

Fédération des Associations d'Accueil de Marins
Membre du Comité International pour le Bien Etre des Gens de Mer (ICSW)
56 rue Falguière 75015 PARIS
N°73 Septembre/Octobre 2011
France Ports Accueil

Edito
CRISE FINANCIERE ET SOLUTIONS

Dans nos foyers, comme ailleurs, la « crise » n'est pas sans conséquences. Les quelques recettes sont en diminution tant du fait de la baisse du pouvoir d'achat des marins que des budgets de « rigueur » des collectivités locales. L'équilibre des comptes, déjà difficile, traverse, cette année, une zone de « vent debout ».

Cette situation qui, hélas, perdurera en 2012, ne fait que renforcer les deux voies que la FAAM préconise depuis plusieurs mois, pour assurer la pérennité de nos associations et donc celle de l'accueil des marins dans nos ports :

- la mise en place de cette redevance bien-être, obligatoire pour tous les navires en escale dans nos ports. Car la « contribution volontaire » payée par quelques agents, refusée par beaucoup d'autres, n'assure pas cet « appui financier régulier et suffisant » prévu par le texte de l'OIT . Je n'en veux pour preuve que la réaction des agents maritimes du premier port français. Contactés ces derniers mois, par lettre puis lors d'une de leurs réunions, par le Président de la commission portuaire de bien-être, ils n'ont pas souhaité répondre à cette relance de la contribution mais ont exprimé clairement que la rendre obligatoire ne leur poserait aucun problème vis à vis des armateurs qu'ils représentent ! Son incidence sur le coût de la marchandise est en effet dérisoire (voir les précisions de l'amiral DAMBIER)
- Une coopération plus étroite avec l'AGISM . Le changement de portage (la DAM se substituant à l'ENIM pour l'attribution des subventions concernant l'accueil des marins étrangers et ce par la procédure des marchés publics) rend souhaitable la signature d'une convention AGISM / FAAM pour définir les modalités de cette coopération, au-delà de celle, très appréciée, qui est apportée à Calais, au Havre, à Brest et à Marseille.

Comme cela a été rappelé lors du colloque de l'Association Française de l'OIT et comme viennent de le préciser plusieurs questions posées par les parlementaires, la pérennité de nos associations est la condition de la bonne application des engagements pris par la France en ratifiant la 163 (et bientôt je l'espère, la Convention consolidée) de l'OIT. Ces deux voies, énoncées ci-dessus peuvent l'assurer et ainsi, conserver le « triple A » (Accueil – Attention – Assistance), que les marins donnent en matière de bien-être à nos ports ! Alain Coudray

Souvenir

Il y a quarante ans, le 9 novembre 1971, à une vingtaine d'heures d'arriver au Havre , le cargo de 9300 tonnes des Messageries Maritimes « MAORI » coulait. Sur les 39 membres d'équipage il n'y eut qu'un seul survivant, sauvé par sa combinaison de plongée. Nous ne les oublions pas. A.Llorente.

Sommaire

C'était il y a dix ans ...	Page 1
International (ratification de la MLC 2006, Bien- être des Gens de Mer, Aide aux Victimes des pirates,fusion ICSW/ISAN)	Page 2
Commissions Portuaires de Bien-Etre (Nantes/St-Nazaire-Calais-Bordeaux –Marseille)	Page 2
Contributions armateurs	Page 3
Démarches auprès des parlementaires	Page 4
Nouvelles des ports	Page 4

C'ETAIT IL Y A DIX ANS ...Le 3 décembre 2001 à l'initiative de Patrick Chaumette se tenait la première assemblée générale de l'Observatoire des Droits des Marins .La FAAM

est présente dans son conseil d'administration et son comité d'orientation. En dix ans le bilan est éloquent, notamment en réunissant chaque année dans des journées de grand intérêt tous

les acteurs de ces droits des marins Merci à tous les collaborateurs de cet organisme et spécialement à Véronique Aubert qui maintient avec gentillesse la vitalité de ce réseau important. Cette fin d'année 2001 sera marquée par quelques événements : le départ en « retraite » de deux grandes figures de l'accueil des marins : Tony RIMMER et René TANGUY

qui marquèrent les ports de Dunkerque et Marseille – la création du premier conseil de bien-être à Marseille, avec sept ans d'avance sur les officielles commissions portuaires – la réunion de concertation entre l'AGISM et l'association havraise d'accueil, une initiative qu'il sera bon de reprendre au plan national dans les mois qui viennent.A.C.

INTERNATIONAL

Ratification de la MLC 2006 : Donnant suite à la décision de 2007 du Conseil de l'Union Européenne autorisant les Etats membres de l'Union Européenne à ratifier la MLC 2006 dans l'intérêt de la Communauté Européenne, le Luxembourg devient le Cinquième Etat membre de l'UE, après la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne et la Lettonie, à l'avoir fait et le 19ème Etat membre de l'OIT à ratifier la convention n°185 (inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer). Cette ratification envoie un message opportun aux 22 autres Etats membres de l'UE, en soulignant qu'il est nécessaire d'agir rapidement pour permettre aux gens de mer à travers le monde de bénéficier de cette Charte des droits et aux armateurs d'être soumis à des règles du jeu

égales pour tous. La ratification de la MLC 2006, par le Luxembourg porte à 19 le nombre d'Etats membres de l'OIT représentant plus de 54 pour cent du tonnage brut mondial. Il est prévu que les 11 autres ratifications seront enregistrées avant la fin de l'année 2011, ce qui permettrait l'entrée en vigueur de la MLC 2006 en 2012. Selon le représentant de la DAM au colloque AFOIT, la ratification par la France pourrait intervenir au second semestre 2012, car les nouvelles dispositions constitutionnelles exigent avant ratification, une « évaluation de l'intégration normative », c'est-à-dire en clair une expertise juridique de la convention et de ses conséquences pour la réglementation nationale et la consultation des partenaires sociaux et du Conseil d'Etat. D'où quelques retards.

Bien Etre des Gens de Mer : Tableau d'Honneur : le 12 décembre aura lieu au BIT à Genève la remise des prix récompensant la compagnie de navigation, le port, le foyer

d'accueil et les personnalités élus par les marins comme étant les meilleurs dans le domaine du Bien Etre des marins

Aide aux victimes des pirates : une nouvelle association, Maritime Piracy Humanitarian Programme, a été créée pour venir en aide aux marins victimes des pirates et à leurs familles. Fondée par ITF elle regroupe armateurs, agents maritimes, syndicats, associations caritatives. On assiste à une

aggravation de la situation des marins kidnappés. Les pirates somaliens les maltraitent avec une grande violence et leur donnent ensuite la possibilité de téléphoner à leurs familles qui, alarmées, font pression sur les armateurs pour qu'ils versent les rançons demandées.

ICSW et ISAN (International Seafarers Assistance Network) annoncent dans un communiqué commun la fusion des deux associations. ISAN, qui offre 24 heures par jour, toute la semaine, un service multilingue d'aide téléphonique aux marins et à leurs

familles viendra compléter l'action d'ISCW. Cette nouvelle association comprend employeurs et employés, organisations caritatives et un appel est lancé à toutes personnes voulant soutenir son action. Le nouveau numéro de téléphone est 44((() 300 012 4279

COMMISSIONS PORTUAIRES DE BIEN ETRE

La commission portuaire du bien-être des gens de mer de Nantes / Saint-Nazaire a enfin tenu sa première réunion d'installation le vendredi 18 novembre 2011. Un arrêté du préfet de région est intervenu le 9 août 2011, désignant les membres de la commission : représentants des associations d'accueil des gens de mer, d'armements, de syndicats de marins, d'opérateurs et agents maritimes, du Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire, des collectivités territoriales, de l'administration maritime, de l'inspection du travail du service social des gens de mer. Il s'agit de l'installation de la 14ème commission portuaire, seul Fort-de-France a plus de retard. Il s'agit d'examiner l'adéquation

aux besoins des marins en escale ou en transit sur l'estuaire de la Loire, des moyens et services mis à leur disposition. Ils dépendent essentiellement de trois associations installées, l'une à Saint-Nazaire, l'autre à Montoir-de-Bretagne, et la 3ème à Trente moult (Rezé) dans des locaux fort peu visibles. La Commission a fait l'inventaire de l'existant et a commencé l'analyse des besoins. Le foyer de Montoir doit être reconstruit. L'absence de foyer entre Nantes et Cordemais est déplorable, et les bénévoles ne suffisent pas à la visite des 4 000 marins en escale chaque année, dans cette partie de l'estuaire (seulement 1 472 ont été visités et contactés). Les moyens de transport entre Cordemais et Nantes sont insuffisants, comme entre Montoir et Saint-Nazaire. Les associations ont besoin qu'un salarié permanent encadre leurs bénévoles, mais les budgets ne le permettent pas. Si des contacts sont plus aisés dans certains terminaux, les visites à bord et les possibilités de descente à terre des marins sont insuffisantes. Les contributions volontaires des navires en escale ne sont pas généralisées et ont tendance à baisser. Les aides du Grand Port Maritime et du Conseil général de Loire-Atlantique ne couvrent pas l'ensemble des besoins des foyers. Les subventions d'ITF (la fédération internationale des ouvriers des Transports, sise à Londres), ont permis des investissements, un mini bus pour le foyer de Saint-Nazaire, mais elles ne financent pas le fonctionnement du foyer. La commission poursuivra ses travaux afin de trouver des améliorations à la situation existante. Vendredi 18 novembre 2011, les associations présentes ont déploré l'absence de toute représentation de la Communauté d'agglomération de la région nazairienne, de la Communauté urbaine de Nantes Métropole. Ce peu d'intérêt pour la dimension sociale des activités maritimes et portuaires inquiète.

Calais : la première réunion de la Commission Portuaire du Bien-Etre qui était prévue le 1^{er} décembre a été reportée.

Bordeaux : la tenue de la Commission Portuaire de Bien Etre du port de Bordeaux a créé un climat favorable à la mise en place du foyer de Bassens 2EDLG (Escale Estuaire de la Gironde).

Marseille : la commission a tenu sa seconde réunion et il faut noter une très grande attention du Délégué Mer aux problèmes soulevés par cette commission, notamment pour la relance (hélas infructueuse !) des agents maritimes.

Toutes les commissions sont invitées à préparer leur rapport annuel. Ces rapports doivent en effet orienter les travaux du Conseil Supérieur et servir de base au rapport adressé chaque année par la France au BIT.

CONTRIBUTIONS ARMATEURS

Evaluation du coût du transport maritime, avec et sans droit portuaire social du bien-être, des marchandises transportées destinées à la vente aux consommateurs.

Argumentation. le coût du transport maritime d'un produit de consommation s'inclut dans la chaîne économique dont le prix de revient total est la somme des coûts divers qui sont nécessaires pour le vendre : production ou fabrication , transport, publicité ... Il peut alors être vendu à un acheteur-consommateur qui paiera « *in fine* » un prix de vente , somme du prix de revient total et des bénéfices à chaque étape nécessaire du produit pour aboutir à la vente . C'est donc l'acheteur-consommateur qui paie dans la totalité du prix de vente le droit portuaire social du bien-être des gens, destiné à financer les services d'accueil des marins en escale. Ceci est la simple logique économique depuis la nuit des temps, où tout service se paie comme tous les autres, services portuaires, réservés jusqu'à présent aux seuls navires et à leur cargaison : pilotage, remorquage, accostage, chargement ou déchargement. L'article 3§5 du règlement intérieur des commissions portuaires du bien être des gens de mer : » *Conformément aux indications de la Recommandation 173 de l'OIT, la Commission veille à ce que les moyens et services de bien-être bénéficient de ressources financières régulières et suffisantes* « ne fait que s'aligner sur cette simple logique économique. Cet article 3§5, venant du ministère (Direction des Affaires Maritimes) transforme la simple logique en prescription obligatoire, s'appliquant à tous les ports nationaux, ceci afin d'éviter toute concurrence dans les coûts d'escale entre ports. Ce coût du droit portuaire social du bien-être apparaît par ailleurs dérisoire sur le prix de revient total d'une cargaison et son transport maritime, de l'ordre du centième d'euros à la tonne, voir ci-dessous deux exemples de navires en escale commerciale dans le port de Bayonne.

VA JM.Dambier Délégué aux Affaires Portuaires Escale Adour Bayonne

Deux exemples du coût du transport maritime des cargaisons sur le prix de revient, avec et sans droit portuaire social du bien-être, des marchandises transportées prêtes à la vente aux consommateurs.

Les marchandises transportées par voie maritime sont embarquées dans un port pour être déchargées dans un autre port. Le coût du transport maritime sera ajouté au prix de revient de la cargaison et la totalité sera payée par le destinataire : acheteur ou consommateur, à un prix de vente fonction du prix total de revient, marchandises et transport. Le prix de revient du transport comprend :

- les frais de chargement dans un navire affrété, de stationnement du navire et des manœuvres d'entrée et de sortie du port d'embarquement (pilotage, remorquage et accostage)
- le coût du fonctionnement du navire à quai et en navigation (salaires de l'équipage, dépenses de combustible et de maintenance de l'ensemble du matériel, charges administratives, d'assurance et financières d'acquisition et d'amortissement sur 20-25 ans du navire)
- les frais de débarquement de la cargaison, de stationnement du navire et des manœuvres d'entrée et d'accostage dans le port de livraison.

A titre d'exemple, prenons les billettes fabriquées par l'Acierie de l'Atlantique, transportées vers la Corogne par l'*Andrea Anon* de capacité de 10000 tonnes. Voici une approche du prix de revient total de 10000 tonnes de billettes livrées à la Corogne par 2 jours de navigation, 4 jours de chargement-déchargement (2 à Bayonne et 2 à la Corogne)

- 10000 tonnes de billettes au cours de 140€ la tonne (Chicago) de fer brut (non œuvré) 1.400.000€
- coût d'affrètement du navire de 20 jours de mer et 4 jours d'escale :
 - Coût journalier : frais d'équipage, de maintenance, d'assurance, de télécommunications, gestion pour l'organisation à terre : « *running costs* » 15.000€
 - Coût d'acquisition et de financement du navire : « *capital costs* » 10.350€
 - Coût d'exploitation commerciale du navire : fioul, frais d'escale (pilotage, remorquage, Accostage, droits de port, frais du consignataire) chargement-déchargement * 6.625€

Total du prix de revient de 10.000 tonnes de billettes livrées la Corogne : 1.431.975€

Si on ajoute un droit portuaire social du bien-être de 70€ pour chaque foyer d'accueil payé par le consommateur, le prix de revient devient : 1.432.115€

Engendrant une augmentation de 1,000 097 soit 97 millionièmes, 10 fois moins qu'un millième.

Autre exemple : prenons l'exportation de maïs par des vraquiers de 3000 tonnes qui chargent en un ou deux jours vers un port de l'Europe du Nord :

- 3.000 tonnes de maïs au cours de 300\$ la tonne (Chicago) soit 210€ 630.000€
- Coût d'affrètement du navire de 4 jours de mer et 4 jours d'escale
- *Running costs* 24.000€
- *Capital costs* (1150€/jour) 9.200€
- Coût d'exploitation commerciale du navire : fioul, frais d'escale, frais de chargement et déchargement * 6.000€
- Total du prix de revient : 669.200€
- en ajoutant un droit portuaire social du bien-être de 50€ pour chaque foyer d'accueil, payé par le consommateur, le prix de revient devient : 669.300€
- engendrant une augmentation de 1,000.149 soit 149 millionièmes, 6 fois moins qu'un millième.

A la vente le prix de la tonne de maïs pour la volaille est de 250€. Si le droit portuaire social du bien-être était versé aux foyers d'accueil le prix de la tonne passerait à 250,03725€

*coût d'affrètement minimisé.

Démarches auprès des parlementaires pour qu'ils appuient notre demande, par une simple modification d'un article du Code des Ports Maritimes, de l'institution d'une « redevance bien-être » à taux modulable dont seraient redevables tous les navires en escale dans les ports français. Quelques ports nous ont communiqué les réponses de leurs députés qui posent la question au ministre de tutelle.

NOUVELLES DES PORTS

2EDLG - Nous sommes heureux de souhaiter la bienvenue à l'association Escale Estuaire de la Gironde (2EDLG) qui se met en place à Bordeaux, plus précisément à Bassens. Le bureau de son Conseil d'Administration est composé de MM.Guy Bardin, Président, Jean Luc Flippe, Trésorier. Jean Michel Degorce, Secrétaire, 4 rue Paul Bert 33530 Bassens. Notre ami, Pierre Haffreinghe, ancien directeur de l'agence CMA/CGM à Dunkerque, retiré à Libourne, qui continue à faire l'analyse des comptes de l'Association Loonaise des Amis des Marins, a pris contact avec 2EDLG pour apporter son concours. Une rencontre est prévue le 29 novembre à Bayonne et le 5 décembre à la Rochelle.

Le foyer de Bayonne a joué un grand rôle dans la création de ce foyer comme le rappelle Mikel Epalza: « *Nous nous réjouissons de la*

Dunkerque : M.Robert Rezenthel, Directeur juridique du Port de Dunkerque prend sa retraite. Il avait participé à Nantes, en avril 1998, à la rencontre organisée par le CCFD sur les marins abandonnés dont il y avait plusieurs cas à l'époque. Nous avons tous apprécié la clarté de ses interventions. Grâce à lui le Port

Loon Plage : Nous remercions la Société des Œuvres de Mer qui, comme chaque année, nous a apporté son aide financière. Les visites à bord constituent une partie importante de notre activité. Elles sont assurées par les dix visiteurs de navires qui ont suivi la formation donnée par Jill Simpson. Pratiquement tous les navires qui font escale au Port Ouest ou à l'appontement pétrolier des Flandres sont visités, hormis, bien sûr, ceux qui arrivent après 19h00, effectuent les opérations commerciales de nuit et repartent en début de

Rouen : il y a peu de nouvelles à cette période un peu creuse de l'année ; un bénévole et un salarié sont allés à Dunkerque suivre la formation de visiteur de navires qu'ils ont appréciée. Nous n'avons à Rouen aucune nouvelle de la CBE, la première réunion n'a toujours pas été mise en place. La situation financière ne s'améliore pas et d'année en année le déficit se creuse - Il va falloir mettre en place un plan de rigueur. Notre volontaire

constitution de l'association « ESCALE ESTUAIRE GIRONDE » qui sera basée à Bassens. Escale Adour, tel un grand frère a soutenu de son mieux ce lancement. Nous avons une rencontre de travail entre les bénévoles de Bassens et ceux de Bayonne le 29 novembre. En tant qu'aumônier des gens de mer j'ai été invité par le président des pilotes de la Gironde, Christophe Reux, à bénir un bateau pilote à Bordeaux : le QUINOA,. Bien entendu j'ai mis dans le coup Jean Michel Degorce, prêtre à Bassens, secrétaire de l'association d'accueil et toute l'équipe. Ce fut une excellente occasion d'annoncer aux nombreuses personnalités présentes la naissance de ladite association, de solliciter des partenaires pour l'accueil et de tisser des liens qui porteront des fruits à l'avenir. »

Autonome de Dunkerque a su trouver des solutions humaines aux problèmes des équipages abandonnés. Nous n'avons jamais fait appel à sa science juridique en vain. Nous lui souhaitons une bonne retraite mais nous savons qu'elle ne sera pas inactive et nous espérons que nous pourrions toujours compter sur lui. Angel Llorente.

matinée. L'habitude prise de faire un petit compte rendu après les visites est un bon outil car on peut ainsi se tenir mutuellement au courant des problèmes rencontrés et des solutions apportées. La lecture de la collection de ces comptes rendus, sur une longue période, permet aussi de juger les changements du milieu maritime et d'adapter notre action.

en service civique est tout proche d'avoir décroché un emploi, comme quoi cet engagement est une bonne plateforme d'insertion! Un pasteur anglais installé à Beuzeville a pris contact avec nous pour proposer son aide au foyer. à suivre. bonjour à tous. Gérard

Le Havre . Nouvelles du Havre. Le deuxième volet de la réforme portuaire a été bouclé à la

fin du 1^{er} semestre de cette année. La mise en application de cette réforme ne s'est pas faite sans heurts. Les différents mouvements sociaux qui ont émaillé ces deux ou trois dernières années, n'ont pas plaidé pour le port du Havre. Si aujourd'hui le grand port normand a retrouvé toutes ces capacités, la crise économique qui frappe notre pays limite les mouvements de marchandises. Aussi le nombre d'escales est-il moindre et les escales sont plus courtes du fait des moindres volumes à manipuler. Dans ce contexte le nombre de marins accueillis au Seamen's club aurait pu stagner voire diminuer si nous ne nous étions pas penchés sur le cas des marins des navires de croisière. Ceci a impliqué une organisation différente avec ouverture en journée pour cadrer avec les escales des paquebots qui

Saint Malo : La remise en état du local d'accueil des marins à Saint Malo vient de commencer. La livraison est prévue en mai 2012. Nous avons eu une réunion portuaire à Saint Malo. Pour la Région, la loi pour la prise en charge par les armements du bien être des marins est en cours et devrait prendre forme dans les 2/3 ans à venir. Des réunions sont prévues pour aboutir à une convention tripartite entre les consignataires, l'association

Brest : La réparation navale est malade. Le carnet de commande est presque vide pour la fin de cette année. Un car-ferry, attendu le 15 novembre passe au 17 et ce n'est pas sûr. La réparation navale a perdu des marchés, malgré un remarquable savoir-faire. Les armateurs ont choisi les chantiers polonais ou espagnols. Si j'aborde ce sujet c'est que, outre un problème social sérieux, ces équipages représentaient une quantité non négligeable dans la fréquentation de notre association. Nous avons en projet l'ouverture d'un site internet ré actualisable. Il reste à peaufiner certains détails. Dans le même domaine nous avons l'intention de nous diversifier à savoir

Lorient : A Lorient, le trafic a été très calme le mois dernier. Nous nous sommes donc concentrés sur les dossiers de demande de subventions!! Nous avons une nouvelle secrétaire : Joyce Racine. Certains d'entre vous l'ont déjà rencontrée à Bayonne ou à Sète. Nous avons une nouvelle bénévole, Zoé "recrutée" au forum des associations du mois dernier. Deux départs à signaler aussi. Nous avons participé, à Nantes, aux journées

arrivent tôt le matin pour repartir en début de soirée. L'expérience 2011 ayant été très concluante, il nous faut maintenant trouver les moyens pour la renouveler en 2012 mais aussi voir comment permettre aux marins des navires de charge, disséminés sur des terminaux éloignés de la ville, de profiter des heures d'ouverture élargies du club. Si en 2011 l'implication des bénévoles a été nécessaire et indispensable pour réussir des ouvertures dans la journée, elle ne sera pas suffisante pour assurer le transport et l'accueil des marins des cargos et autres navires citernes. Nous explorons donc les pistes qui nous permettront, nous l'espérons, d'atteindre ce nouvel objectif.

MAP et la région pour la gestion de l'accueil des marins, les versements seraient volontaires et on parle de janvier 2012. Pour les besoins de financement de St Malo, nous n'avons aucune expérience en la matière, mais en se basant sur Brest et Lorient et sur une période de 6 mois avec un salarié il nous faudrait 25 000 € (8 000 € sans salarié). Pour 2013, il faudrait multiplier par 2 et ajuster les chiffres avec l'expérience des 6 mois de 2012.

l'accueil des chauffeurs routiers qui transportent le fret en entrée et sortie du domaine portuaire et qui souvent sont en attente dans les périodes non ouvrables, il s'agit parfois de chauffeurs étrangers. A ce sujet nous sommes preneurs de retour d'expériences d'autres « seamen's » qui se seraient lancés dans ce programme. En fréquentation nous estimons atteindre le même niveau que 2010. Peut-être légèrement supérieur en raison de la présence du paquebot « Diamant » qui est en période d'hivernage jusqu'au mois d'avril avec un équipage réduit. Charles Le Bot.

de l'observatoire du droit des marins avec beaucoup de plaisir. Merci à Véronique pour son organisation. Trois bénévoles : Annie, Jean- Marie & Yves et moi avons suivi, avec succès, la formation de visiteurs de navires de l' ICWS à Dunkerque début octobre. Les marins commencent à utiliser nos vélos régulièrement pour une soirée ou pour un week-end. Nous allons voir, sans doute, l'aboutissement des démarches entreprises dans le cadre des CPBE. Il semblerait que pour cette fin d'année nous soyons éclairés sur

notre sort. Nous avons fait une demande d'utilité générale cet été et attendons la réponse. Nous voulons créer un règlement intérieur : merci de nous envoyer les vôtres (etrocadero@hotmail.com ou marinaccueil@club-internet.fr) si vous en possédez; je n'ai pas de retour positif à ce jour!! ITF va, je l'espère, par sa subvention,

St Nazaire : l'activité a repris fin septembre après l'accalmie de juillet/aout. L'ASPET « a été remis à flot par un nouvel armateur, réparé, repeint et devrait naviguer de nouveau

Bayonne : Compte rendu du secrétaire Mikel EPALZA . Le Foyer de Bayonne, ESCALE ADOUR, garde un excellent souvenir de la rencontre nationale qui eut lieu à Anglet. Nous nous étions investis avec entrain, principalement dans la parution de la brochure : « Les marins du monde nos frères » qui a connu un réel succès. Grâce à tous les bénévoles et au permanent salarié, nous continuons à accueillir un nombre important : 3600 à la mi-novembre. Il y a moins de bateaux étant donné la baisse du trafic du bois de la tempête Klaus. Trois points à retenir :

1/ les sous 2/ l'accueil des marins à Bordeaux
3/ Les solidarités vécues avec les marins /

1/ Les sous ! : Nous constatons que nous trainons tous les pieds pour la concrétisation du soutien financier nécessaire à l'accueil des marins. Souhaitons que les démarches des députés auprès de notre ministre de tutelle puissent porter des fruits! Nous solliciterons prochainement notre député et sénateur. En attendant, faute de grives, on mangera des merles ! Faute d'une organisation nationale répondant à la convention internationale relative à l'accueil des marins qui a pourtant force de loi sur le territoire français, il faut envisager un soutien financier local pour que les permanents puissent être rémunérés. Cela passe par le Comité de Bien Etre qui fut mis en

Sète : Après une grosse partie de l'année occupée à aider deux équipages abandonnés (le Rio Tagus, en novembre 2010 à début mars 2011, puis le Lena de mi-mars à octobre 2011) l'activité du club est redevenue presque normale. Le Commandant du Rio Tagus a finalement décidé de rentrer chez lui en Ukraine le 4 août, mais ses derniers jours en France ont été encore tendus. Après 8 mois à Sète sans salaire, nous avons dû intervenir auprès de celui qui dit être le représentant du nouvel armateur pour trouver une solution. Le commandant

nous permettre de changer notre site internet et d'installer un routeur pour la wifi. La Société des Œuvres de mer nous soutient cette année encore: c'est très appréciable. Nous préparons les vœux et le Noël des marins qui cette année aussi seront loin des leurs. Amicalement. Emmanuelle

bientôt. La préparation du Congrès nous mobilise. Nous accueillons aussi deux nouveaux bénévoles. Amitiés. Pierre GAZET.

place en Septembre 2010 à Bayonne. Depuis, nous n'avons eu qu'une réunion de bureau sous l'insistance du Foyer. Il faudra là aussi cravacher pour trouver des alternatives. Heureusement ESCALE ADOUR a une bonne audience auprès des partenaires portuaires et de bons avocats pour plaider sa cause. Nous envisageons une augmentation concertée de la contribution volontaire pour répondre aux besoins des marins. Jean Marie Dambier, vice-président d'Escale Adour, a confectionné une étude sur les frais d'escale d'un navire marchand au port de Bayonne. Veuillez consulter ce rapport. Il est temps de considérer l'accueil des marins comme une taxe portuaire convenable au même titre que les autres. Il est certain que l'ouverture du Foyer entre midi et 14h répondrait à une demande des marins en escale souvent très courte mais faute de finance disponible pour payer un autre demi-poste de permanent cela n'est pas envisageable dans l'état actuel des choses.

2/ L'accueil des marins au port de Bordeaux : . *Faute de place il n'est pas possible de mettre tout le texte envoyé par Mikel qui comprend la bénédiction de Quinoa ainsi que deux témoignages de bénévoles mais ceux qui souhaiteraient l'avoir n'ont qu'à me le demander. Angel Llorente*

faisait la grève de la faim à bord pour obtenir ses arriérés de salaires, mais le nouveau représentant disait ne pas devoir endosser le passif de son prédécesseur. Après plusieurs jours de négociations tendues, le commandant est rentré chez lui avec 3 mois de salaire... Puis, ce fut au tour des marins du Lena, un cargo estonien bloqué à Sète en mars, complètement abandonné en mai, et dont l'avitaillement et la nourriture a été repris en juin par la banque hypothécaire estonienne. Mais pas les salaires. Finalement, après tout un été de négociation,

les 4 marins encore à bord ont pu rentrer chez eux avec 80% de leurs arriérés de salaire depuis un an. Le 4 octobre, ils ont laissé à bord le chef mécanicien qui, payé, garde désormais le navire.

Le port de Sète semble reprendre des couleurs, mais les équipages n'ont que peu de temps de nous voir : cadences fortes et éloignement nous pénalisent réciproquement. Nous espérons une réaction du Conseil régional, propriétaire du port, pour un

Port de Bouc : nous a envoyé le document préparatoire réalisé pour la Commission Portuaire Bassins de Marseille Fos d'avril 2011, document de 11 pages, très complet dont j'essaierai de mettre quelques extraits dans les prochains bulletins.

Marseille : Depuis le mois de mars, nous sommes en pleine activité. Après un été qui s'est bien passé, la vraie saison des paquebots a vraiment commencé avec la venue des croisiéristes "seniors". Les week-ends sont très lourds avec 6 paquebots certains samedis et une moyenne de 1300 membres d'équipage accueillis par week-end. La logistique est assez lourde, les salariés et les bénévoles courent beaucoup et rentrent le soir épuisés. Les problèmes de téléphonie sont réguliers, la VOIP avec Mission to Seafarers a pas mal de pannes, soit c'est la LIVEBOX, soit c'est l'ordinateur des Anglais qui est saturé. La WIFI pose aussi des problèmes la LIVEBOX n'étant pas faite pour avoir tant de connections simultanées. Nos soucis en plus que d'avoir du matériel non adéquat proviennent du fait que nous sommes situés à plus de 4 km du central téléphonique avec un taux d'affaiblissement important. Nous finalisons une étude qui nous permettrait de gérer notre réseau de douze ordinateurs et la WIFI en même temps, de rendre les accès payants avec une contrainte minimum pour les salariés et les bénévoles. Nous serions en règle avec les lois ADOPI et anti-terrorisme et pourrions interdire tous les téléchargements. En regardant nos comptes, nous nous sommes aperçus que nous nous étions complètement trompés en établissement le budget prévisionnel pour les cartes téléphoniques, en 2010 nous en avons acheté pour 52 467.30 €, pour 2011, nous avons provisionné 54 000.00 €. A la fin octobre nous en sommes à 23000 €. Avec l'arrivée en masse des PC portables connectés grâce à la WIFI, l'accès libre à nos ordinateurs et les dépenses des marins qui vont en diminuant, nous vendons beaucoup moins de cartes tout en ayant un nombre de marins accueillis en augmentation. Pour la

meilleur service aux marins. A noter que la 1^e réunion d'installation de la Commission portuaire de bien être, le 1^{er} février dernier, n'a eu aucune retombée (ni pratique, ni financière), les « partenaires » (Conseil Régional, propriétaire du port, Union maritimes et les agents, tous absents) ne se sentant concernés par l'accueil des marins. Nous espérons une nouvelle réunion de la Commission, plus efficace

deuxième fois la Commission Portuaire de Bien Être s'est réunie à la préfecture. A la suite de notre première réunion une lettre a été adressée depuis la préfecture signée par le Secrétaire Général à tous les agents et courtiers maritimes qui travaillent sur le port. Ce courrier, leur demandait de facturer dans les frais d'escale une contribution très modeste pour l'accueil des équipages (13€ pour les navires de moins de 100m, 18€ pour les autres et 28€ pour les paquebots). Bien que posté au mois d'août nous n'avons aucun retour pour le moment. Au cours de la deuxième réunion, il a été décidé de demander aux armateurs de la place de Marseille de participer au financement de deux point-phones qui seraient installés pour les équipages des navires de charge qui n'ont pas accès aux foyers. Nous aurons une réunion du bureau de la CPBE le 15 novembre.

Au mois d'octobre, nous avons eu une réunion très constructive avec des directeurs du port, le permis de construire du nouveau foyer est déposé et il pourrait ouvrir en mai ou juin 2012. Nous aurons un bâtiment en L de 200m² avec une terrasse ombragée de 96m² situé à proximité des paquebots. En contrepartie, le port nous demande d'étendre nos jours et heures d'ouverture pour accueillir les équipages des navires en réparation. Nous allons évidemment tout faire pour répondre à leur demande mais cela ne sera pas simple, il n'est pas possible de laisser une salariée seule le soir dans l'enceinte portuaire et malheureusement le nombre de bénévoles ne va pas en augmentant, nous avons encore huit mois pour trouver une solution. Nous allons bientôt fêter le 200000^{ème} marin accueilli au foyer de la gare maritime depuis l'ouverture en 2004. Amicalement à tous. Gérard PELEN

