

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.

« **D**ans 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

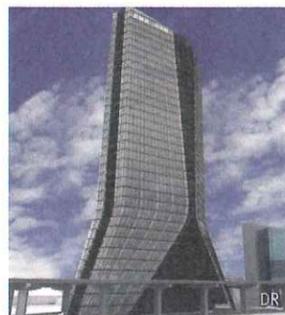
Le 8 juin, 149 des 191 marins de la Comarit ont été rapatriés vers le Maroc. Parmi les autres marins, 39 restent à bord des ferries pour les opérations de maintenance et trois autres ont décidé de ne pas repartir tout de suite. Dans un communiqué de la préfecture de l'Hérault, il est précisé que « *chaque 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

L'alliance MSC-CMA CGM susciterait des interrogations

Le partenariat entre MSC et CMA CGM annoncé le 1^{er} décembre « serait dans le collimateur de Bruxelles, qui craint un abus de position dominante sur des routes majeures où les deux géants pourraient imposer des tarifs plus élevés aux chargeurs », écrivent Les Échos dans leur édition papier du 29 mai. Le 9 décembre, le JMM a rappelé que l'air du temps n'était pas précisément favorable aux transporteurs de lignes conteneurisées qui n'ont sans doute pas oublié la journée du 17 mai durant laquelle la direction de la Concurrence de la Commission européenne a fait faire des « descentes » dans divers bureaux de compagnies installées dans l'UE.



L'Italie en infraction sur la sécurité maritime

La Commission européenne a envoyé un avis motivé au gouvernement italien afin qu'il se mette en conformité avec la directive en matière de sécurité des navires (directive 2010/68). Elle a constaté qu'aucune transposition de la directive sur les normes de sécurité européennes n'a été faite dans le cadre juridique italien. La directive s'applique à des équipements tels que les engins de sauvetage, les équipements de protection contre l'incendie et les équipements de radiocommunication à bord des navires de l'UE, dans l'objectif de garantir un niveau élevé de qualité et de sécurité. En 2010, la Commission a actualisé les règles en vigueur en matière d'équipements marins.

SO₂ : la Commission européenne rentre dans le rang mondial

Le 15 mai, un compromis a été trouvé au Comité des représentants permanents (des États membres auprès de l'Union européenne) concernant la volonté de la Commission européenne et de certains États d'aller au-delà des exigences de l'annexe VI de la convention Marpol.

Sous réserve du vote, début juillet, du Parlement européen qui était favorable à un durcissement de la norme mondiale, le compromis consiste « simplement » à respecter une partie du calendrier de l'annexe VI, à savoir l'utilisation de fuel à 0,1 % de soufre dans les zones de contrôle des émissions (Seca) à partir du 1^{er} janvier 2015. Sont concernées la Manche, la mer du Nord et la Baltique.

L'annexe prévoit également l'utilisation de fuel à 0,5 % dans le reste du monde à partir du 1^{er} janvier 2020 ou 2025, selon les résultats d'une analyse qui devra être réalisée en 2018 sur les disponibilités mondiales de ces combustibles. Le compromis européen a décidé de respecter

ce taux dès 2020, sans étude de disponibilité.



Il a également été décidé de respecter la règle 18 de l'annexe qui prévoit la possibilité pour les États de ne pas sanctionner les navires qui pourront démontrer avoir été dans l'incapacité de se fournir en carburant désulfurisé. La Commission européenne n'est pas autorisée à créer par actes délégués des Seca. L'OMI respectant le cadre de référence. Par contre, la Commission est invitée à fournir une « boîte à outils » plus conséquente à matière de mesures d'accompagnement au respect des normes. Des propositions devront être faites avant la fin d'année. Le compromis a conservé l'idée selon laquelle la Commission pourra, d'ici à fin 2013, faire une proposition législative complémentaire sur le sujet. En bref, si tout n'est pas parfait, c'est-à-dire conforme à l'annexe VI de Marpol, les opposants au projet de la Commission ont sauvé l'essentiel. ■

Michel Neumeister

Au conseil européen des Transports du 7 juin

La 3 171^e session du conseil de l'Union européenne du 7 juin a été consacrée aux transports. Les ministres des Transports doivent approuver une orientation générale partielle sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), le futur instrument de financement pour les réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications. Les ministres prendront note de l'état d'avancement des travaux relatifs à deux propositions de directives établissant les responsabilités de l'État du pavillon, d'une part, et de l'État du port, d'autre part, relatives à l'application de la convention du travail maritime adoptée par l'OIT en 2006. Selon la présidence danoise, les États membres ont « bien accueilli » ces propositions mais en même temps, de nombreuses délé-

gations insistent sur la « nécessité de s'en tenir davantage à la lettre » de la convention. Certains États du pavillon demandent que soit prévue la possibilité d'exempter les navires plus petits des inspections périodiques, comme le permet la convention, et que soit reporté le délai de transposition. Certains États du port demandent plusieurs « clarifications », notamment en ce qui concerne les États membres qui n'ont pas ratifié cette convention. Enfin, le Conseil tiendra un débat sur le suivi du projet pilote sur la « ceinture bleue », mené en 2011, dont l'objectif est de simplifier les procédures administratives applicables au transport maritime entre les ports situés dans l'UE au moyen des capacités de surveillance modernes. ■

M.N.

NANTES/SAINT-NAZAIRE

Les officiers de ports revendiquent leur 13^e mois

Le litige porte sur l'application de la convention collective nationale unifiée, et le protocole annexé, tous issus de la réforme portuaire, en vigueur depuis mai. Les officiers de ports s'estiment discriminés, privés de la prime de gratification annuelle, 13^e mois octroyé aux autres salariés.

En Basse-Loire, la profession n'a jamais fait grève. Sans précédent, les 34 officiers de port et officiers adjoints du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, syndiqués (CGT, FO) ou non, ont fait 72 heures de grève dès le 1^{er} juin au matin. Le préavis a été déposé sept jours avant. La direction du port n'y a pas cru, ne prévenant ni les soudeurs et les sabliers, ni la SNSM qui devait tenir une course de

voile, finalement annulée le dimanche. « Les soutages ont été autorisés sans les consignes de sécurité de la capitainerie, ce qui a été ressenti comme un mépris pour la profession », dit Didier Adam, délégué FO. Le dialogue n'a été ouvert qu'*in extremis* le 1^{er} juin soir, pour ne proposer que 3,6 % de hausse progressive de salaire, en trois ans, alors que la convention collective prévoit 8,33 % du salaire annuel.

Pour la direction du GPM, la revendication relèverait d'une « interprétation contestable » de la convention collective. « Le texte manque de clarté, concède Yves Tual, CGT, mais ces personnels au statut de fonctionnaires détachés d'État sont bien liés au GPM. La convention collective doit leur être appliquée. » Les négociations baladent les demandes entre plan local et national. Enjeu : le précédent nantais pourrait s'appliquer aux quelque 250 officiers de ports des GPM français. Rouverte le 4 juin, la négociation n'a pas abouti. Nouvelle rencontre prévue dans la semaine. ■

Nicolas de la Casinière

La SNCM locataire de son siège historique

La transaction s'est effectuée en toute discrétion. Alors que la banque Natixis et le fonds américain Colony Capital se sont alignés sur les rangs, c'est finalement ANF Immobilier, associé au groupe Eiffage, qui s'est porté acquéreur du siège social de la SNCM. La transaction, assortie de clauses suspensives, comme la date de libération des murs, se monte à 19 M€. Que deviendra l'immeuble style art déco à la façade classée situé face au quai de la Joliette et au cœur du nouveau quartier d'Euro-méditerranée ? Les nouveaux propriétaires pourraient y édifier un hôtel, des logements, des bureaux, un grand magasin à



Robert Villena

L'Assemblée Générale du Syndicat Professionnel du Lamanage des ports de La Manche Mer du Nord et Atlantique (SPLMNA) s'est tenue à Bordeaux le 31 mai dernier.

A cette occasion le bureau a été renouvelé et comprend les membres suivants:

- Président :**
Quentin GUTIERREZ, Lamanage Le Havre
- Vice Président :**
Jean-Luc DESMARS, Lamanage Donges-Nantes
- Vice Président :**
Alain CHALME, Lamanage Bordeaux
- Trésorier :**
Bruno HUET, Lamanage La Rochelle-Charente
- Secrétaire :**
Philippe CROS, Lamanage Dunkerque
- Secrétaire :**
Jean MARION, Lamanage Rouen-Dieppe

La prochaine Assemblée Générale se tiendra à Dunkerque au printemps 2013.

IMTM : le droit et les armements

Le 18 juin, l'IMTM organise un après-midi autour des questions juridiques et des armements à la faculté de droit d'Aix-Marseille. Les débats débiteront à 14h30 avec Raymond Vidil, président d'Armateurs de France, qui abordera l'impact du droit sur l'armement français. Ensuite, Jean-François Leclercq, procureur général près de la cour de Cassation de Belgique, prononcera une conférence sur les obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage. Jacques Truau, président du Club de la croisière, viendra parler de ce sujet. Jacques Bonnaud, avocat au barreau de Marseille, continuera sur le droit maritime national avant qu'Alexandre Job, de la direction des grands contentieux de Total, aborde la question du préjudice écologique dans le procès Erika. Enfin, Philippe Delbecq, professeur à l'université de Panthéon Sorbonne, clôturera cette journée sur les mesures provisoires et conservatoires dans les sinistres majeurs.