

CHRISTIAN BOSQ

MARSEILLE  
LE TRAMWAY DE  
LA DISCORDE

ÉDITIONS MAÏA

Découvrez notre catalogue sur :  
<https://editions-maia.com>

Un grand merci à tous les participants de  
*euthena.com* qui ont permis à ce livre de  
voir le jour :

...

...

© Éditions Maïa

*Nos livres sont éthiques et durables : économes en papier et en  
encre, ils sont conçus et imprimés en France.*

*Tous droits de traduction, de reproduction ou d'adaptation  
interdits pour tous pays.*

ISBN 9791042523381

Dépôt légal : octobre 2025





## **Préambule**

### **Les transports : un combat nécessaire**

Il flotte sur Marseille un parfum soporifique qui diffuse une odeur de gaz d'échappement qui tue, lentement mais sûrement, ses habitants. L'excuse est toujours le coût, comme si, à Marseille, il était plus cher qu'ailleurs. Pourtant, lorsqu'on met en balance le coût du kilomètre de métro et le coût qu'engendrent les cancers dus à la pollution liée aux gaz d'échappement, il n'y a plus d'hésitation à avoir.

*Mais voilà !*

Vingt ans après la grève des transports de 2005, il est difficile de ne pas constater à quel point Marseille est restée en marge des grandes avancées de mobilité que d'autres villes ont su engager. Ce mouvement social révélait déjà les tensions d'un réseau à bout de souffle, d'un service public sous-dimensionné, et d'une organisation incapable d'anticiper les besoins d'une métropole en pleine mutation.

Depuis, le retard s'est creusé. Marseille reste avec deux lignes de métro, limitées et peu étendues, et un réseau de tramways qui avance au ralenti, sans maillage suffisant. Les bus, malgré les efforts du personnel de terrain, peinent à offrir une fréquence fiable et une vitesse acceptable dans une ville engorgée. Pendant ce temps, d'autres villes de France, comme Lyon, Toulouse, Lille ou Nantes, mais aussi des villes européennes, comme Lisbonne, Barcelone ou Milan, ont élargi, modernisé, diversifié leurs réseaux. Ce constat ne peut pas être une fatalité. Je crois à une vision ambitieuse, cohérente et réaliste pour les transports marseillais – à condition de sortir des demi-mesures et de penser à l'échelle du territoire. Marseille ne peut pas continuer à fonctionner comme

une ville isolée de son environnement. Il faut bâtir un système structurant, qui relie efficacement les différents quartiers de la ville, mais aussi les grands pôles de la métropole. Cela passe d'abord par une extension réelle du métro, vers des zones aujourd'hui oubliées : l'hôpital Nord, Saint-Loup, la Valentine, mais aussi des secteurs comme celui de Château-Gombert. Le tramway doit cesser d'être une vitrine touristique et devenir une colonne vertébrale de la mobilité, notamment en rocade, pour éviter le tout-centralisme du centre-ville. Mais penser le réseau marseillais sans l'englober dans la métropole serait une grave erreur. Ce serait reproduire le problème que connaissent aujourd'hui les Marseillaises et les Marseillais à l'échelle de la métropole. Il faut d'abord et avant tout penser la connexion métropolitaine :

- Une liaison rapide et directe vers Aix-en-Provence,
- Un accès fiable à l'aéroport de Marignane,
- Une intégration facilitée avec Aubagne et La Ciotat,
- Et un réseau périurbain qui donne envie de laisser la voiture en dehors du centre.

J'imagine un système de trains express régionaux cadencés, un pass unique utilisable sur tous les modes de transport, des parkings relais intelligents et une politique claire en faveur du vélo, du covoiturage et du transport à la demande.

La mobilité est un levier d'égalité. Elle relie les citoyens entre eux, ouvre des horizons, donne accès à l'emploi, à la santé, à la culture. C'est pourquoi je suis convaincu que penser les transports, ce n'est pas seulement aménager des lignes : c'est choisir la ville que nous voulons construire. Marseille et ses habitants le méritent tant !

Le sujet de l'amélioration des transports en commun ne date pas d'hier. C'est un combat qui devient chaque année plus urgent et plus important. C'est une situation qui devient toujours plus catastrophique. Demain, les politiques n'auront plus le choix. Ils devront mener ce combat. Avec les traminots, nous n'avons jamais cessé de le faire. En 2005, notre combat a duré quarante-six jours. Vingt ans après, nous pouvons mesurer à quel point nous n'avions pas agi pour rien. Notre vision était la bonne.

## **Introduction**

### **Du rêve à l'engagement**

L'engagement a rythmé ma vie. Moi, le petit-fils d'une famille de taxis marseillais, je n'avais pourtant qu'un rêve simple au moment d'entrer dans le monde du travail, celui de conduire. Et, pour réaliser ce rêve, j'ai intégré, dès que j'ai pu, en juillet 1977, à l'âge de vingt et un ans, la Régie autonome des transports de la ville de Marseille – la RATVM, comme on l'appelait à l'époque –, et qui avait été le plus gros réseau européen de tramways avant la Seconde Guerre mondiale. Une chose était certaine, je voulais par-dessus tout « faire le chauffeur ». Alors, dès que j'ai pu entrer dans cette entreprise où il était très difficile d'être admis, je l'ai fait. Même si le poste n'était pas celui escompté, et même si l'organisation y était très militaire. Aujourd'hui, rares sont les membres du personnel portant un uniforme, mais à cette époque, c'était casquette et galons pour les contrôleurs, et tenue réglementaire pour les conducteurs. Sur le grand tableau qui ornait la salle de pause, nous pouvions même lire les sanctions à côté des noms des chauffeurs titulaires.

Les conditions de travail étaient difficiles. Surtout pour le manœuvre qui était chargé de nettoyer les fosses du dépôt, où s'entassaient huile, gasoil, poussière et autres salissures. Pouvoir rentrer chez moi à midi n'était qu'une maigre consolation. Une seule douche ne me suffisait pas. Une seule matinée, en revanche, était suffisante pour salir le bleu de travail que l'on m'avait donné. Pour le reste de la journée, et donc pour la semaine entière, il fallait que je me débrouille et que je porte mes propres habits.

Cette situation inconfortable m'a mis sur la route du syndicalisme sans que je le veuille. Elle m'a permis aussi, et surtout, d'en constater rapidement les vertus. Grâce à une personne respectueuse et respectée par l'ensemble de l'atelier du dépôt de bus, Victor Chavanon, syndicaliste délégué à la CGT<sup>1</sup>, qui, devant ma situation, est allé trouver en personne le chef de garage principal, Paul Biglia. Celui-ci a répondu à la demande de Victor Chavanon et a téléphoné au service de l'habillement pour que je puisse avoir la panoplie nécessaire à mon travail. J'ai ainsi vu le rapport de force se jouer sous mes yeux et tourner en ma faveur.

Nous étions alors au dépôt Saint-Pierre, qui existe toujours, mais avec quelques changements notables. À cette époque, ce dépôt était séparé en deux par une rotonde contournée par le tramway, avec d'un côté le garage dédié aux autobus et, de l'autre, le garage mixte accueillant tramways et autobus. Le bureau du chef Paul Biglia se situait à l'étage, pour mieux observer et surveiller l'atelier.

Si je dois mon engagement dans le syndicalisme à quelqu'un, il s'agit sans aucun doute de Victor Chavanon. Il faut reconnaître aussi que la CGT était très influente à la RATVM, comme au Port autonome de Marseille. Et j'ai très rapidement compris quelque chose que je vérifierai avec le temps et l'expérience. Dans une grande entreprise, le personnel doit être organisé afin de ne pas subir les diktats de la direction. J'ai donc naturellement continué à me syndiquer, même après mes expériences de manœuvre et de conducteur.

En tout, je n'aurai été employé au poste de manœuvre que trois années, de 1977 à 1980, et je serai resté conducteur de bus seulement trois années aussi, de 1980 à 1983. J'aimais pourtant vraiment ce métier, mais avec des collègues, nous aimions bien nous monter la tête au point de relève<sup>2</sup>, à Cas-

---

1 Confédération générale du travail, fondée en 1895.

2 Les conducteurs de bus ne rentrent pas toujours au dépôt lorsqu'ils ont terminé leur service : ils « passent » le volant à leur successeur à un endroit précis, qui est souvent celui où se croisent plusieurs lignes de bus. C'était le cas de Castellane.



tellane. Nous nous disions : « Et si nous passions le concours de contrôleur ? »

Les conditions de travail ne ressemblaient pas à celles d'aujourd'hui. Les journées des chauffeurs étaient longues, avec une large amplitude horaire, et nous étions nombreux à rester sur notre lieu de travail. Cela nous amenait à discuter durant des heures, à plaisanter, à refaire le monde, parfois même après avoir fini notre service. C'est donc sur un pari, très éloigné de mon rêve d'enfant, que j'ai passé le concours et que je suis devenu agent de maîtrise. J'ai rejoint, à ce moment-là, le syndicat de la maîtrise de la CGT – l'Union générale des ingénieurs, des cadres et des techniciens (UGICT) – où j'ai rapidement été élu délégué du personnel<sup>3</sup>, même si je savais que cela pouvait représenter un frein dans ma carrière.

Mon engagement syndical est alors devenu plus important et plus chronophage, avec la tenue de réunions deux soirs par semaine. Des réunions interminables à la Bourse du travail, près de la Gare Saint-Charles, dans une petite salle, avec des collègues qui intellectualisaient tous les sujets. Pour l'homme de terrain que j'étais, je dois reconnaître que cette méthode ne correspondait pas à mes attentes et que je trouvais cela très frustrant. Toutefois, cette expérience m'a quand même permis de rencontrer des personnes inspirantes, à commencer par Henri Krasucki<sup>4</sup>, le Secrétaire général de la CGT, lors d'un congrès à Montreuil, en 1984. À l'occasion d'un déjeuner, j'ai eu le privilège de partager sa table et découvrir l'homme qu'il était vraiment, lui, le rescapé des camps de la mort, brocardé par une certaine presse. Il était capable de vous parler tout aussi bien du monde du travail que du syndicalisme national et international. C'était un homme très cultivé et un fin mélomane. Au moment de nous quitter, et

---

3 Les délégués du personnel étaient élus et avaient pour mission de représenter les salariés. Créée par le Front populaire en 1936, cette fonction a été supprimée par le régime de Vichy, puis rétablie en 1946. Depuis la fin des années 2010, les délégués du personnel ont été remplacés par le comité social et économique dans le privé et par les comités sociaux dans la fonction publique.

4 Résistant et déporté pendant la Seconde Guerre mondiale, il fut le Secrétaire général de la CGT de 1982 à 1992.

après avoir reçu mes remerciements pour ce beau moment de partage, je n'oublierai jamais ses mots : « C'est moi qui te remercie, mon camarade, pour ton investissement auprès de tes collègues de travail. »

Il savait de quoi il parlait. Il est vrai que le monde du travail est un monde difficile, où les responsables syndicaux sont souvent en première ligne. Ce n'est pas à la Régie que nous prouverons le contraire. Des conflits majeurs, il y en a eu. Des grèves mémorables; qui ont marqué le pays tout entier, aussi. Que ce soit à la Régie ou dans une autre entreprise, lorsqu'un conflit éclate, tout devient très particulier et instable pour les salariés. Il est très difficile de tenir sur la longueur et, bien souvent, des victimes inattendues apparaissent.

En 1984, mon premier fils, qui avait quatre ans et demi à peine, a contracté une ostéomyélite<sup>5</sup> et a dû rester immobilisé sur un lit de l'hôpital d'Aubagne pendant des semaines. Cette maladie grave aurait pu ne pas être détectée et laisser des séquelles irréversibles si, à cette époque où les scanners n'existaient pas encore, notre médecin de famille, le docteur Alain Colombani, n'avait pas su poser le bon diagnostic et nous orienter vers le professeur compétent. Je garde de cet épisode angoissant le souvenir d'un homme et d'un docteur dévoué, loin de l'image du médecin-chef de la prison des Baumettes qu'il a été et qui lui a valu des déconvenues dans l'affaire du Juge Michel<sup>6</sup>. Cette épreuve m'a profondément touché. Qui ne l'aurait pas été ? Quand on quitte le travail pour se rendre tous les soirs au chevet de son enfant hospitalisé, il est très difficile de penser à l'organisation de la prochaine grève. C'est le cas aussi pour le plus engagé des militants. Car un militant est d'abord et avant tout une personne très humaine.

Malgré ces problèmes très durs et très particuliers, seul agent de maîtrise gréviste dans mon dépôt, j'ai mené une bataille portant sur les salaires en 1986.

---

5 L'ostéomyélite est une infection osseuse.

6 Le juge d'instruction Pierre Michel a été assassiné à Marseille en 1981.