

Claude Martinand est décédé

Claude Martinand est décédé le 10 juin des suites d'une longue maladie. Il a marqué l'histoire des transports de la France. Polytechnicien et ingénieur des Ponts, Claude Martinand a dirigé le cabinet de Charles Fiterman, alors ministre des Transports du premier gouvernement de Pierre Mauroy, de 1981 à 1984. Il a continué sa carrière à l'Institut géographique national jusqu'en 1989 avant de rejoindre la direction des affaires économiques et internationales du ministère de l'Équipement et des Transports jusqu'en 1997. Il a ensuite été le premier président de RFF (Réseau ferré de France) jusqu'en 2002. Il a gardé le titre de président d'honneur de RFF.

Jürgen Weber, nouveau président d'Hapag Lloyd

Jürgen Weber a été nommé président du directoire de l'armement allemand Hapag Lloyd. Il remplace Michaël Frenzel, « qui a quitté son poste de président comme prévu », indique un communiqué de l'armement. Jürgen Weber a été auparavant président de Luftansa, de 1992 à 1998, quand la compagnie aérienne détenait des participations dans Hapag Lloyd.

Un audit de la concession de DP World à Dakar

Dans un entretien au quotidien *Le Populaire*, le nouveau directeur général du Port de Dakar, Cheikh Kanté, a déclaré, à propos de la concession de DP World dans le port sénégalais : « Ce qui est sûr, c'est que je ferais auditer les conditions de mise en concession de ce terminal par les organes de l'État habilités. Les conclusions serviront de support aux autorités compétentes pour prendre toute décision. » Depuis plusieurs semaines, DP World est l'objet de nombreuses attaques sur la gestion de sa concession de Dakar.

NANTES SAINT-NAZAIRE

Un accord trouvé après la grève des officiers de ports

En 35 ans de vie portuaire, le mouvement des officiers est une première pour leurs métiers de fonctionnaires détachés d'État. Trois jours de grève qui ont connu une issue trois jours après, alors qu'un deuxième préavis avait été déposé.

« Dans la négociation et la rédaction de l'accord, la direction du Grand port maritime a veillé à éviter un effet d'aspiration par les officiers des autres ports », dit Pascal Pontac, pour la CGT. Il n'est donc pas question de l'application *stricto sensu* de la convention collective nationale unifiée, que réclament les officiers de ports. Devant le refus de discussion, ils ont fait grève 72 heures, jusqu'à l'annulation d'une course au large en faveur de la SNSM, alors que nombre d'entre eux sont membres de la société de sauvetage, certains

même commandant de vedettes, dont une est justement sortie au large du Croisic alors que les écluses de Saint-Nazaire étaient bloquées pour la course.

« On n'a pas abouti sur le 13^e mois. Juste un bonus de 5 % [alors que la convention collective aurait octroyé 8,33 % du salaire annuel], mais avec les hausses sur les primes de postes, les temps de relève et de récupération, on a trouvé un bon accord, trois jours après un conflit qui aurait pu être évité si la négociation s'était ouverte avant », ajoute Pascal Pontac. « Il y a eu une pression

de l'Union des ports français, notre direction a craint la contagion aux autres ports, en créant un précédent vis-à-vis de la convention collective, confirme Didier Adam, pour FO. On n'en sort pas en se glorifiant. On n'a pas obtenu la PGA [prime de gratification annuelle], mais dispatché d'une autre manière, avec les relèves de quart, l'ancienneté, ça revient à peu près aux 8 % sur deux ans. » La direction des ressources humaines du GPM n'a pu être jointe à temps pour donner son analyse. Malgré le souci de ne pas créer de jurisprudence, nul doute que les quelque 250 officiers de ports des GPM français ont suivi avec attention l'issue du conflit en Basse-Loire. ■

Nicolas de la Casinière

Comarit : 149 marins rapatriés

Le 8 juin, 149 des 191 marins de la Comarit ont été rapatriés vers le Maroc. Parmi les autres marins, 39 restent à bord des ferries pour les opérations de maintenance et trois autres ont décidé de ne pas repartir tout de suite. Dans un communiqué de la préfecture de l'Hérault, il est précisé que « chaque marin s'est vu remettre un pécule de 300 €. Il s'agit d'une mesure exceptionnelle décidée par la France (le ministère des Transports et de l'Économie maritime) à titre humanitaire ». Les marins ont été embarqués dans un autobus vers l'aéroport avant de rejoindre leur avion qui a décollé de Montpellier à 19h10. La fin d'une attente de cinq mois pour les marins de ces ferries de la Comarit-Comanav. Le 5 janvier, le tribunal de commerce de Montpellier ordonne la saisie et l'immobilisation des navires de la Comarit-Comanav en raison d'impayés. Il est question notamment de travaux réalisés sur les ferries dont l'armateur ne s'est pas acquitté. Pour pallier l'arrêt des liaisons entre le port de Sète vers ceux du Maroc, Tanger et Nador, l'armateur italien Grandi Navi Veloci



a aligné un navire uniquement sur Tanger. Une nécessité pour l'EPR Sète Port Sud de France qui voit la saison estivale arriver à grand pas et risque de perdre un trafic de 200 000 passagers par an si le conflit demeure. Un conseil d'administration se tient le 14 mai au cours duquel il est décidé de céder la place de premier créancier, que le port détient pour les frais liés au stationnement, au profit des marins. La facture est évaluée aux environs de 130 000 €. Le dossier Comarit-Comanav prend une dimension internationale et méditerranéenne avec un pool bancaire dominé par la BCP. ■ Hervé Deiss