

MED EUROPE TERMINAL

Michel Henry passe le relais à Sébastien Latz

A 65 ans, Michel Henry tire sa révérence à la maintenance. Le directeur général d'Intramar passe la main à son nouveau directeur d'exploitation, Sébastien Latz.



© N.B.d.C.

■ Sébastien Latz, directeur d'exploitation, devient directeur général de Marseille maintenance et d'Intramar. Il succède à Michel Henry.

Tout comme son prédécesseur, Sébastien Latz aura pour mission de redresser les finances de Med Europe Terminal, fragilisé par la réforme du port. Cet ancien de DP World Australie, recruté par CMA CGM, succède également à Christian Pacshetta à la direction générale de Marseille maintenance.

Michel Henry découvre l'univers de la maintenance sur le tard, par le biais des jeux capitalistiques lors de l'entrée du groupe Egis au capital de GMP au Havre

et de MGM à Marseille en 2000. Auparavant, ce polytechnicien dirigeait une des filiales d'ingénierie du groupe Egis.

Après une escale en Normandie, il débarque à Marseille-Fos en 2006, à la veille de la réforme du statut des ports. Il commence par négocier la convention de terminal de Fos2XL avec le port puis rejoint Intramar en juillet 2008. Il doit alors gérer simultanément les grèves sur le terminal à conteneurs de Mourepiane, la baisse des volumes induits par la crise économique

puis l'intégration des 41 agents du PAM au sein de STS, société de prestation de services détenue par CMA Terminals (66 %) et le GPMM 33 %. « Ces dernières années, nous avons vécu de grands changements dans un contexte extrêmement difficile de réforme des ports et de crise économique. La maintenance a beaucoup évolué en sept ans. Nous avons changé les relations sociales avec la CGT. Marseille a des chances de s'en sortir », analyse Michel Henry. L'homme croit au développement des trafics intraméditerranéens. Désormais, son successeur, Sébastien Latz, à qui CMA CGM a également confié les rênes de Marseille maintenance rachetée en mars 2013 à Sea Invest, a pour mission de trouver des synergies, de mutualiser certains services et regagner des volumes.

Les deux entreprises manipulent le fret en conteneurs, roulant et les vrac dans les bassins Est (ciment, sucre, alumine). Med Europe Terminal a maintenu près de 200 000 EVP l'an passé.

Nathalie Bureau du Colombier

Inde : PSA va réaliser le quatrième terminal de Jawaharal Nehru Port

Le 6 mai, la société Bharat Mumbai Container Terminals Private Ltd (BMCT), société filiale du groupe singapourien PSA International, a signé avec le Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) une concession pour développer un nouveau terminal (le quatrième) dans le port leader pour les conteneurs en Indes. Le BMCT présentera une longueur totale de quais de 2 000 m lorsqu'il sera totalement construit pour une capacité de 4,8 MEVP. En première phase, le site sera doté de 1 000 m de quais pour 2,4 MEVP de capacité et 90 ha de superficie. Sa mise en service est envisagée pour début 2018.

APM Terminals s'implante sur la côte est de l'Inde

Après avoir pris pied sur l'ouest de l'Inde, à Mumbai et Pipavav, APM Terminals s'intéresse à la côte Est du pays. Le groupe serait à l'heure actuelle en négociation pour acquérir un des deux terminaux à conteneurs du port de Krishnapatnam, situé dans la province de l'Andar Pradesh, d'une part, et d'autre part dans le port de Kattupalli, dans la province du Tamil Nadu. Ces deux ports ne sont pas sous le gouvernement fédéral et peuvent donc gérer leurs tarifs en toute indépendance. La décision devrait intervenir avant la fin du mois de juillet, ont déclaré deux consultants extérieurs à APM Terminals à Reuters. Les négociations pourraient avancer plus rapidement pour le terminal de Krishnapatnam. Ce port étant une entité commerciale, il pourrait négocier avec la filiale du groupe A.P. Møller sous forme d'une sous-concession. Sur la côte Est de l'Inde, les terminaux à conteneurs sont en partie entre les mains de groupes internationaux comme PSA, DP World et Adani. Auparavant, le terminal de Kattupalli a été géré par Ictsi. Le contrat a été dénoncé le 1^{er} juillet.

DP World menacé à Djibouti

DP World pourrait perdre sa concession à Djibouti. Selon des informations données par des sites africains, le gouvernement de Djibouti, dirigé par Ismaël Omar Guelleh, aurait mal digéré le refus de Dubaï d'extrader Abdourahman Boreh. La réaction ne se serait pas fait attendre et le président de Djibouti aurait déclaré : « Résiliez tous les contrats qui nous lient à Dubaï », rapporte des sites internet locaux. Officiellement, le gouverne-

ment déclare que DP World aurait été favorisé lors des négociations. « Nous rejetons catégoriquement ces accusations et nous défendons nos positions devant les instances », a déclaré un porte-parole de DP World. Une procédure est engagée devant le tribunal arbitral de Londres. La décision est attendue pour les prochaines semaines. La concession du terminal de Djibouti a été accordée à DP World en 2000. ■

Hervé Deiss