa qualité d'agent de joueurs de football, et frère d'un braqueur arrêté après des années de cavale. Disparition mystérieuse, suicide incertain, soupçons de trafics et de racket, indices de connexions entre entrepreneurs et truands..., les porosités portuaires n'en finissent pas de nourrir un imaginaire de roman noir.

---

<sup>11</sup> *Le Parisien libéré* du 27/1/2002 ; *Libération* du 8/3/2002.