

TK Bremen. Réaction des officiers de ports

Les officiers du port de Lorient accusés d'avoir laissé le cargo TK Bremen quitter le port de Lorient une veille de tempête font comme les policiers. Muselés par leur droit de réserve, ils confient leur parole à leur délégué syndical.



L'officier de port lorientais a donc respecté les procédures ? Un mauvais procès est donc fait aux officiers de port ?

Oui. Le commandant de port a organisé une réunion la veille avec les agents des navires pour les informer des conditions météo. Nous avons été surpris de lire les attaques du président de région sur ce dossier.

Depuis la loi de décentralisation de 2006, l'État met ses agents à disposition pour l'attribution aux navires de places à quai. Si le commandant avait dit, vous devez partir, il n'y a pas de place - ce qui n'était absolument pas le cas - c'était au nom de la Région. Nous avons deux patrons, l'État et la Région et là l'un d'eux nous tape dessus.

Que comptez-vous faire pour éclaircir la situation ?

On va faire un retour d'expérience sur cet accident: une fiche réflexion, qui rappelle à tous les collègues la législation en vigueur.

On va demander un rendez-vous à la Direction générale des infrastructures des risques terrestres et maritimes qui dépend du ministère de l'Écologie, pour savoir quelles sont leurs intentions d'évolution au sujet de la réglementation. Il faut réfléchir à ce qu'il faut faire pour renforcer la capitainerie. S'il y a des besoins en matériel ou en effectifs.

Propos recueillis par S.P.

Pourquoi montez-vous maintenant au créneau pour défendre vos collègues officiers de port lorientais accusés par les associations écologistes d'avoir laissé partir le TK Bremen, la veille d'une tempête ?

Éric Destable, secrétaire général du syndicat national des officiers

de port Force ouvrière: tous les officiers de port - nous sommes 420 en France et dans les Dom/Tom ont été indignés par ces attaques. Les officiers de port sont des fonctionnaires. En tant que tels, ils n'ont pas le droit de réagir. Nous avons décidé de faire comme les syndicats de policiers pour défendre nos

camarades. C'est le syndicat qui s'exprime pour rappeler la réglementation en vigueur.

L'officier de port de service le jeudi 15 décembre pouvait-il empêcher le TK Bremen de prendre la mer ?

Non. La capitainerie a fait ce que lui permettaient de faire les

textes. Le texte R 304-11, cité par l'association Robin des Bois, définit ce qu'un commandant de port peut faire pour retenir ou non un navire. La seule possibilité, c'est de prévenir le centre de sécurité des navires qui peut immobiliser un bateau, si ses agents constatent un problème technique engageant la sécurité.

Le code des transports ne nous permet pas d'empêcher un navire de sortir en mer à cause de mauvais temps. Il n'est pas normal d'argumenter dans le sens contraire. Si on veut interdire la sortie de navire pour cause de météo, au législateur de nous donner le pouvoir de le faire.

Un homme un métier. Bruno Leplatois, maître de port



Bruno Leplatois, maître de port à Port-Louis, qui offre 450 places au ponton, dont 50 pour les visiteurs, et ouvrira une aire de carénage de 1.200 m² le mois prochain.

Oui, on peut désormais être maître de port sans afficher un passé de capitaine de marine, ou d'expert de la navigation. La preuve avec Bruno Leplatois, 49 ans, aux commandes des pontons de Port-Louis depuis janvier 2007.

Son parcours: études en mécanique et génie civil, expérience professionnelle dans le bâtiment d'abord, puis la gestion d'un magasin de musique, avant quinze années dans la plongée nautique sportive, comme éducateur sportif puis patron d'un centre de plongée, à Kerguelen.

« Le métier a vraiment évolué. Il ne s'agit plus de gérer l'arrivée des bateaux et leur placement au port; on est dans la gestion financière et commerciale, le relationnel avec les institutions politiques, sportives, associatives et surtout l'initiation de projets. Ça va avec l'évolution de la plaisance: nos visiteurs sont aussi en attente de services, et d'une offre culturelle », explique Bruno Leplatois.

« Rassembleur, pas chef d'orchestre »

Et bien sûr, on ne pilote pas de la même façon le port de la BSM, temple des engins high-tech, et celui de Port-Louis, où les coques inférieures à six mètres sont majoritaires.

« Ici, on est dans un site assez fabuleux, en entrée et sortie de rade, en cœur de ville, adossé à un site historique. On se tourne plus vers ce côté patrimoine historique ». Un cap qui se retrouve dans l'animation du port, avec son événement fort, les voiles de la Citadelle, réunion de voiliers classiques des années 50 à 70, qui a lieu tous les deux ans.

« Rassembleur et animateur plus que chef d'orchestre », le maître de port ne donne en effet pas forcément toujours le rythme. L'été, son petit port peut accueillir jusqu'à une centaine d'escales par jour, quand il n'y a parfois qu'une poignée hors saison.

Kergroise. Plus d'optimisme pour 2012

Pas de gros bouleversement sur les quais de Kergroise en 2011. Le port de commerce maintient ses volumes débarqués, dans un contexte social difficile et aborde 2012 avec davantage d'optimisme.



Au port de commerce, le vrac agroalimentaire destiné à la fabrication de nutrition animale se taille toujours la part du lion, avec un très léger fléchissement.

Un léger fléchissement, mais pas de quoi dramatiser. C'est l'analyse faite par les deux sociétés de manutention du port de commerce, chargées du trafic de Kergroise: l'OMA et Le Bras.

Le vrac agroalimentaire destiné à la fabrication de nutrition animale se taille toujours la part du lion, avec un très léger fléchissement. Il a été débarqué sur les quais 980.000 tonnes de vrac agroalimentaire en 2011, contre 1,18 million de tonnes en 2010. « On a eu une baisse d'importation de soja (- 200.000 tonnes), concurrencé par le colza », explique Jean-Luc Kerverrec, directeur de l'OMA.

Le soja reste tout de même le premier produit débarqué à Kergroise

(559.000 tonnes), suivi par le tournesol (164.000 tonnes), le maïs (37.000 tonnes).

Flambée des prix

2011 a été marquée par la flambée des prix des céréales jusqu'à la moitié de l'année. Avec des tonnages importants en sorgho (10.000 tonnes, orge (6.000 tonnes), maïs (26.000 tonnes) et blé (86.000 tonnes).

Les entreprises qui opèrent à Kergroise abordent 2012 avec un peu plus d'optimisme. « L'année dernière nous avons eu des problèmes sociaux une bonne partie de l'année », explique Jean-Luc Kerverrec. Même s'ils concernaient tous les ports, les trafics ont été pénalisés. On est sur des

marchandises qui ne peuvent être détournées. Il faut bien nourrir les porcs... Nous espérons maintenant une année 2012 socialement apaisée ».

Climat social apaisé

Le ciment a légèrement progressé en 2011 passant de 52.000 à 59.000 tonnes, même chose pour les engrais passant de 3.300 tonnes en 2010 à 7.900 en 2011. Le reste des trafics est stable à quelque chose près: ferraille, pneus, bois ou pâte à papier. À noter, l'arrivée d'un nouveau trafic - la pierre ponce - qui, à raison d'un bateau par an, reste marginal. « On souhaite que le climat social apaisé permette d'attirer de nouveaux trafics », souligne

Arnaud Kühn, directeur de la société Le Bras, opérateur portuaire.

« On constate tout de même qu'on a de moins en moins de gros bateaux, même si l'allongement du quai principal et l'approfondissement du chenal permet de les recevoir dorénavant à pleine charge. Nous avons quelques pistes pour attirer des trafics accessoires. Mais elles ne sont pas suffisamment abouties pour qu'on en parle. Nous sommes sur des trafics agroalimentaires qui ont moins subi que les trafics industriels. Des négociations sociales sont en cours. J'espère qu'elles aboutiront ».

Sophie Paitier