



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°03- Avril 2016

Éditorial Cinéma

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

Dans l'édition quotidienne de Marinfos du 10 février, nous attirons l'attention de nos lecteurs sur une émission passée sur la chaîne France 5 :



À une heure de grande audience, ce sont probablement, d'après les statistiques de la chaîne, environ 900 000 téléspectateurs, dont la quasi-totalité, mal informée, a « gobé » les billevesées retransmises.

Les armateurs étaient visiblement dans le collimateur des « écolos » et autres tiers-mondialistes, qui oublient que -comme tout le monde- ils sont extrêmement dépendants du transport maritime. Nous avions donc espéré une réaction des intéressés, armateurs bien sûr, mais aussi des syndicats de gens de mer dont c'est également le gagne-pain, car il ne s'agissait

pas uniquement de la « complaisance », mais aussi du principe du transport par mer des marchandises (le réalisateur est resté muet sur le transport de passagers et des croisières, qui ne doivent probablement pas polluer...)

Il y a quelques années, au Salon de l'Étudiant, j'étais sur le stand d'une association dont le but est -entre autres- de promouvoir les carrières maritimes, tant civiles que militaires. Une dame, professeur dans un établissement scolaire, y accompagnait un groupe d'élèves turbulents. Soucieux de notre mission, nous avons néanmoins essayé de « faire

Mauvaise foi, mensonges par omission, parti pris, informations périmées : le documentaire sur la marine marchande le plus ahurissant de la décennie. Avec en prime, le coup classique de l'intervention de personnalités qui ne se doutent pas dans quelle galère on va les faire embarquer...

Marinfos attend avec impatience la réaction musclée d'Armateurs de France !

l'article ». La réaction avait été immédiate : La dame en question, mal coiffée, mal ficelée et vêtue de ce qui naguère serait encore passé pour des haillons, s'était contentée de crier dans notre direction « pollueurs » Elle pensait sans doute à l'Erika, au Prestige ou tout autre navire responsable d'une pollution.

Voilà donc l'image de marque véhiculée...

Sommaire

- ✓ Editorial : Cinéma. Sébastien D'Aurade
- ✓ Coulez "La Giboulée". François Pézard
- ✓ Pesage des conteneurs; Les chargeurs et les transitaires s'en vont en guerre. Alain Genty
- ✓ Le poing sur la table. Alain Genty

En pareil cas, deux possibilités :

1/ on fait le dos rond en attendant que l'orage passe et que les français -qui ont comme chacun sait la mémoire courte- oublient.

2/ on réagit vivement afin de ne pas laisser s'installer dans l'esprit du grand public une notion totalement erronée sur une profession déjà très mal en point.

Hélas, il semble que les intéressés aient choisi la première, et, dans le sillage de Marinfos, seul notre confrère le Journal de la Marine Marchande a eu la réaction qui s'imposait (Voir l'encadré).

Au vu de ce qui précède, on aurait pu penser, espérer, une vive réaction. Mais non, rien n'est venu. En l'occurrence, le public ne va pas oublier, car chaque jour, on parle de pollution, de conditions de travail inhumaines, etc. Si c'est -hélas- la vérité dans certains cas, le transport maritime n'est pas du tout le pollueur n° 1 de la planète et nos armateurs, respectueux des normes en vigueur, ont des navires bien entretenus et des équipages correctement payés, bénéficiant de congés normaux.

Qui ne dit mot consent. S'ils n'ont pas réagi, c'est donc que le reportage avait raison !

Et voilà comment une vision fantaisiste, voire mensongère, fait son chemin dans l'esprit de toute une population !

Marinfos se fera un plaisir d'ouvrir ses colonnes à Armateurs de France pour publier sa réponse...

Paru dans Journal de la Marine Marchande: N° 5019 du 19/02/2016

Devoir de réponse

Le droit de réponse, nous y sommes souvent confrontés. Une virgule mal placée indispose, un mot prononcé que l'interlocuteur n'a pas voulu dire, mais qui est sorti malgré tout pendant une conférence, et nous voilà parfois contraints de publier un droit de réponse. Dans la doctrine juridique, le devoir constitue souvent la contrepartie du droit. Après avoir subi le documentaire, « Cargo, la face cachée du fret », sur France 5 le 8 février, je m'étonne de n'avoir ni vu ni lu, ni un droit de réponse ni même un texte répondant aux allégations avancées dans cette émission. Faut-il en déduire que les armateurs et l'ensemble des opérateurs de la supply chain maritime acceptent facilement d'apparaître pour des multinationales tentaculaires aux visées malicieuses? Tout ce monde vit caché dans un port grillagé, sans que les journalistes de France 5 n'aient jamais évoqué le code ISPS, qu'il exploite de la main-d'œuvre des pays émergents à des salaires bas et que toutes ces opérations sont dissimulées. Nous ne sommes que des observateurs, mais nous avons été choqués de la façon dont nos confrères ont traité l'information. Au travers de cet éditorial, nous souhaitons apporter une première réponse. Il aurait été sensé, et surtout nécessaire, de voir le monde maritime répondre à ces accusations. Vous disposez d'un droit de réponse, mais vous avez parfois un devoir de réponse si vous êtes insultés, sauf à ce que tout ce qui a été dit soit correct. N'ayez crainte, nous nous ferons un devoir de vous poser la question prochainement.

Si l'UNEF et les "syndicats" de lycéens le veulent bien, Alain Vidalies créera un Haut Conseil de la logistique ! ...



Il en est des navires comme des espèces vivantes : on se demande parfois s'ils ne sont pas animés du même instinct de conservation. Pendant la guerre des Malouines, le « Sheffield », atteint par un Exocet, a brûlé complètement, mais il n'a coulé que six jours plus tard, et encore, parce qu'on l'avait sabordé. L'histoire qui suit, bien que moins dramatique, est un autre exemple de cet acharnement à survivre.

Coulez la Giboulée !

François Pézard

Début janvier 1973, la Jeanne d'Arc et le groupe École, après un nouvel an passé à Valparaiso et un court passage à l'île de Pâques, faisaient route vers les eaux polynésiennes. Quelques jours avant le passage au large de Mururoa, arriva à bord, un message émanant d'ALPACI proposant de profiter du passage du groupe au large de Mururoa pour se débarrasser, en le coulant à l'occasion d'une école à feu, d'un ancien transport d'eau déclassé du CEP : la Giboulée. Cette proposition fut d'autant mieux accueillie que l'entraînement aux tirs anti navires – en fait des tirs décalés sur le Victor Schœlcher, alors bâtiment conserve – commençait à lasser quelque peu les midships par son manque certain de réalisme. On allait enfin « taper » pour de bon, un vrai tir « à couler » !

Au jour et à l'heure dite, 11h00, le remorqueur ayant conduit la

Giboulée sur les lieux de son exécution, la remorque l'arguée, la coque laissée seule face à ses bourreaux, on rappela l'artillerie aux postes de



“La Giboulée” à Tahiti 1965

combat sur les deux bâtiments. ART 1 à son poste de directeur de tir, ART2 dans télépointeur optique, les tourelles approvisionnées et parées, la séquence de tir commença par le solennel et non moins réglementaire ordre du commandant adressé au midship de quart en fonction 1 : « Désignez à l'artillerie de 100 mm le bâtiment à une cheminée dans gisement 80 et ouvrir le feu dès que paré ». Effectivement, l'orage se déclencha très vite, seulement entrecoupé des compte rendus du remorqueur resté en position d'observateur - 50 long, 30 court etc.- sans toutefois entendre le compte rendu « but » qui, dans l'esprit de tous, aurait dû être la conclusion naturelle de cet exercice. Il faut dire que la coque était particulièrement basse sur l'eau et que les munitions utilisées étaient des obus d'exercices inertes. Toujours est-il qu'à la fin de la première passe, la Giboulée paraissait, au moins de loin, intacte. La ligne de file que constituait le groupe se retourna donc, cap pour cap, pour une nouvelle passe de tir qui n'eut pas plus de succès.

Mais l'heure passait : les soupes avaient déjà dû être décalées de façon inquiétante et si on continuait comme cela, on risquait d'entamer sérieusement le stock de munition prévu pour la durée de la campagne. On suspendit les tirs et un conciliabule se tint sur la passerelle sur la conduite à tenir. Utiliser des obus explosifs paraissait la meilleure solution mais elle nécessitait de les prendre dans le stock de combat, donc de demander l'autorisation de Paris. En outre, cette demande ne manquerait pas, vue des états-majors parisiens, de paraître comme l'aveu d'une certaine impuissance du Groupe école à régler un problème, somme toute particulièrement simple. C'est le chef du détachement d'hélicoptères, pourtant bien peu concerné par cette affaire, qui tira tout le monde de l'embarras en proposant d'achever la Giboulée par ses HSS équipés de canon de 20 mm et de munitions d'exercice explosives. Cette solution adoptée, chacun s'en alla déjeuner la conscience en paix, un nouveau rendez-vous ayant été pris à 15h00, heure de la fin de la sieste, tableau de service tropical oblige.

A 15h00 pile, on rappelait aux « postes aviation » et quelques minutes plus tard trois hélicoptères décollaient, en configuration « canon », vers ce qui devait être l'hallali final et la fin de la Giboulée.

Ceux-ci commencèrent leurs tirs, mais quelques minutes après sur la fréquence de contrôle qui nous reliait au chef du dispositif en vol, on entendit celui-ci annoncer d'une voix ou perçait l'angoisse « On a un vrai problème : plus on tire dessus, plus elle sort de l'eau... ! ». L'explication de ce phénomène, de prime abord tout à fait surnaturel, nous vint un peu plus tard : en fait, la Direction du port de Mururoa avait cru bon, pour nous faciliter la tâche, de pré-remplir d'eau les superstructures de la Giboulée, ce qui avait eu pour effet de l'alourdir et de lui donner cette silhouette très basse sur l'eau. Mais à l'inverse, tous les déchirures provoquées par les obus dans les hauts laissaient échapper des torrents d'eau, allégeant ainsi l'ensemble qui remontait. Quand les hélicoptères à court de munitions rentrèrent, la Giboulée, même trouée et griffée de partout, était non seulement toujours vivante mais avait repris toute sa superbe.

L'ambiance à bord du porte-hélicoptères s'était passablement dégradée, d'autant que la nuit tombant tôt sous les tropiques, il ne restait plus beaucoup de temps pour régler le problème. Plus grave, cette histoire qui jusqu'alors n'avait pas dépassé le cercle des élites opérationnelles du bord commençait à se répandre dans les fonds. Ainsi, a-t-on vu sortir sur le pont bon nombre de ceux qui y venaient rarement, pour s'y livrer à des commentaires aussi narquois qu'insidieux. Les midships, tous encore empreints du cours d'histoire de l'École navale, de la bataille du Jutland ou de la poursuite du Graf Spee, et dont on connaît la promptitude à verser dans le mauvais esprit, n'étaient pas les derniers à ricaner. Les lieutenants de vaisseau chefs de poste furent mandatés pour sauver la face et reconditionner les esprits en pleine dérive militaro-idéologique. Tous les argumentaires y passèrent : les vertus du compartimentage, la difficulté à faire exploser une coque vide de carburant et de munitions, etc., etc. Sournisement, nos camarades sous-marinières ou « aéro » en profitèrent aussi pour vendre leur spécificité en mettant en avant la supériorité de la torpille sur le canon ou l'efficacité définitive du tapis de bombes. Quant aux fusiliers, commando ou non, ils avaient la solution : « avec 20kg de plastic, la question serait réglée depuis longtemps ! ».

Parallèlement, il fut décidé pour en finir avec cette maudite coque, de l'achever en raccourcissant les tirs de 100m/m d'obus inertes à une distance minimale, c'est-à-dire, à quelques dizaines de mètres. La première passe commença au crépuscule. Le bruit était assourdissant ; sur celui du départ du coup se superposait celui de l'impact sur les tôles dans des gerbes d'étincelles. Les fissures étaient visibles, mais largement au-dessus de la flottaison, et à chaque fin de salve la Giboulée nous narguait toujours, face à l'équipage goguenard qui s'était rassemblé sur le pont d'envol.

On refit plusieurs passages, en allumant pour les dernières des projecteurs, mais rien n'y fit : elle flottait toujours. Sans renoncer, comme au soir des grandes batailles, la nuit tombée fut mise à profit pour une trêve, le remorqueur restant en faction pour prévenir du danger que constituait cette coque à la dérive. En fait, la Giboulée, probablement parvenue aux limites de sa vaillance, mais surtout ébranlée par les derniers coups, renonça à lutter davantage et vers trois heures du matin sombra silencieusement. L'affaire avait duré seize heures.

J'ai lu quelque part que le Bismarck avait coulé le Hood à la première salve, mais n'en tirez surtout pas de conclusions hâtives : il y a, tout au plus, des canonnières plus chanceux que d'autres !

François Pézard (EN 64) d'après ses souvenirs...



“La Giboulée” - Campagne Port Saïd.

Pesage des conteneurs Les chargeurs et les transitaires s'en vont en guerre

Alain Genty

À compter du premier juillet 2016, en application de la convention SOLAS (Safety of Life at Sea), chaque conteneur à embarquer sur un navire devra être accompagné d'un document mentionnant son poids total en kilos, addition de la tare du conteneur et du poids de son contenu.

C'est la Masse Brute Vérifiée ou MBV, plus connue sous son acronyme anglais de VGM (Verified Gross Mass)

Cette mesure était réclamée depuis longtemps par les armateurs, essentiellement pour des raisons de sécurité. Le second capitaine -et à terre le « ship planner »- ont souvent du mal à établir un plan de chargement fiable car le poids mentionné sur les documents d'expédition est souvent inférieur au poids réel, d'où un équilibrage parfois difficile à régler avant l'appareillage. On a toujours fraudé : naguère, on donnait un poids inférieur pour payer moins cher, car certaines marchandises étaient taxées au poids, d'autres au volume. Maintenant, on paie « à la boîte, de 20 ou 40 pieds, mais la fraude n'a pas cessé pour autant : pour rentabiliser le conteneur, on le charge au maximum, quitte à dépasser les limites autorisées par le constructeur de la boîte ou celles du plateau de camion qui va l'acheminer.

Et les marchandises dangereuses doivent être déclarées ; souvent, le prix est plus cher en raison des précautions supplémentaires à prendre. Mais les chargeurs « oublient » de le mentionner, se contentant souvent d'une déclaration globale et peu précise, alors que les produits dangereux doivent être décrits de façon précise, avec indication selon un classement international très précis.

Inconvénient majeur pour l'armateur car les boîtes « dangereuses » doivent être chargées en pontée et sur le rang du haut ou les rangs latéraux extérieurs, pour que le bord puisse intervenir efficacement en cas d'explosion ou d'incendie. On a vu récemment, des incendies difficiles à éteindre, car la nature dangereuse du contenu n'avait pas été mentionnée et le conteneur n'était pas accessible. On se souvient du MSC Napoli où l'enquête menée par la MAIBM (l'équivalent de notre BEA Mer) avait démontré que 20% des 600 conteneurs chargés en pontée étaient plus lourds (parfois jusqu'à trois tonnes) que le poids mentionné sur le manifeste. Certaines boîtes dépassent le maximum de charge prévu par le constructeur, donc on triche pour ne pas être embêté...

Mais il y a plus grave : au cours de ces dernières années, les incendies se sont multipliés. Prenons quelques exemples : le 21 mars 2006, sur le Hyundai Fortune, le 7 juillet 2010, sur le Charlotte Maersk, le 9 septembre 2012, sur l'Amsterdam Bridge. Dans tous les cas, il s'agissait de produits chimiques dangereux, non déclarés comme tels et donc chargés en centre de cale ; avec en plus pour le Hyundai Fortune, 7 conteneurs de feux d'artifice, également non déclarés comme dangereux !

Mais sur le MSC Flaminia, le 14 juillet 2012, l'incendie a tourné au drame. Si la plupart des marchandises dangereuses avaient été signalées, d'autres ne l'étaient pas ; bilan : deux morts et un blessé grave.

La France, comme beaucoup d'autres pays, a signé cette convention et -à priori- sa mise en application n'aurait pas dû poser de problèmes. Mais c'était sans compter sur les fédérations d'utilisateurs...

Chez nous, les chargeurs sont regroupés dans l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret)

Au cours d'une réunion qui s'est tenue récemment à Paris, près de 150 participants ont joué les écorchés vifs et déclaré que cette mesure était totalement irréaliste. Et d'ajouter raison sur raison, avec une mauvaise foi digne d'un discours politique de Georges Marchais. Parmi les arguments annoncés, on trouve principalement le temps nécessaire à la

pesée et la trop grande difficulté technique pour avoir le matériel de pesage nécessaire, et bien entendu, le coût soi-disant exorbitant qui en découle. En fait, toutes ces opérations sont censées être déjà faites au chargement sur le lieu d'expédition, après empotage et avant la pose des scellés. Il y a longtemps que les chargeurs sont équipés de façon idoine. Restent les boîtes de groupage complétées en entrepôts privés, à l'extérieur ou dans l'enceinte portuaire. Les ponts de pesage existent déjà pour les camions, la tare du conteneur figure sur une plaque ou un cartouche bien en évidence, tout ça fait partie du travail normal déjà effectué. La description des marchandises et leur poids a toujours été mentionnée sur les connaissements, même au temps des caques, barils, caisses et autres colis. Alors, quel est le problème ? Nous sommes au XXIe siècle et disposons des technologies nécessaires, tant techniques qu'informatiques. Malgré ça, on ne désarme pas, y compris les manutentionnaires qui prétendent que ça va ralentir les opérations. En fait, les portiques sont depuis longtemps équipés pour indiquer le poids du conteneur, mais on se garde bien de faire homologuer les instruments par le BIPM (Bureau International des poids et Mesures), car les manutentionnaires n'ont pas du tout envie d'être mêlés à ce pesage, ayant peur d'être tenus responsables si par hasard -après un accident- on découvrirait que le poids indiqué n'était pas le bon !

Les chargeurs étrangers ne sont pas de reste et on assiste chez eux également à une levée de boucliers ; les arguments avancés sont sensiblement les mêmes : trop compliqué à mettre en place et trop coûteux.

Cependant, les armateurs seront-ils intransigeants au point de refuser de charger une boîte si elle n'est pas accompagnée de son certificat VGM ou si un poids anormal est décelé ?

Pour les petits clients, probablement, pour les gros, c'est autre chose. Quand une compagnie maritime annonce à grands coups de trompette une augmentation de tarif sur une route quelconque, ça s'applique en général aux modestes expéditeurs. Très rarement aux gros : le groupe Mulliez importe 120 000 EVP chaque année et on voit mal CMA CGM lui dire « maintenant c'est ce prix-là, sinon vous gardez votre fret ». Le chargeur tient donc le couteau du côté de la manche : c'est plus facile pour imposer son point de vue !

Il en sera probablement de même pour le VGM : que ferez-vous si vos plus gros clients font la sourde oreille ?

Déjà, l'armateur OOCL adopte une position ambiguë : il se contentera d'un simple message électronique avec le poids, pas de contrôle physique systématique ; autrement dit rien ! <http://tinyurl.com/haqhm5c>

Le premier juillet, l'imagination débordante des chargeurs va pouvoir s'épanouir ; ce sera le florilège des prétextes pour ne pas fournir le fameux certificat. Et s'il en faut vraiment un, on en fera un faux : il n'y aura rien de nouveau sous le soleil !

Alors, pas de panique, n'espérons pas de grands changements, car la rigueur ne sera pas toujours de mise, malheureusement pour le bord et le « ship planner » à terre, et surtout pour le malheureux officier de sécurité du navire. On continuera à faire des acrobaties de dernier moment pour ballaster le navire de façon correcte. Et on continuera à charger des marchandises dangereuses, enfouies en milieu de cargaison, par ignorance du contenu réel. Il y aura encore des accidents, parfois mortels, au nom de la fraude, au nom d'un bénéfice supplémentaire.

Dormez, braves chargeurs, dormez tranquilles ; vous n'êtes pas à bord, vous ne risquez rien. Après tout, il ne s'agit que de marins...



Le poing sur la table

Alain Genty

Si quelqu'un te frappe sur la joue gauche, tends lui la droite (Matthieu 5 :1)

Après la publication le 23 février du décret sur la protection de pavillon pétrolier, Armateurs de France réagit à son tour et déplore que le « texte ne réponde pas aux ambitions initiales affichées lors du vote de la loi de transition énergétique ».

Je pense souvent que -malheureusement- les syndicats n'ont pas toujours une attitude constructive. Mais cette fois, leurs revendications après la publication le 24 février du décret d'application de la loi sur la protection du pavillon pour le transport des produits pétroliers et raffinés est parfaitement justifiée. Cette loi est une moquerie : incomplète, imprécise, elle n'apportera que peu, voire pas d'emplois supplémentaires. Outre le fait qu'elle laisse le pays complètement désarmé pour ses approvisionnements cruciaux en cas de conflit, elle contribue à l'affaiblissement de notre marine marchande, déjà mal en point. Les syndicats « dénoncent ». Bien. Les armateurs ont également protesté, assez mollement du reste : ils « déplorent », sans plus. Déplorer, c'est bien, mais largement insuffisant ; un débarquement en force dans le bureau du Secrétariat d'État eût été plus approprié. Mais chez, nous, on reste politiquement correct. Tendre l'autre joue n'est pas toujours la bonne réaction...

L'arrêté du 25 février précise les conditions d'application du décret sur le pavillon pétrolier, publié le 23 février. Il permet aux obligations de pavillon d'aller jusqu'à 8 % du pourcentage de produits pétroliers mis à la consommation chaque année sur le marché français (environ 60 millions de tonnes). Le niveau est fixé à 5,5 %, soit environ un tonnage de 3,3 millions de tonnes. Il fixe un deuxième ratio permettant au brut de représenter jusqu'à 90 % du tonnage. Il ne va pas en dessous : 90 % pour le brut, donc 10 % pour les raffinés. 10 % de 3,3 millions de tonnes représentent 330 000 tonnes, soit environ une dizaine de voyages avec un navire de taille moyenne ou quatre avec un gros du type « aframax ». Une misère...

Une commission mixte paritaire députés/sénateurs, prévue pour le 6 avril, ne devrait pas changer grand-chose (la quasi-totalité de ces braves gens vont débattre de problèmes qu'ils ne connaissent absolument pas).

Si le fait d'utiliser un tiers pavillon en temps normal n'a aucune conséquence stratégique, il en est autrement en cas d'urgence : peut-on se fier à des équipages de nationalités variées, de religions parfois hostiles à notre culture et de marins ne comprenant pas notre langue, pour assurer de façon fiable un minimum de transport maritime. Nous ne sommes plus à l'époque où chaque pays pouvait vivre en quasi autarcie. Nous sommes devenus beaucoup trop dépendants du commerce mondial pour pouvoir survivre et les échanges par mer sont pour nous une nécessité. Si l'armateur étranger, l'équipage étranger, n'est plus d'accord avec nous, nous risquons du jour au lendemain de nous retrouver pieds et poings liés, à la merci du bon (ou du mauvais) vouloir de gens dont les intérêts seront peut-être très éloignés des nôtres.

Je suis pour la libre concurrence, mais jusqu'à un certain point. Il est inadmissible de penser que nous devenions prisonniers de l'anonymat que constitue un navire contrôlé par des intérêts qui nous sont souvent parfaitement inconnus. On peut se passer de beaucoup de produits de consommation et, pouvant assurer notre subsistance alimentaire, nous pourrions tenir pas mal de temps. Mais nous avons absolument besoin de faire tourner nos machines et nos véhicules, de nous chauffer, etc. Le nucléaire va diminuer, n'ayant pas exactement le vent en poupe, l'éolien est pour l'instant symbolique, alors...

Même si de nos jours, le commandant d'un navire marchand peut avoir dans son coffre une enveloppe scellée contenant les instructions à suivre en cas de conflit (ralliement du port ami le plus proche, mise à disposition du bateau pour des transports de troupes ou de matériels, etc.), ça reste très théorique : ça, c'est si nous avons des navires.... Grand soulagement : il n'y a plus besoin d'enveloppes : il n'y a plus de bateaux ! Plus de navires, plus d'équipages, plus d'instructions !

Comment en est-on arrivé là ?

Très simple : l'ennemi ne vient pas d'ailleurs ; il est là, chez nous, tapi, prêt à bondir à la moindre occasion. Et qui est-il ?

Les bureaucrates, nos fameux ronds-de-cuir, toujours prompts à trouver à redire à la moindre proposition, évoquant tour à tour, nos lois, celles de l'Europe (à laquelle nous avons la faiblesse d'adhérer), le temps nécessaire à examiner le projet (plusieurs années).

Les serveurs de l'État sont effectivement au service de l'État, oubliant trop souvent qu'ils devraient être au service des citoyens. Ils ont besoin de faire voir qu'ils existent, d'étaler leur pouvoir, parfois de nuisance. Ils sont payés par nos impôts et devraient donc être à notre service ; on peut rêver... Si les structures actuellement en place dans l'administration n'ont rien de choquant (Secrétariat d'État aux transports, SG Mer...), ce qui l'est est leur lenteur à réagir et leur propension à mettre des obstacles à quelque chose de simple au départ, rapidement transformé en course d'obstacles. Le pavillon belge avait été confronté il a quelques années à leur équivalent de nos fonctionnaires tatillons et la réaction des armateurs ne s'était pas fait attendre : ils sont passés sous pavillon luxembourgeois et la Belgique a du faire machine arrière et présenter rapidement une solution acceptable afin de rétablir la situation. Pourtant, le Luxembourg fait partie de l'Europe et est donc soumis aux mêmes règles communautaires (personne n'oserait penser que leur interprétation peut varier d'un pays à l'autre...). Dénoncez, déplorez, tant que vous voudrez, ils n'en n'ont cure et attendent paisiblement l'âge de la retraite, prise avant la vôtre, imperméables aux aléas de votre profession, la leur n'en n'ayant pas...

Une partie du problème est que syndicats et armateurs vont au combat chacun de leur côté, ce qui ne peut donner que de mauvais résultats. Dans les pays où ils se concertent régulièrement, tel le Danemark, les négociations sont plus faciles et les résultats bien meilleurs. Pourtant, les marins danois sont bien payés, ont des congés normaux et sont bien couverts socialement. En 2015, le pavillon danois ne s'est jamais si bien porté !

Récemment encore, le gouvernement a annoncé son intention de revenir sur ses engagements au sujet de l'exonération de certaines charges sociales, promises aux armateurs. Si -comme il est à craindre- c'est bien le cas, on aura probablement droit, une fois de plus, à des pleurs et grincement de dents...sans suite !

L'union faisant la force, les intéressés feraient beaucoup mieux de sortir de leurs tours d'ivoire respectives et de se concerter pour une réaction commune appropriée plutôt que de faire du surplace, chacun devant son mur des lamentations !

L'argument du genre « oui, mais vous comprenez, il est difficile d'attaquer l'administration de front : on a besoin d'elle, etc »...a -à mon avis- fait long feu. Souvenons-nous : lors des Journées de la Mer à Marseille, en 2007. Francis Vallat, alors président de l'Institut Français de la Mer, s'en était pris assez vertement à celle-ci, lui reprochant de négliger le secteur maritime en ne se faisant pas représenter de façon significative. L'année suivante, à Brest, c'était le premier ministre, François Fillon, qui se déplaçait !

Moralité : Si quelqu'un te frappe la joue droite, ne tends surtout pas la gauche, mais si c'est le seul moyen de te faire entendre, mets lui ton poing...au minimum sur la table...

Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco@dbmail.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>