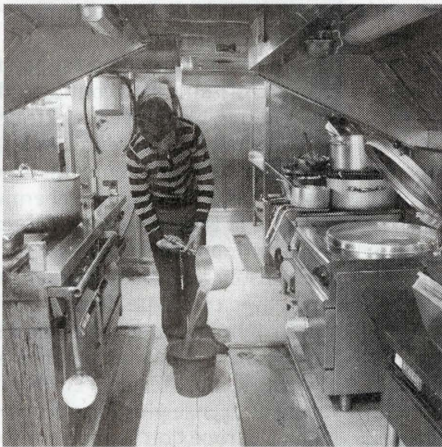


Dans le port de Sète (Hérault), le «Marrakech» est inaccessible (ci-dessous). Seuls les commandants du «Bni N'sar» autorisent les journalistes à monter à bord pour rencontrer l'équipage (ci-contre).

GILLES FAVIER/VU POUR «LE MONDE»



FLORENCE AUBENAS

Le serveur entre dans la salle à manger des officiers et, avec cérémonie, pose sur la table un plat de lentilles au mouton. Sous le portrait de la famille royale marocaine, l'horloge marque midi, l'heure immuable du déjeuner à bord du *Bni N'sar*. Près de la piscine vide, des marins briquent un ponton, le chef mécanicien bricole les moteurs, chaque homme à sa tâche, chaque cordage à sa place, comme si de rien n'était.

Pourtant, chacun le sait, le *Bni N'sar* est en train de sombrer. Ce n'est pas, bien sûr, une de ces catastrophes d'autrefois, brutale et héroïque, dans un tumulte de tempête, d'iceberg ou de chasse à la baleine. L'épopée du *Bni N'sar* est un naufrage d'aujourd'hui, interminable et silencieux dans l'immobilité d'un port. A Sète (Hérault), depuis près de cinq mois, 200 hommes d'équipage marocains et leurs officiers sont bloqués à bord de trois ferries de la Comanav-Comarit, une compagnie de Tanger. Le tribunal de Montpellier en a ordonné la saisie pour dettes.

A bord, faute de fioul, tout s'arrête peu à peu, les lumières s'éteignent, il fait de plus en plus froid. Le soir, les hommes s'éclaircissent avec des bougies fichées dans des goulots de bouteille. Il n'y a plus du tout d'eau chaude, presque plus d'eau froide, les toilettes sont condamnées. La peinture s'écaille, des moules ont colonisé les conduites d'eau de mer. Cela fait plusieurs mois que les salaires n'ont pas été payés.

Parfois, une camionnette livre de la nourriture, avec parcimonie. Quand il n'y a vraiment plus rien, un mandat de la compagnie finit par arriver, 1 000 ou 2 000 euros, de quoi permettre à un officier d'acheter des baguettes et des boîtes de thon. « On reçoit juste assez pour nous calmer », ose un marin. Les hommes d'équipage ont honte. « Cet abandon par notre compagnie ressemble à une tache sur le drapeau marocain », avance un autre. De temps en temps, des associations déposent des vêtements et des vivres devant les passerelles. Les marins n'y touchent pas. Cela leur fait horreur. « Nous ne sommes pas des mendiants : nous avons un travail noble et courageux. C'est nous qui devrions donner aux autres. »

A Sète, comme dans tous les ports du monde, on connaît bien ces histoires de marins perdus : il y en a partout, de plus en plus, abandonnés ici et là au hasard des faillites ou des carambouilles. « Depuis des années, le transport maritime sert de laboratoire aux déréglementations économiques et sociales de la planète », estime François Liberti, ancien maire (PC) de Sète et

toujours une des voix les plus écoutées en ville. Liberti en est sûr : ce qui se passe en mer finit par arriver sur terre.

Aujourd'hui, l'ITWF (International Transport Workers Federation), l'organisation la plus active du secteur, avance un chiffre stupéfiant : sur 40 000 navires en circulation, seuls 6 000 sont aux normes. « Et, avec la crise, on est en train de passer un nouveau cap », estime Jean-Luc Bou, un professeur qui a contribué à créer l'Association de défense des marins abandonnés de Sète, au début des années 2000. Pour tout le monde ici, l'affaire des trois ferries ne ressemble pas aux autres.

Le 6 janvier, quand le *Marrakech*, un des navires marocains, entre dans le port de Sète, le commandant, Ahcen Nabil, a juste assez de fioul pour arriver jusqu'au quai, pas une goutte de plus. L'armateur a réussi à trouver du carburant – à crédit, bien sûr – pour assurer la traversée depuis Tanger, même si les fournisseurs renâclent de plus en plus à l'approvisionnement. Les impayés se sont accumulés, jusqu'à 200 millions d'euros. Ce jour de janvier, un huissier attend le *Marrakech* sur le quai. La veille déjà, deux autres ferries de

la Comanav-Comarit, le *Bni N'sar* et le *Biladi*, ont été immobilisés à Sète.

On est en pleine période de Noël, une des plus chargées pour le transport des passagers. A la gare maritime de Sète, des centaines de familles piétinent au milieu des bagages et des chamailleries. Voilà trente ans que les lignes marocaines convoient bravement les émigrés de France, leurs enfants et maintenant leurs petits-enfants à travers la Méditerranée, vers Nador et Tanger. Un haut-parleur annonce soudain que le voyage est supprimé, sans remboursement ni report. Beaucoup n'ont pas de quoi rentrer chez eux. Dehors, il gèle. Il faut des vigiles et des chiens pour évacuer la foule.

A bord des bateaux bloqués, les équipages sont persuadés que la situation ne va pas durer, surtout sur le *Marrakech*. Des trois ferries, c'est lui le plus beau. « Beau » n'est peut-être pas le terme qui convient. Disons que le *Marrakech* a une légende, qui rejaillit sur toute la marine du Maroc : il est le bateau du roi. Après un attentat manqué contre son Boeing, en 1972, Hassan II avait pris l'habitude de le réquisitionner pour ses voyages à Alger ou

à Tripoli, créant un terrible et délicieux suspense dans les paisibles rotations du ferry : tout devait y être prêt pour le roi, à chaque instant, la suite royale avec le trône ou ses mets préférés. A présent, Hassan II est mort, Mohammed VI prend l'avion, le *Marrakech* accuse un sacré coup de vieux, et l'historique Comanav a été privatisée.

En 2009, sa branche ferry a été vendue 80 millions d'euros à la Comarit, jeune société de Tanger, un peu trop mégalo, un peu trop politique. Samir Abdelmoula, le fils du patron, s'est lancé dans des investissements faramineux juste avant la hausse du fioul et le début de la crise. Elu maire de Tanger puis évincé, membre du parti Authenticité et Modernité (proche du Palais) passé au Parti de la justice et du développement (islamiste, au gouvernement), Abdelmoula aime flamber. A Sète, certains soirs, quelques marins marocains ne résistent pas à contempler, fascinés, ses frasques et ses voitures de luxe sur le réseau Internet mis à disposition par le Seamen's Club. Il n'empêche : qui pourrait imaginer le bateau du roi abandonné comme un porte-conteneurs chinois battant pavillon de Sainte-Lucie avec des marins ghanéens ?

Parmi les marins bloqués, il y a une vingtaine de femmes. Cultivées. Jolies. La plupart affichent des « bac-plus-quelque-chose », comme elles disent. Pour toutes, embarquer à des postes de femme de ménage a pourtant été une aubaine, en ces temps de chômage. Au début du blocage, en janvier, elles aussi sont sûres de reprendre la mer très vite. Alors, en bandes enthousiastes, elles descendent au centre-ville de Sète : la saison des soldes vient de commencer dans les boutiques.

Mais les trois ferries ne repartent pas. Téléphoner chez soi, qui fut d'abord le premier des réconforts, devient vite une torture. Les familles, où l'argent n'arrive plus, « vont encore nous parler des crédits qu'on ne peut pas payer », soupire un mécanicien. Des maisons commencent à être vendues, des enfants retirés des écoles privées.

La compagnie n'envoie pas de communiqué. D'ailleurs, elle n'envoie rien ni personne. Chaque fin de semaine, elle annonce au téléphone une solution rapide. Puis rien. Aux marins qui protestent, des licenciements sont promis. La mer tenait les hommes ensemble, la terre les sépare. L'autre jour, le boulanger et le commissaire de bord se sont battus à propos des rations de nourriture sur le *Biladi*.

« Cet abandon par notre compagnie ressemble à une tache sur le drapeau marocain »
Un marin du «Bni N'sar»

Hervé Parage et Jacques Casabianca, deux commandants français qui se relaient aux manettes du *Bni N'sar*, sont les seuls à autoriser leurs hommes à s'exprimer à leur guise ou à laisser monter à bord journalistes et membres du syndicat ITWF. Quand Hervé Parage tente de se concerter avec les officiers des autres navires, il lui est ordonné de s'occuper de ses affaires.

A bord des ferries, chaque commandant s'est mis à édicter ses lois. Sur le *Biladi*, pendant des semaines, il a été interdit aux jeunes recrues de descendre à terre. C'est un Croate qui dirige, ne parlant ni français ni arabe, retranché devant la télé dans sa cabine, seule zone à bord où il reste du courant. Très vite, un autre officier a pris le pouvoir, craint surtout par les femmes. Un couvre-feu boucle le bateau à 23 h 30, elles se blottissent ensemble des nuits entières dans des cabines sans lumière, secouées de désespoir et de fous rires.

Après quatre mois sur le *Marrakech*, le commandant, Ahcen Nabil, se tient très droit sur le quai de Sète, visage austère, tenue impeccable d'officier, chemise blanche aux boutons d'argent, les mains si soignées qu'on les dirait gantées. Le commandant Nabil, 53 ans, ne se plaint pas. Il est au-delà du malheur, au-delà de l'humiliation. La compagnie le prend de moins en moins au téléphone. Il n'a plus la force de réunir ses hommes, auxquels il n'a de toute façon rien à dire. Commander un bateau immobile le long d'un quai lui semble bien plus terrible que par gros temps en mer. De l'autre côté du pont, des femmes du bateau cheminent vers le marché aux puces, où elles revendent peu à peu ce qu'elles avaient acheté pendant les soldes.

A la mi-mai, le gouvernement marocain a accordé une licence d'un an sur la ligne de Sète à une compagnie italienne, Grandi Navi Veloci, qui viendra avec ses propres bateaux. Premier départ le 28 mai, pour la saison d'été. Et tout le monde souffle : les Marocains de France pourront partir en vacances au pays, le trafic va reprendre au port de Sète, qui accuse 1,5 million d'euros de manque à gagner sans les ferries et leurs 200 000 passagers annuels. Le brouillard, en revanche, entoure toujours la Comanav-Comarit, dont la vente des actifs ne couvrirait que 25 % des dettes.

Trois ferries et 200 marins restent là, aimantés entre eux et à leur bateau. « Si on part, c'est foutu : plus aucune chance de sauvegarder nos emplois ou de toucher nos salaires », dit un marin. Quelques-uns redoutent même le retour au pays, les crédits, les menaces : « Et si la police nous attendait à l'aéroport ? » Un plan de rapatriement des équipages est à l'étude. Près de la gare maritime, un fonctionnaire de la police de l'air et des frontières soupire : « Ça y est ? Ils s'en vont ? Pour une fois que des gens veulent faire repartir des Arabes, j'espère qu'on va les laisser bosser. »

Plus loin, sur un bras de mer, un ponton a été surnommé « le quai de l'oubli ». C'est là que viennent mourir les navires abandonnés : des techniciens ont commencé à prendre des mesures pour y amarrer « le bateau du roi ».

Sur Lemonde.fr

Voir le portfolio

Quai de la galère

Trois ferries marocains, saisis pour dettes, sont immobilisés à Sète depuis près de cinq mois. A bord, 200 membres d'équipage vivent dans des conditions précaires. Histoire d'un naufrage d'aujourd'hui