

TRAVAIL. Une récente étude de l'Insee s'intéresse au Grand port maritime (GPM)

Activités du port :

Organiser de A à Z la venue d'un bateau dans un port. Voilà le job d'agent maritime qu'exerce Grégoire Gaube.

La chaîne portuaire est une machine bien huilée. Armateur, opérateur, affréteur, courtier, agent maritime, ouvrier, ingénieur, chacun y a sa partition à jouer.

Grégoire Gaube est un véritable homme-orchestre lors de l'escale d'un navire : « L'opérateur exploite le bateau et paye à l'armateur un loyer mensuel de plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de milliers de dollars ; c'est en quelque sorte une location longue durée ».

Transmettre les infos aux différentes parties prenantes

« L'armateur charge du fret (marchandises) à transporter, en cherchant à effectuer le plus de voyages possible pour rentabiliser son navire », poursuit l'agent maritime à la French Atlantic Ship Agencies. L'affréteur, lui, cherche un navire, « c'est-à-dire une capacité de transport et contacte pour cela son courtier maritime, chargé de faire le lien entre lui et l'armateur du navire ».

Le type de navire étant fonction de la cargaison à transporter, le courtier appelle



Grégoire Gaube a ouvert en décembre 2011 son agence « French Atlantic Ship Agencies » au rond-point de Gron, à Montoir. PO-F. LB

son réseau d'armateurs. « Il leur fait savoir qu'il recherche un bateau pour un client souhaitant transporter une marchandise de tel port à tel port, à telle date. Et c'est l'armateur qui propose tel prix de la tonne à l'affréteur ». Qu'il accepte, ou pas.

Les yeux et les oreilles

« L'agent maritime doit être les yeux et les oreilles des gens (l'armateur et l'affréteur) qui lui ont confié le navire en escale ».

Il conseille ainsi l'armateur par rapport aux données techniques du bateau, « s'il est acceptable au port ou pas selon ses dimensions, sa hauteur par rapport au portique du quai, etc. À Saint-Nazaire, tous les bateaux ne passent pas dans l'écluse... ». Le tirant d'eau est aussi à prendre en compte, notamment à Nantes (entre 7,50 m et 8,50 m au maximum selon les postes du port et les conditions hydrologiques : crue, sécheresse...).

Une fois tous ces éléments réunis, l'agent maritime est en mesure de chiffrer le coût de l'escale du navire. Celle-ci doit être la plus courte possible, « de manière à limiter les frais pour l'armateur et l'affréteur », résume Grégoire Gaube. C'est un travail qui demande beaucoup de disponibilité : le week-end, de nuit, les jours fériés ». Les autres métiers du port aussi.

Franck Labarre

ZOOM



Charger les cales dans le bon ordre, en fonction de la densité de la marchandise. PO

Veiller au « respect du stress du navire »

Interface. L'agent maritime s'assure du bon déroulement des opérations commerciales (chargement/déchargement), en étroite collaboration avec les sociétés de manutention. Il monte à bord pour gérer les différentes demandes de l'équipage (relèves, rendez-vous médicaux, etc.). Les contraintes de stabilité sont vues avec le commandant car il faut veiller au « respect du stress du navire : il s'agit de charger les cales dans le bon ordre, en fonction

du coefficient de densité de la marchandise ». L'agent sert aussi d'interface avec le GPM et les douanes. Il contacte le pilotage (les Pilotes de Loire guident le capitaine dans le chenal de l'estuaire), le remorquage et le lamanage (les lamaneurs amarrent le navire au quai). Il est également en relation avec le manutentionnaire qui gère les divers terminaux (marchandises diverses et containers, pétrolier, gazier, vrac...).