

3 juillet 2007 - Seul le prononcé fait foi

[Télécharger le .pdf](#)

Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur le développement de Marseille et sur le service minimum dans les transports publics, à Marseille le 3 juillet 2007.

Je me souviens de cet été 2004. J'étais dans le Sud où tu m'as téléphoné pour me dire :

"Nicolas, je serai avec toi. Je suis ton ami". C'était à l'été 2004, j'avais moins d'amis qu'aujourd'hui, mais toi, tu étais déjà là.

Déjà à l'époque, tu me disais : "ne les écoute pas là-bas. Je peux te le dire, sur le terrain, ils sont avec toi, ils croient en toi et tu vas y arriver". C'était il y a trois ans. Jamais je ne l'oublierai, Jean-Claude. A ce moment là, j'avais besoin de toi et tu as répondu présent. Il n'y a pas que les sentiments, mais il y a aussi les sentiments et l'amitié. Cela m'a donné une bonne raison de venir à Marseille.

Je voudrais d'abord saluer l'esprit dans lequel le chantier de ce tramway a été entrepris. C'est une véritable démarche de développement durable, c'est-à-dire une conception positive plutôt que punitive du développement, qui commence en bâtissant une offre de transport plutôt qu'en chassant les automobilistes. Jean-Claude en a parlé, mais je voudrais faire deux minutes d'histoire. Au début du XXe siècle, Marseille comptait 170 kilomètres de lignes de tramway. Il y a quelques dizaines d'années, on les toutes a supprimées pour faire place aux voitures, et voici que nous en réouvrons une aujourd'hui de ligne de tramway. Ne commettons pas la même erreur dans l'autre sens. Je le dis devant le ministre des Transports, Dominique BUSEREAU. Chaque mode de transport répond à des besoins spécifiques, tous sont complémentaires. La solution des problèmes de pollution viendra à la fois des transports en commun et d'une révolution technologique dans la motorisation des voitures. Il faut viser un équilibre entre ces divers modes. Mais il faut construire cet équilibre par le haut, en commençant par construire plutôt que par détruire. Le jour où vous dites aux gens : je vous interdis de prendre la voiture, mais si vous n'avez pas créé avant les lignes de transport, vous rendez la vie impossible aux gens. Moi, je veux que l'on permette aux Français de choisir, que le développement durable se fasse par le haut, en permettant des modes de transport alternatifs.

L'importance de cette inauguration dépasse la ligne que je viens d'emprunter aujourd'hui avec toi, cher Renaud. Cette inauguration, c'est une étape symbolique du renouveau de Marseille. C'est la démonstration qu'une ville peut reprendre son destin en mains et inverser la spirale du déclin.

Mais rappelons-nous Marseille au début des années 1990. Un taux de chômage de plus de 20%. Une population qui avait baissé de 150 000 habitants en l'espace de vingt ans. Un tissu économique qui détruisait des emplois, 50 000 emplois détruits depuis le début des années 1970. Comment était-il possible que la plus ancienne ville de France, la grande métropole de la Méditerranée, en soit arrivée là ?

C'est au coeur de cette crise, au milieu des années 1990, que vous, les Marseillais, vous avez su semer les graines du renouveau. Vous avez lancé en novembre 1995 l'opération Euroméditerranée, pour refaire de Marseille la capitale du Sud qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être, Renaud MUSELIER, tu m'en as souvent parlé. Vous avez voulu les sièges sociaux, les laboratoires, les centres de congrès. Vous avez voulu les décideurs, les chercheurs, les inventeurs, les créateurs. les entrepreneurs. Vous avez voulu montrer que la fierté marseillaise. qui sait

les créateurs, les entrepreneurs, ceux avec leurs mentors, que le monde méditerranéen, qui sait s'illustrer par la parole, sait aussi s'incarner dans des actes, et mes chers amis de Marseille, vous avez réussi votre pari. Parce que vous avez ce que n'auront jamais Londres ou Paris : le vent du large et l'une des plus belles baies de Méditerranée. Il ne restait, cela personne ne pourra vous le prendre, il ne vous restait qu'à le souligner avec l'architecture de notre temps, et c'est ce que vous avez entrepris. Les plus grands architectes du monde laissent aujourd'hui leur signature quelque part entre le palais du Prado et tous les quartiers de Marseille. On reconnaîtra désormais Marseille à sa silhouette comme on reconnaît New-York, Hong-Kong ou Sydney. C'est à ce niveau qu'il faut viser, jamais en dessous. Mes chers amis, ce n'est pas plus difficile de viser la première place que la seconde, mais quand on vise la première place, on emmène ses compatriotes plus haut.

Vous, les Marseillais, vous avez reconstruit la ville sur la ville plutôt que d'en construire une autre en périphérie en laissant le centre à l'abandon. J'y vois l'exemple même de ce que nous devons faire pour rendre vie à ces banlieues qui se sentent abandonnées de tous. Dans l'urgence de la crise du logement des années 60, nous y avons construit des bâtiments, mais ces bâtiments ne font pas des villes. Parce qu'une ville ce sont des places, des allées, des cours et des ruelles. Parce qu'une ville ce sont des commerces, des bureaux, des cinémas, des galeries, des cafés. Parce qu'une ville c'est un art de vivre ensemble et qu'elle doit être construite pour cela. Il faut d'urgence reconstruire des villes dans nos banlieues.

Je dis cela à Marseille parce que chacun des quartiers de Marseille a su garder une vie, une identité, une cohésion villageoise. Les Marseillais ont un extraordinaire sentiment d'appartenance à leur ville et à leur quartier. Et j'en ai vu la conséquence concrète lors de ces nuits terribles de novembre 1995 2005 ? : autour de Paris ou de Lyon les voitures brûlaient, mais pas à Marseille. Je laisse le soin à chacun d'interpréter cela. Mais je suis persuadé que la crise des banlieues que notre pays a connue, il y a deux ans, avait ses racines dans un besoin d'identité. L'identité nationale, je l'ai dit ces derniers mois, ce n'est pas un gros mot, il y a une identité française que nous aimons et que nous voulons poursuivre et nous souhaitons qu'elle soit respectée. Mais il y a aussi un besoin d'identité locale. Je veux que l'identité des quartiers dans notre pays se construise sur autre chose que le contrôle des trafics de drogue, et les rodéos de voitures volées. Je veux que l'identité de nos quartiers se construise sur du positif pas sur du négatif.

Cet élan positif, cher Jean-Claude, je le vois dans le renouveau de Marseille. J'aurais du mal à comprendre pourquoi cette ville riche de deux millénaires et demi d'histoire et d'un million d'habitants, devrait laisser la place à Barcelone, à Gênes ou à Valence. Pourquoi Marseille devrait s'assoupir à l'heure où le monde méditerranéen se réveille et le Président GUERINI le sait bien. J'ai fait de la Méditerranée une priorité, parce qu'en tournant le dos à la Méditerranée, l'Europe a cru tourner le dos à son passé. En vérité, l'Europe a alors tourné le dos à son avenir, parce que notre avenir est au Sud. Dans la Méditerranée, nous ferons la paix et la réconciliation, ou nous aurons le choc entre l'Orient et l'Occident. Voilà ce qui se joue.

Marseille touchera bientôt les retombées positives d'un grand effort national. Avec le TGV Rhin-Rhône, Marseille ne sera plus qu'à 3 heures et quart de Strasbourg. Avec le TGV Montpellier-Figueiras, plus qu'à 3 heures et demie de Barcelone. Marseille ne sera plus un satellite, mais un centre, un centre du réseau européen de transports.

Mais les clés de votre avenir, vous avez su le comprendre, sont avant tout ici, plus que dans les décisions qui se prennent à Paris. C'est d'abord à Marseille, et aux Marseillais, de faire les choix déterminants pour l'avenir de leur cité. Je voudrais parler d'un sujet sensible, je ne suis pas Président de la République pour parler que des sujets qui plaisent à tout le monde. Je veux dire que c'est les Marseillais qui décideront si le port de Marseille doit continuer à perdre des parts de marché ou s'il doit repartir de l'avant. Je l'ai dit à Dominique BUSSEREAU, en qui j'ai une grande confiance et une très profonde amitié, je ne laisserai pas le port de Marseille continuer à perdre des parts de marché, alors que tous les autres grands ports dans le monde en gagnent. Je veux que les Marseillais décident s'ils veulent les meilleures universités de France et les plus grands laboratoires.

Je crois que le grand défi qui attend maintenant votre ville, c'est d'avoir une ambition à la

hauteur de son potentiel. Le port de Marseille a toujours été leader en Méditerranée. Le port de Marseille, c'est la porte de l'Europe pour les marchandises du Sud. Le port de Marseille, Monsieur le Maire de Tunis, Monsieur le Maire de Marrakech, c'est la porte de l'Orient pour les marchandises du Nord. Le port de Marseille, c'est le carrefour de la Lotharingie et du grand large, c'est la première pile d'un pont qui enjambe la Méditerranée. C'est cela le port de Marseille.

Alors, je le dis comme je le pense, comment comprendre que Marseille ne figure pas avec Shanghai, Rotterdam ou Hambourg parmi les premiers ports du monde ? Comment accepter, et je ne l'accepte pas, que Barcelone ait créé 4 000 emplois de plus que Marseille ces dernières années sur le seul trafic des conteneurs ?

C'est tout de même dommage. On se plaint de la mondialisation, du commerce international, de l'éclatement de la production. Mais s'il y a une activité qui bénéficie sans aucun doute de la mondialisation : c'est le trafic maritime et la logistique. Et malheureusement, c'est là que nous sommes en train de nous faire distancer. Le trafic de conteneurs augmente de 10% par an dans le monde, mais la France en profite à peine. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que nous importions chaque année plus de 300 milliards d'euros de produits en tout genre. Mais je trouve regrettable qu'en plus nous les importions par des ports hollandais ou belges plutôt que par des ports français, et par Marseille en particulier.

Mesdames et Messieurs, il faut que nous fassions la réforme des ports autonomes, pour les doter d'un conseil d'administration concentré sur le développement du trafic, la qualité du service, la modernisation des outils et des modes de travail. Le statut des ports date d'il y a quarante ans, il est archaïque et doit évoluer. Je le dis aussi ici à Marseille, les relations sociales doivent se moderniser dans nos ports. Tous les ports européens ont des traditions sociales fortes. Mais je ne crois pas que les dockers soient particulièrement maltraités à Anvers ou Brême. Et pourtant ils savent y résoudre les conflits autrement que par le blocage systématique et la grève destructrice. Mesdames et Messieurs, les navires sont libres. Ils peuvent décharger où ils le veulent. La réalité de l'activité portuaire, c'est qu'elle est depuis longtemps, depuis toujours, en concurrence. Et la concurrence demande de choisir entre s'adapter ou décliner. Je souhaite que le port de Marseille, comme tous les ports français, choisisse de s'adapter, de prospérer, de se moderniser. Croyez bien, Monsieur le Maire, que je serai à vos côtés. J'ai demandé au ministre des Transports de conduire cette réforme pour que de nouveau nos ports rayonnent à travers le monde entier. Que l'on crée des emplois, de la richesse, de l'activité, de l'ouverture. Je ne laisserai personne prendre en otage tel ou tel équipement essentiel pour la prospérité économique de notre pays. S'il faut faire un choix, je ferai le choix de la croissance, de l'emploi, et de l'ouverture.

Pour en revenir au tramway que nous inaugurons aujourd'hui, je sais qu'il a fait polémique il y a quelque mois. Parce que pour la première fois en effet à Marseille un transport public devrait être exploité par une entreprise privée ! Cela en a peut-être choqué quelques-uns ! Mais pour ma part, j'ai trouvé qu'il fonctionnait bien ce tramway. Je me suis rassuré en me disant qu'il y avait 150 000 Marseillais qui devaient être de mon avis à voir l'affluence qu'il a connue ce week-end. En fait, mes chers compatriotes, je crois qu'il faut sortir des schémas préétablis. Je ne suis pas un maniaque de la privatisation ou de l'externalisation, mais je ne crois pas qu'il faille par principe que la collectivité publique gère un tramway. En ce domaine comme dans d'autres, l'idéologie est mauvaise conseillère.

J'aggrave mon cas : je crois que nous ne pourrions pas financer ces infrastructures dont notre pays a besoin dans les 10 ou 15 années qui viennent sans faire appel aux financements privés. Rendez-vous compte que rien que pour les cinq ans, il nous faut 16 milliards d'euros. Mais enfin réfléchissons, la plupart de nos autoroutes et même notre premier réseau de chemin de fer au XIXe siècle ont été financés par quoi ? Par des concessions, pas par des impôts. Aujourd'hui, le partenariat public-privé permet d'accélérer la mise en oeuvre des chantiers en intégrant les phases d'études et d'appel d'offres, et de mieux répartir les risques et les responsabilités. Je souhaite qu'on utilise au maximum ces nouvelles techniques de financement pour que vous, mes chers compatriotes, vous puissiez bénéficier d'infrastructures que vous attendez depuis

longtemps.

Pour finir, je crois que la modernité, l'innovation, l'audace, et même la productivité, sont également les valeurs du service public. Mais ces valeurs sont plus difficiles à porter dans le service public, car disons le franchement, il n'y a pas la pression de la concurrence. Ces efforts doivent venir de l'intérieur, du sens des responsabilités, du dévouement et du travail bien fait des agents publics, et de leur volonté de s'adapter.

Puisque je parle des services publics, ce sont des monopoles et parce que ce sont des services essentiels au fonctionnement de la société que leurs agents ont des droits, ils ont également des devoirs particuliers. Je veux être le Président de la République qui dit aux Français : il n'y a pas de droits sans la contrepartie de devoirs. Durant la campagne présidentielle, j'ai proposé aux Français l'instauration du service minimum. Certains ont protesté en y voyant une atteinte au droit de grève. Cela n'a jamais été mon intention. Mais je veux parler du droit de grève, pour dire qu'il n'est pas de même nature dans un service public en monopole que dans une entreprise privée en concurrence.

Lorsqu'une grève intervient dans une entreprise privée, qui a des concurrents, les clients, vous, vous avez la possibilité d'aller chez ces concurrents ce que votre prestataire ne vous donne pas. Ce ne sont pas les clients qui subissent la grève, c'est l'entreprise et ses bénéficiaires qui sont atteints. C'est donc un conflit entre des salariés et un employeur dont les conséquences concernent avant tout ces mêmes salariés et ce même employeur.

Mais lorsqu'un service public est en grève, qui en subit les conséquences ? Ce n'est pas le plus souvent l'entreprise publique, car son équilibre financier est assuré par les subventions ou par des prix régulés. Celui qui subit une grève, c'est le client, c'est l'usager, qui n'a pas de concurrent pour se reporter. Il finance le service public par ses impôts, mais on ne lui rembourse pas ses impôts quand le service public n'est pas assuré. Une grève du service public c'est comme dans le privé, un conflit entre employeurs et salariés, mais ce ne sont ni les salariés, ni l'employeur qui paient le plus, ce sont les usagers et le contribuable.

Voici pourquoi j'ai demandé le service minimum dans les transports publics. Voilà pourquoi dès cet été le Parlement votera une loi en ce sens avec trois grandes mesures. D'abord les autorités organisatrices devront élaborer dans chaque territoire un plan de transports applicable en cas de grève, qui assurera une desserte correcte aux heures de pointe, pour que chacun puisse aller à son travail et en revenir sans être pris en otage d'un conflit qui ne le concerne pas. Ensuite la loi imposera à chaque gréviste de déclarer individuellement son intention de faire grève 48 heures avant le jour prévu. Cela permettra aux entreprises d'organiser le service de manière optimum et d'appliquer le plan de transports. Enfin ces entreprises auront la possibilité de modifier comme elles le souhaitent l'affectation de leurs salariés pour les concentrer sur les postes indispensables au fonctionnement du service minimum. J'ajoute que naturellement les jours de grève ne seront pas rémunérés.

Aucune de ces évolutions ne remet en cause le droit de grève. Toutes permettent, dans le respect des droits des salariés, d'organiser dans de bonnes conditions le meilleur service possible, et de donner aux usagers des prévisions exactes sur la qualité du service. Mesdames et Messieurs, c'est un engagement que j'ai pris devant les Français. Je tiendrai tous mes engagements pour une raison simple, c'est que je veux rétablir la confiance entre la parole publique et les citoyens de France, entre les hommes et les femmes politiques et les électeurs de France.

Monsieur le Maire, à en juger par mon trop bref parcours de ce matin, je crois que vous avez vraiment choisi le chemin de la modernité pour votre métropole. Je tenais à vous en féliciter ainsi que toute l'équipe qui vous entoure, aux premiers rangs desquels votre premier adjoint, Renaud MUSELIER. Je voulais vous féliciter du renouveau marseillais. Je voulais vous féliciter de l'enthousiasme marseillais. Je voulais vous féliciter du talent marseillais et, par-dessus tout, de l'audace marseillaise. Ce dynamisme fait à l'Etat un devoir de se mettre à la hauteur et de suivre le rythme. J'ai compris votre appel, Monsieur le Maire, comme un appel à mes sentiments, bien sûr, à mon amitié, c'est sûr, à mon attachement, encore plus, et aussi à la contribution financière de l'Etat. Je puis vous assurer, Monsieur le Maire, que Marseille trouvera toujours en l'Etat un partenaire actif, engagé, exigeant, ambitieux. Si ce n'est pas au moment où l'ai choisi de faire de

partenaire actif, engagé, exigeant, ambitieux. Et ce n'est pas de moment ce j'ai cherché à faire de l'union de la Méditerranée une priorité, que l'Etat se doit d'abandonner Marseille dont les besoins d'infrastructures sont immenses, l'Etat sera à votre côté. J'en prends l'engagement et je vous remercie de votre attention.