

La guerre du Pirée aura-t-elle lieu ?

Grèce. Dockers, Chinois et armateurs s'affrontent sur fond de privatisation. Syriza joue gros. Reportage.

NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL YVES CORNU
(EC MARINA RAFENBERG)

Le bureau qui domine le terminal des ferrys à destination de la Crète fait un peu défraîchi, mais la détermination de son locataire, elle, est intacte. « *Le ministre de la Marine marchande nous assure qu'il n'y aurait pas de privatisation du port, mais, s'il ne respecte pas sa parole, nous ne resterons pas les bras croisés. Grèves, manifestations, occupations; les moyens ne manquent pas* », avertit Giorgos Georgakopoulos.

Que le patron de la Fédération grecque des employés portuaires se sente obligé de mettre les points sur les i, deux semaines seulement après la victoire de Syriza aux élections législatives et l'arrivée au pouvoir de son leader, Alexis Tsipras, est triplement révélateur. De toute-puissance du syndicat des dockers, mais ce n'est pas une découverte. Des craintes qui continuent d'agiter la profession malgré les promesses d'un gouvernement de gauche proche du mouvement syndical. Et plus encore peut-être de la place considérable que Le Pirée occupe dans l'imaginaire grec et l'économie nationale.

Depuis Thémistocle, la cité est beaucoup plus qu'une simple exoissance athénienne, les pieds dans l'eau de la mer Egée. A la fois poumon commercial et vecteur



Dockers. Le gel de la privatisation du port, annoncé le 28 janvier par le nouveau gouvernement grec, redonne espoir au syndicat des dockers dans son bras de fer avec PCT, filiale du chinois Cosco.

Les grillages, les caméras et les mesures de sécurité qui entourent l'enclave chinoise lui donnent de faux airs de Guantanamo.

identitaire; port d'attache d'une marine marchande sur laquelle le soleil ne se couche jamais et ultime souvenir de générations de Grecs contraints à l'exil pour survivre. Bref, quand Le Pirée prend froid, la Grèce éternue.

Elle s'est tellement identifiée à lui qu'il est devenu le décor d'un bras de fer idéologique qui engage le pays dans son ensemble et oppose deux visions de la sortie de crise. Pour réduire une dette publique qui atteint 175 % du PIB, faut-il continuer à privatiser le port, comme s'appretait à le faire le précédent Premier ministre, le conservateur Antonis Samaras ? Ou bien y renoncer, comme l'a promis son successeur Alexis Tsipras, Le Pirée étant à ses yeux « *stratégique pour rebâtir l'appareil productif du pays* » ?

A vendre. L'enjeu est à la mesure de ces infrastructures tentaculaires. Car Le Pirée est un havre multiforme. De gauche à droite, au débouché du métro: les deux terminaux affectés aux bateaux de croisière, puis les quais réservés aux ferrys qui desservent les îles, enfin, sensiblement plus loin et dissimulée au regard par une rangée d'immeubles, l'activité porte-conteneurs.

Poussé par la très décriée Troïka (BCE, FMI, UE), le précédent gouvernement avait décidé de céder 67 % des parts que l'Etat possède dans la société du port. Entre autres. Car, depuis quelques années, tout est ou a été à vendre pour tenter de remplir le tonneau des Danaïdes: d'autres ports à Thessalonique, Corfou, Patras ou Volos, une quinzaine d'aéroports, la compagnie nationale d'hydrocarbures, les autoroutes, la Loterie nationale... ■■■



Mais aucun de ces projets ne teint un coefficient émotionnel équivalent de celui qui porte la privatisation partielle du Piraeus. Non seulement le retrait de la part des nouvelles autorités n'est pas totalement rassuré les dockers, qui ne se sentent pas à l'abri d'un revirement, mais il a surtout bien des déçus.

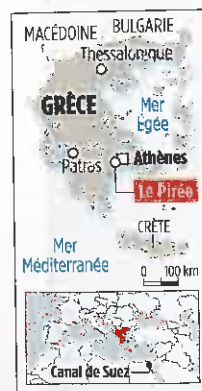
Le bijou de famille intéressait beaucoup d'investisseurs; l'armateur danois Maersk, des Américains, des Coréens et, surtout, ceux qui, depuis quelques années, ont désigné plus que sous une appellation générique teintée de dévotion admirative: «les Chinois», et qu'ils sont déjà dans la place, leur appétit est insatiable et ils sont encore plus mécontents que les autres.

Pour comprendre, il faut rouler sur quelques kilomètres en direction du terminal des conteneurs. Au détour d'un virage surgissent des dizaines d'hectares de quais encombrés de conteneurs «en provenance d'Asie et d'Europe» et partance pour toute l'Europe par camion ou chemin de fer. Une plate-forme plantée de pylônes qui dessinent un subtil découpage géoéconomique. Les quais appartiennent à la Piraeus Port Authority, la société publique créée par l'Etat qui voulait vendre les deux tiers, les bleus sont la propriété

Armateur. Nikos Vernikos (ci-dessus, le 5 février), propriétaire d'une société de remorqueurs, se félicite de la concession portuaire au chinois Cosco, qui a permis le développement de l'activité conteneurs au Pirée (ci-dessus, à droite).

3,45 milliards d'euros

Montant acquité par Cosco pour la concession de deux terminaux sur une durée de trente-cinq ans.



de Piraeus Container Terminal, filiale du conglomérat chinois Cosco.

En 2008, Cosco a signé avec le gouvernement de l'époque un accord qui, moyennant 3,45 milliards d'euros, lui octroie une concession de trente-cinq ans sur les terminaux 2 et 3. Une formidable tête de pont pour accéder au marché européen que ce port en eau profonde situé à distance raisonnable du canal de Suez.

«Cosco go home!» Mais «les Chinois» ne se sont pas contentés d'investir massivement dans des infrastructures ultramodernes qui contrastent avec le matériel vieillissant du terminal 1, resté la propriété de la société d'Etat grecque. Ils ont aussi importé leurs méthodes de travail. Entre un employeur dont l'obsession du résultat l'emporte sur toute autre considération et le syndicat des dockers, véritable bastion proche du très orthodoxe Parti communiste, le choc des civilisations a été violent.

Il règne en ces lieux un parfum de petite guerre froide. Les graffitis «Cosco go home!» aperçus lors

d'une première visite, il y a deux ans, ont disparu, mais les grillages, les caméras et les mesures de sécurité qui entourent l'enclave chinoise lui donnent de faux airs de Guantanamo. Quant aux relations humaines entre les deux entités, elles brillent par leur inexistence, même s'il arrive que les dockers «bleus» croisent les «jaunes» au Be.at, un bistrot stratégiquement situé dans la zone démilitarisée.

«Ceux d'en face ont ordre de ne pas nous adresser la parole», explique Giorgos, un grutier qui travaille sur la partie publique du site. On a essayé d'aider leurs dockers à monter un syndicat, mais ça n'a pas marché. En juillet dernier, une grève y a pour la première fois éclaté; elle a duré moins de quarante-huit heures et la loi du silence est telle que personne à l'extérieur ne sait exactement quel en a été l'épilogue.

Contrariés par la fin de non-recevoir opposée par le gouvernement Tsipras à leur volonté d'expansion, les dirigeants de Cosco sont aujourd'hui inaudibles et invisibles. Il y a deux ans, en revanche, le directeur adjoint, Zhang

Anming, dit «Captain Zhang», s'était montré disert sur la recette maison: mécaniser autant que faire se peut, embaucher des chômeurs et les former plutôt que recruter des dockers confirmés, les payer «correctement», c'est-à-dire 30% de moins que sur le quai d'en face, et en exiger un maximum de flexibilité.

Le résultat a été spectaculaire. «Le Pirée est le port qui connaît depuis quatre ans la plus grosse croissance mondiale en termes de conteneurs: de 600 000 à plus de 3 millions», se félicite l'armateur Nikos Vernikos, dont les remorqueurs sont de plus en plus sollicités. Ce décollage s'est fait essentiellement au profit de Cosco, mais, pour ne pas sombrer, la partie publique a

dû investir et le syndicat des dockers en rabattre sur certains avantages acquis qui n'auraient pas forcément dû l'être. Du coup, l'activité est également devenue rentable sur le terminal 1.

«C'est une émulation très stimulante, se réjouit Stavros Chatzidakis, le directeur de la Piraeus Port Authority. Je crois que nous sommes arrivés à un juste équilibre entre public et privé. Et puis il est désormais plus difficile de justifier certaines grèves quand ceux de Cosco continuent à assumer les mêmes tâches.»

Juste ou pas, l'équilibre n'est peut-être que provisoire. Depuis qu'Athènes a officiellement renoncé au projet de privatisation, Pékin ne manque pas une occasion de manifester sa mauvaise

Investisseurs. Le haut responsable chinois Jia Qinglin visite les infrastructures de l'armateur China Ocean Shipping Company (Cosco), au Pirée, le 24 octobre 2011.

3 millions

Nombre de conteneurs traités en 2014 (+ 500% en six ans).

humeur. Or Yannis Milios, principal conseiller économique d'Alexis Tsipras, n'a aucune envie de se mettre à dos des partenaires déjà présents dans bien d'autres secteurs d'activité: énergie solaire, construction, agroalimentaire.

«Business-friendly». Milios, qui affichait volontiers ses convictions marxistes durant la campagne électorale, a donné rendez-vous au Grande-Bretagne, le palace le plus huppé de la capitale, où l'expresso est facturé 6,50 euros, soit un peu plus de 1% du salaire minimum. Un choix finalement plus en rapport avec les propos qu'il tient aujourd'hui qu'avec la réputation de radicalisme qui le précède: «On nous juge dogmatiques mais nous sommes plutôt business-friendly. Notre souci, c'est de ne pas nous précipiter et vendre 100 000 euros une maison si elle en vaut plus.»

Leur souci est aussi de ne pas mécontenter trop de monde trop rapidement. Mais, au Pirée, il n'y aura pas de motion de synthèse. Si le gouvernement revient sur la promesse de privatisation faite par son prédécesseur à Cosco, donc à Pékin, il s'expose à des mesures de rétorsion. S'il cède, il doit se préparer à une épreuve de force avec le syndicat de dockers réputé le plus intransigent d'Europe ■

Les riches armateurs dans le collimateur

Soucieux de rompre avec une façon de faire de la politique qui a mené la Grèce où elle se trouve, Alexis Tsipras, nouveau Premier ministre, entend bien mettre à contribution les armateurs, qui sont exemptés d'impôt. Un objectif qui ne sera pas facile à atteindre et pas seulement parce que ce privilège est inscrit dans la Constitution. Les intéressés ont déjà fait savoir que rien ne leur interdisait de passer sous pavillon étranger et ils ne manquent pas de moyens de pression.

«Ils investissent, ce sont de gros employeurs alors que le chômage touche 25% des actifs, et leur secteur est le deuxième contributeur au PIB après le tourisme», résume le politologue Giorgos Sefertzis. En revanche, rien n'interdit, dans un premier temps, de reconduire la modeste «contribution volontaire» (140 millions d'euros), consentie il y a deux ans par ce puissant lobby au nom de la solidarité nationale. Une solution qui a l'avantage de ménager sa fierté sans vraiment dégarnir son portefeuille ■ Y.C.

«Ceux d'en face ont ordre de ne pas nous adresser la parole.» Un grutier

BALTAGIANNIS/INVISION-REA (X 2)

XINHUA/ET/ANDIA