Marinfos Magazine

Le maritime autrement *N°21 Avril 2020*

L'après virus

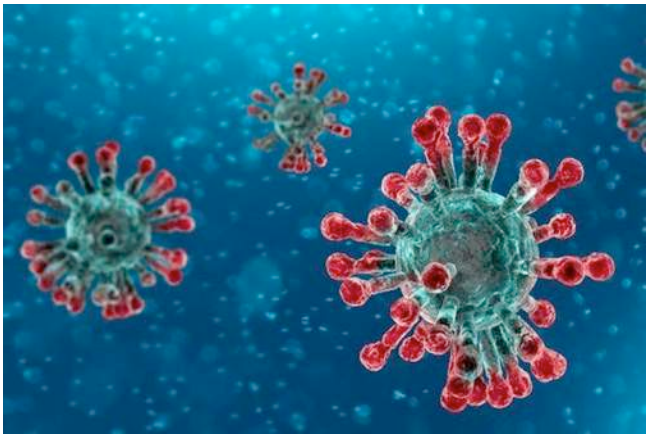
Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

On a lu un peu partout dans la presse maritime que la pandémie du covid-21 allait coûter aux lignes régulières quelque 23 milliards de dollars. Sans contester ce chiffre, nous aurions au moins aimé savoir quelles en étaient les bases de calcul…
On peut sans doute en ajouter au moins autant, si ce n'est plus, pour les autres secteurs du transport maritime.

Il y a probablement lieu, toutefois, de modérer les inquiétudes des armateurs, car les chiffres fournis sont estimés essentiellement sur les pertes sèches occasionnées, en comparaison avec les périodes identiques de l'année précédente. Mais on ne voit nulle part qu'il ait été tenu compte d'un autre facteur, pourtant important :
-Lors d'un retour à la normale, il y aura des tonnages très importants à transporter, ce qui fera donc monter les taux de fret pendant au moins deux mois, voire plus, à une époque de l'année traditionnellement assez creuse, avant la reprise de la « rentrée ».
Il y aura certainement des pertes, mais probablement moindres qu'annoncées.



Comme d'habitude, les plus fragiles seront les armement lourdement endettés et/ou ceux dont la trésorerie est la plus précaire. C'est le cas de certains géants et il n'est pas certain que les banques continuent à leur apporter leur soutien, dans l'optique bien connue du « too big to fail ». Parfois, elles sont obligées de mettre un terme à une politique de prêts qui risque de les mettre elles-mêmes en difficulté.
N'oublions pas les faillites spectaculaires de Lehmann Brothers, Enron, et Parmalat, pour n'en citer que quelques-unes.

Une autre solution consiste à faire entrer dans le capital un « sauveur » qui risque d'avoir des prétentions dans la gestion de l'entreprise, pas toujours bienvenues par les administrateurs déjà en place, surtout dans les affaires familiales.
C'est surtout dans cette direction qu'on risque de voir des changements inattendus.

Un autre drame se joue dans le secteur de la croisière, car il semble difficile de demander 3 000 dollars pour une semaine qui en coûtait 1 000 avant la pandémie. Le géant du secteur, le groupe Carnival, a déjà été obligé de faire entrer les saoudiens dans son capital.

Chez eux, pas de récupération, même partielle des mois perdus.
Mais le pire est pour les équipages : parfois coincés à bord et néanmoins licenciés, ils risquent de se retrouver sans ressources pendant des mois, victimes innocentes d'une situation que personne ne maîtrise.

Plus que jamais, on ne peut que constater la fragilité du transport maritime ; pas nouvelle, certes, mais nous sommes bien loin des clichés qui accompagnaient les Niarchos et autres Onassis…

Sommaire

✓ L'après virus. *Sébastien D'Aurade.*
✓ Des hydros à l'ENSM. René de Cayeux.
✓ Croisières risques et Covic 19. *Stéphna Papillon..*
✓ Humour.

Rédacteur en chef : Sébastien d'Aurade - Maquette et informatique : Omar von Breizh - Sirène : Ondine Akelleur - Contributeur : Capt. Pilchard

Des Hydros à l'ENSM

René de Cayeux

1180 : Premier enseignement maritime à l'Université de Paris et description de l'aiguille aimantée.

1571 : Première École d'Hydrographie créée par Charles IX à Marseille. C'est la plus vieille école supérieure de France après le Collège de France.

1665 : Colbert cherche à développer l'enseignement maritime. Écoles d'hydrographie au Havre et à Dieppe.

1669 : L'École royale d'hydrographie de Saint-Malo est créée. Des chaires d'hydrographie sont attribuées aux collèges Jésuites de Nantes ,**1673**, Rennes **1674**, et Brest **1685**.

1791 : Restructuration des écoles d'hydrographie, renommées écoles de navigation pendant la révolution et l'empire.

1825 : 44 écoles sont réparties sur le littoral, dont 11 en Bretagne (Saint-Malo, Nantes, Brest, Lorient, Saint-Brieuc, Paimpol, Morlaix, Quimper, Vannes , Le Croisic, Paimboeuf). La tutelle des écoles est confiée à la Marine, bien qu'elles ne forment plus que les marins du commerce.

1825 : Les écoles royales d'hydrographie forment 5000 artisans de la révolution industrielle chaque année.

ORDONNANCE
DE LA
MARINE.
Du mois d'Août 1681.
Commentée & Conférée avec les anciennes Ordonnances, & le Droit Ecrit : avec les nouveaux Reglemens concernans la Marine.
A PARIS.
M. DCCXIV.
AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROY.

1866 : À Marseille l'École est installée aux Accoules près de l'Observatoire.

1836 : Les professeurs d'hydrographie deviennent fonctionnaires (nomination par le Roi)

XIXe s. : La Marine ferme les écoles d'Hydrographie de l'Ancien régime.

1877 : Le recrutement des enseignants est restreint aux anciens navigants.

1906 : Les Écoles d'Hydrographie sont rattachées au Ministère du Commerce.

1919 : La majorité des écoles ferme pendant la guerre. Restent, les écoles de navigation maritime de Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Paimpol, Lorient, Nantes, Bordeaux, Marseille et Saint-Tropez.

1941 : À Marseille l'École quitte la Villa Gaby pour la Villa Valmer, toujours sur la corniche.

1947 : L'enseignement maritime et la Marine marchande relèvent du ministère des Transports.

1958 : Les écoles d'hydrographie deviennent Écoles Nationales de la Marine Marchande (ENMM).

1965 : Un nouveau site est à la Pointe Rouge au pied du massif de Marseilleveyre.

1986 : Des rapports posent la question d'une école unique, modernisée délivrant un titre d'ingénieur. L'école de Paimpol est fermée.

1988 : Le rapport Fouché-Dubois expose la nécessité » vitale de moderniser l'enseignement et de délivrer un titre d'ingénieur. Le rapport de Jean-Yves Le Drian (1989), député du Morbihan, confirme et ajoute le développement de la recherche et d'un réseau de proximité.

2005 : Ouverture du Centre d'entrainement à la survie et au sauvetage en mer de l'ENMM, CESAME à Saint-Malo.

2008 : Forte mobilisation contre les projets de fermeture de Nantes et Saint-Malo. Le corps des professeurs de l'enseignement maritime est mis en extinction.

2010 : Création de l'ENSM.

2011 : L'ENSM est habilitée par la Commission des titres d'ingénieur pour le cycle de formation des officiers de première classe de la Marine marchande.

2012 : Frédéric Cuvilier Ministre de tutelle confirme le maintien des quatre sites spécialisés.

2012 : François Marendet est nommé Directeur général, Hervé Moulinier est élu Président du conseil d'administration de l'ENSM.

2013 : Adoption du Projet d'Etablissement par le conseil d'administration de l'ENSM, le 10 décembre 2013.

Au sein de ces 28 évocations, il y a des ajouts à faire et certainement de façon non exhaustive :

-1- L'École Supérieure de Navigation Maritime ESNM de la Chambre de Commerce de Paris 78 avenue de la République PARIS XIe. Décret du 22 juillet 1890.

-2- Une école d'Hydro à Paris, celle de Paimpol qui y a été transférée par nos occupants en 1940 pour ne pas laisser des marins parés à filer en Angleterre... Située rue de Ségur puis 15 avenue Foch jusqu'à 1960, date des premières reconstructions au Havre quai Casimir Delavigne et à Paimpol quai Loti.

Pour ma part j'ai passé l'oral de mon premier brevet, en juillet 57 au 15 avenue Foch près de l'Etoile à Paris. L'épreuve au sextant consiste, par un vasistas, à mesurer l'angle entre deux (?) clochers ou autres amers terrestres. Pas trop stressé je venais de me marier juste après l'écrit !

-3 – Une école d'Hydro à Alger, créée en ??? fermée avant 1958 date à laquelle les Hydros deviennent des ENMM. Elle a été fermée par un directeur, dont, ironie du sort -sans doute fort de cette expérience- ? il lui sera demandé une autre fermeture.

-4- ENMM de Paimpol :

Une cérémonie pour la promotion de l'ENMM en CTEM est organisée en 1967 ou 68 avec la présence du président du Conseil René Pleven ; il demande négligemment ce qu'est un CTEM. Les représentants de la Marine marchande ne répondant pas clairement... de technologie..., il questionne alors le directeur de l'École d'apprentissage présent, celui-ci ne peut refuser de lui répondre : Monsieur le président : un CTEM est un CET Maritime donc un Collège d'Enseignement Technique à Caractère Maritime ! Monsieur Pleven qui comprend que son école d'officiers devient un simple collège, a eu la dignité de ne pas quitter la salle !

L'ENMM de Paimpol se vide progressivement de ses formations d'officiers, il est demandé à son directeur, après Alger, de la fermer en 1967.

Le directeur démissionne pour ne pas avoir à le faire, il est aussi critique à l'égard de certaines des conditions de la mise en place de la polyvalence.

L'ENMM ne sera fermée qu'en 1986. l'École d'Apprentissage Maritime EAM devenu Lycée Professionnel Maritime se partagera les locaux avec des services de l'ENIM.

Suite et fin de l'article page 3.

Suite et fin de l'article "Des Hydros à l'ENSM".

Vous avez dit l'ENIM

J'ai commencé à naviguer en janvier 1953, comme tous : petit "inscrit maritime provisoire". J'ai très bien le souvenir que des anciens partageaient sur le fait que l'âge de départ à la retraite des marins (commerce et pêche) venait récemment d'être reporté de 50 à 55ans !

Bien sûr les avis divergeaient, mais mon souvenir est bien que les avis étaient plutôt favorables, avec l'expression d'une certaine fierté à avoir "participé à cela" ! Du fait de la disparition de la voile, de la vapeur... de certains progrès... même si sur certain navire, les retours électriques se faisaient encore par la coque comme sur nos vélos...

J'avais 19 ans ai-je mal compris ?

Anecdotes :

Cette vieille institution de l'ingénieux Jean-Baptiste Colbert, entretient un fichier de bons marins à "appeler" pour armer la flotte royale puis républicaine, elle disparaît en 1965 en même temps que le Service national.

Une fois les 365 jours de navigation validés avec peine,
"d' Inscrits maritimes provisoires" nous étions devenus de vrais, entiers ! ? "Inscrits maritimes" et bien non, nous devenions de simples "marins de la marine marchande".

Façon peu courtoise de dire adieu à Colbert 1665 – 1965 : 300 ans.
À cette occasion les ADSG (du service général mais si utile !) hors du régime de l'Inscription maritime, sont intégrés sans réserve et même chaleureusement accueillis parmi les "marins de la marine marchande".

La Sécurité sociale exactement à la même époque simplifie le moyen de paiement de tous ses versements en créant … Le MANDAT COLBERT !

Merci Madame "Sécu" d'avoir rendu à Colbert cet immense hommage !

Mais pour quelle raison ? Si ce n'est celle de reconnaître qu'il était bien un grand innovateur !

A l'occasion ayons l'illusion de croire que d'aucuns ont encore un peu d'eau salée dans les veines !

Le mandat Colbert a été remplacé depuis par madame "Internet" et le nom de Colbert est passé à nouveau à l'escarbilleur.

Un hommage plus franc et direct aurait pu lui être rendu le 1er décembre 2016 lors de la première promotion des Ingénieurs Capitaine voici deux ans : en lui donnant son nom "Jean-Baptiste Colbert" !

Cela n'a même pas été évoqué. Il est vrai qu'il est de coutume que le parrain d'une promotion d'ingénieur soit ingénieur lui-même mais Jean-Baptiste Colbert lui n'était qu'ingénieux, à son heure... il y a 300 ans !

Croisières
Risques et Covid19

Stéphane Papillon

Le risque terroriste dans le monde de la croisière est à prendre au sérieux.
Mais avant tout il faut que je me présente : une première carrière dans la Marine Nationale "Commandos Marine" suivie d'une seconde carrière commencée 1992 comme Officier de sûreté à bord des navires de croisière.
Pour comprendre ce danger qui pèse sur cette industrie sans que personne ne s'en soucie ou tout du moins pas assez, il faut essayer de comprendre les motivations d'un mouvement ou groupe terroriste.
Poussés par leur idéologie et leurs croyances ces groupes n'ont de cesse que de tout mettre en œuvre pour porter un coup significatif et fort de symboles au monde des Kâfirs (mécréants).
Débarqué depuis plus d'un mois et en attendant un hypothétique rembarquement prévu dans les semaines à venir je profite de ce confinement pour écrire ces quelques lignes.
Plus habitué à m'exprimer sur les sujets de sûreté et notamment des risques terroristes à bord des navires de croisière, je ne m'attendais pas à ce que ce soit un pangolin qui soit à l'origine d'un coup aussi radical porté à cette industrie pour laquelle je travaille depuis près de 30 ans.

Pourtant on dirait que pour mener son action, ce microscopique germe pathogène a su profiter des mêmes failles que je décris à propos d'autres menaces.
- Le manque d'anticipation malgré un risque prévisible,
- La faiblesse des procédures,
- Le manque de matériel sur place et de personnel dédié.

Mais, en même temps, il a su profiter et bénéficier des mêmes avantages,
- Le confinement dans un endroit dont on ne peut pas s'échapper,
- La difficulté à obtenir de l'aide de l'extérieur,
- L'effet psychologique à travers une médiatisation planétaire.

D'ailleurs, ces images de personnes bloquées à bord des bateaux ont fait le tour du monde et resteront durablement ancrées dans les mémoires.
Cela dit, et fort heureusement, les compagnies les plus solides arriveront à surmonter cette crise.
Mais pour faire revenir dans un milieu confiné, sans distanciation sociale, des personnes qui sortiront juste d'une difficile et longue période de confinement, il faudra déployer d'énormes efforts de créativité et de communication.
Ayant depuis des années l'habitude de partager mes repas et autres moments conviviaux avec les passagers, j'ai l'intime conviction que, face à cette situation unique et exceptionnelle, le maître mot sera de "RASSURER".
Tout comme un chanteur vit de ses fans, une entreprise ou un commerce, de ses clients, la croisière vit et n'existe que par ses passagers.
Donc, même si une vision globale de la relance est une étape indispensable, s'efforcer de comprendre les attentes de ces derniers reste primordial.
Et aujourd'hui leurs préoccupations sont simples.

Suite de l'article page 4.

Fin de l'article "Croisières - Risques et Covid19".

Lorsque le temps du déconfinement, suivi d'une libre circulation en Europe puis dans le monde sera venu, le passager potentiel aura trois questions :

- Comment puis-je avoir la garantie que je ne prends pas plus de risques d'être infecté à bord d'un navire de croisière que dans tout autre lieu de loisir et de détente à terre ?
- Comment puis-je avoir la garantie qu'en cas d'infection ou autre maladie, je puisse sans délai commencer à être traité à bord avec les moyens ad hoc et le personnel compétent ?
- Et surtout, comment puis-je avoir la garantie d'être rapatrié dans les plus brefs délais quel que soit l'endroit du monde où je me trouve ?

Tant que les armateurs ne pourront pas répondre à ces légitimes interrogations, il paraît assez hasardeux d'envisager une reprise même partielle à court terme. Il sera nécessaire de donner des réponses précises et des preuves de l'efficacité des mesures mises en place.

Tout le contraire de ce qui est fait en matière de sûreté où tout le monde se cache derrière l'application du code ISPS, code qui est à la prévention du risque terroriste ce que les huiles essentielles sont à la prévention du Covid 19 !!!

D'ailleurs, il faut être conscient que la découverte d'un remède efficace, ou encore mieux, d'un vaccin sera la seule façon de relancer la croisière telle que nous l'avons connue jusqu'alors.

Pour autant, cette période ne doit pas systématiquement être le synonyme de *blackout* total.

Il serait même souhaitable de mettre à profit cette phase de transition pour repenser la croisière d'une façon différente sur un modèle économique adapté à la situation, en continuant à la faire vivre et même construire les éléments de sa reprise.

Au-delà des indispensables PCA (plan de continuité d'activité), et autres plans de relance habituels, la gravité de cette pandémie exigera que l'on repense le logiciel dans son ensemble en faisant preuve d'innovation et d'adaptabilité.

Pour rebondir en s'appuyant sur l'existant, les compagnies de luxe, accueillant une clientèle haut de gamme à bord de navires à taille humaine, sont mieux armées que celles exploitant les croisières de masse à bord de leurs "mastodontes des mers".

Et, cela pour des raisons techniques que je ne vais pas développer ici.

Parmi elles, je pense notamment aux compagnies comme : Le Ponant, Silversea, Regent Seven Seas, Crystal Cruises, SeaDream yacht Club….et autres… !!!

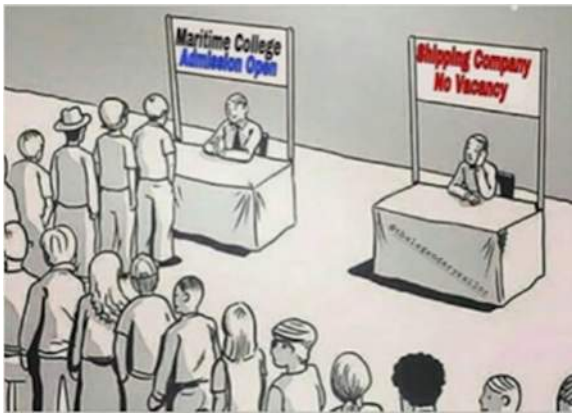
Des solutions crédibles qui demandent à ce qu'on y réfléchisse sont nombreuses et j'espère ne pas être encore comme ce brave Jean Baptiste, qui pour répondre à une question de ses contemporains disait : "Je suis la voix de celui qui crie dans le désert" (Évangile de Saint-Jean, premier chapitre, de 19 à 28).

L'industrie de la croisière a pris un coup de gîte, mais reste à flots.

Néanmoins, il est urgent de faire les bons choix pour redresser la barre et mettre le cap sur l'avenir.

Un projet ambitieux au service duquel je suis prêt à mettre mon expérience et ma connaissance de ce milieu.

Humour



Pour s'abonner au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com

***Marinfos Magazine** est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.*

*Les envois et dossiers de **Marinfos** : http://marinfos.e-monsite.com*