



# Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°10 Novembre 2017

## Qui ne fait pas encore partie d'une commission ?

Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Commission, groupe de travail, groupe de réflexions, rencontre, séminaire, table ronde, colloque, même *workshop*, les noms ne manquent pas, les candidats non plus...

Et tout ceci aboutira à un livre blanc, un rapport, ou autres conclusions.

On voit même certains groupes faire circuler un dossier sur la question, écrit par quelqu'un d'autre et résumant déjà la situation ; mais voilà : l'auteur du rapport ne fait pas partie de leur coterie et il leur faut LEUR rapport.

Peu importe si on ne fait qu'enfoncer une porte ouverte et que les conclusions aient déjà été tirées par d'autres, d'année en année. On ajoute à chaque fois sa pincée de sel pour actualiser et personnaliser ses vues.

Et puis il y a les thèmes à la mode ; en ce moment, l'écologie, vaste sujet pouvant être abordé de mille façons, ce qui laisse beaucoup de champ à nos chères commissions. N'oublions pas nos 11 millions de km<sup>2</sup>, que nous sommes incapables de surveiller, encore moins d'exploiter, et que le monde entier nous envie. Parfois, des sujets méritant d'être étudiés ne le sont même pas, comme par exemple les dispositions prises par la France et ce qu'il reste de ses armateurs pour la mise aux normes "soufre" en 2020...



Je ne nommerai aucun de ces groupes : j'y ai des connaissances, parfois des amis, tous animés du désir de bien faire. Et en général, ils le font bien. Mais trop souvent, il s'agit de redites et de toute façon, l'administration en tient rarement compte, sauf si elle fait partie de la commission. Dans ce cas, elle souligne l'intérêt du rapport...et ne fait rien de plus, se contentant de l'ajouter à la pile qui finira un jour sa carrière dans un fond de tiroir, pour les plus chanceux...

En règle générale, tout le monde connaît le problème...et aussi la solution ; mais pas question de taper moralement sur qui que ce soit qui aurait l'air de mettre les bâtons dans les roues. Et les occasions sont nombreuses : en tête, les interdits, légaux, français, européens, onusiens, mondiaux.

On débat donc sur des sujets que nous serons incapables de régler, car seule l'Administration a ce pouvoir et elle est lente, très lente. D'autre part, il ne faut pas trop compter sur les fonctionnaires, qui vont certes essayer de faire avancer le dossier, mais tiendront également compte de la préservation de leur carrière ; à un certain niveau, il devient prudent de ne plus se faire remarquer par des prises de position opposées à celles de votre ministre, même si ce dernier n'y connaît pas grand-chose : ça peut être nuisible à votre avancement...

Le rôle de notre fameuse commission est donc réduit à celui de conseil, pas toujours suivi, loin de là...

Le poids d'une commission est déterminé par celui de ses intervenants ; si la majeure partie de ceux-ci sont des retraités, il est bien évident que ses conclusions ne pèseront pas grand-chose dans la balance des priorités gouvernementales. Notons au passage que s'ils sont si nombreux, c'est qu'ils ont du temps et ont ainsi l'impression de continuer à contribuer à la

vie active de leur ancienne sphère professionnelle. Les actifs sont moins représentés, surtout ceux du secteur privé, qui doivent avant tout s'occuper de leur gagne-pain ; ils sont donc rarement disponibles pour "plancher" sur le sujet choisi, même si à terme leur absence risque d'être préjudiciable à la qualité du rapport.



Le rapport "Leroy" avait finalement abouti sur une avancée, mais il est déjà question de revenir en arrière ; la politique a la priorité sur le bon sens...

C'est dommage : certains sujets étudiés méritent certainement beaucoup d'attention ; le problème est que le rapport y afférant risque fort d'être noyé dans une masse d'autres et finir lui aussi, et injustement, aux oubliettes.

Les intervenants auront donc perdu leur temps, et parfois l'argent du contribuable.

Alors comment faire ?

Hélas, la seule solution serait une concertation générale des milieux concernés, afin de réduire la participation aux seuls experts et personnalités reconnus, mais les bagarres sournoises pour éliminer tel ou tel « concurrent » auraient déjà enlevé toute crédibilité de représentation effective, les évincés ayant tout mis en œuvre pour saboter l'opération. Nous sommes en France...

C'est bien connu, l'essentiel, c'est de participer ; peu importe comment.

Nous ne pouvons mieux faire que de vous joindre l'excellent billet paru il y a des lustres dans la Lettre Confidentielle des Transports, de l'ami Élie Le Du : il n'y a rien à changer à ce petit chef-d'œuvre !

Chez les maniaques de Marinfos, il n'y a que du harcèlement textuel !



## Sommaire

- ✓ Editorial : Qui ne fait pas encore partie d'une commission ? Sébastien D'Aurade.
- ✓ Le petit théâtre des commissions. *Elie Le Du.*
- ✓ Les taxis bretons. *Capt. Pilchard.*
- ✓ les voyous de la mer. *Alain Genty.*
- ✓ C'était au temps des Colonies.
- ✓ Embarquement pour New-York.
- ✓ Le pêcheur mexicain.

## Le petit théâtre des commissions

Élie Le Du

Souvent, les intentions sont bonnes. Mais il faut reconnaître que les experts, élus et autres représentants d'instances professionnelles passent leur temps de réunions en commissions sans vraiment démontrer que cette méthode est efficace.

Au point que tout cela évoque de plus en plus certains travers chers au monde du théâtre.

Dès qu'une nouvelle commission est annoncée, c'est la ruée pour avoir au moins un strapontin de figurant. Peu importe le genre, l'auteur, le thème, la distribution... L'essentiel est d'avoir son nom sur les affiches et le programme.

Les metteurs en scène spécialistes des commissions sont très populaires car ils mobilisent de plus en plus d'acteurs de complément : les fameux experts patentés et autres personnalités qualifiées. Le rôle confié à ces figurants évoque irrésistiblement celui des hallebardiers du Châtelet qui doivent chanter "Marchons, marchons..." tout en se sachant condamnés à ne faire que du sur-place.



Les chefs d'entreprises avides de concret, boudent de plus en plus ce type de spectacle. Alors, metteurs en scène et figurants invoquent les "avancées dans la bonne direction" comme certains auteurs se consolent en parlant de "succès d'estime".



### Les taxis bretons

Capt. Pilchard



Au début des années 70, une grande partie des marins et des officiers étaient Bretons et, une fois le solde de la solde empoché, lesdits Bretons débarquaient des bateaux et devaient rentrer au bercail pour les congés, le plus souvent les relèves se faisaient au Havre.

Aujourd'hui, en 2017, le transit en train du Havre à Brest dure environ 8 heures avec un, voire deux changements, la règle étant de passer par Paris ! Il y a 45 ans, c'était encore bien pire, une galère pas possible, alors les Bretons avaient mis au point un système : les "taxis bretons".

Les compagnies recrutait souvent leurs marins dans le même bassin (autour de St Malo/Cancale par exemple, ou de Douarnenez etc). Le taxi du bled était en général en liaison avec l'armement qui lui donnait en avance les noms des embarquants de la région et qui confirmait l'ETA. Le départ n'avait lieu que le soir assez tard pour arriver en milieu de matinée au Havre, à partir de la fin de l'après-midi le taxi, généralement un gros break, faisait la tournée du coin et récupérait un à un les 5/6 marins qui embarquaient sur le même bateau ; tous plus ou moins ivres, le taxi souvent aussi, car il lui fallait boire un coup dans chaque famille du marin qu'il récupérait, quand ce n'était pas au bistrot où le marin l'attendait au milieu de tournées générales répétées.



Photo extraite du documentaire "Les taxis bretons", un film de Thierry Compain produit par Abacaris Films en 2003.

Une fois la viande saoule ronflant dans le taxi, les bagages arrimés sur le toit et dans la roulotte qu'il tractait, celui-ci faisait route Le Havre. Les contrôles d'alcoolémie n'existaient pas à l'époque, sinon le système n'aurait jamais pu marcher, mais il y a eu pas mal d'accidents, y compris mortels.

Tant bien que mal, le taxi arrivait dans la matinée au Havre. Le chauffeur dormait quelques heures dans une cabine mise à sa disposition et chargeait dans l'après-midi les débarquants qui imposaient avant de rentrer en Bretagne d'aller boire des coups(\*) dans les bistrot du quartier de l'Eure. Une fois tout ce beau monde complètement ivre, il était temps de rentrer au pays où ils arrivaient le lendemain dans la matinée, le taxi déposant chaque marin devant chez lui.

(\*) Sur les bateaux des grandes compagnies (Chargeurs, Transat, Messageries) l'alcool était rationné à bord pour l'équipage (pas pour les officiers). Ils avaient droit à 2 bières par jour pour les casse-croûtes, une le matin et une l'après-midi, distribuées à chacun par le cambusier et à 1/4 de vin le midi et un autre le soir. Jeudi et dimanche, ils avaient droit à un pastis, également servi à la ration par le cambusier. A part le pinard, tout était payant et retenu sur la solde.

**Je fais un don à la SNSM :**

<https://don.snsn.org>



## Les voyous de la mer

Alain Genty

Ils sont -hélas- nombreux : à commencer par les États et en finissant par les pêcheurs.

Tous contribuent plus ou moins à la dégradation des océans et à la sécurité de la navigation.

Commençons donc par les États : en tête, la triste Corée du Nord, qui autorise la circulation des bateaux-poubelles, immatriculés dans des pays peu regardants, parfois même à leur insu.

Transport illégal de matériel militaire, pêche dans des eaux interdites et même abandon d'équipages. On se souvient de ces chalutiers sans doute obligés de partir par gros temps et laissés en pleine mer sans combustible et sans vivres, avec des appareils de navigation et de communication tombés rapidement en panne. <http://tinyurl.com/yct4flhd>.

La Libye (ou devrait-on dire les Libye) avec ses "gardes-côtes" parfois entraînés par l'Occident, dont le rôle semble plus se rapprocher de celui de trafiquants plutôt que de gardiens. Récemment, un de leurs bateaux n'a pas hésité à tirer des munitions lourdes sur un pétrolier grec, l'endommageant gravement et provoquant une importante pollution. Même si le navire en question transportait du pétrole de contrebande, il y a des lois internationales qui prévoient d'arraisonner le bateau en question, pas d'essayer de le couler.

Un autre a empêché le bateau d'une ONG de récupérer des migrants qui se sont donc noyés.

On attend toujours les réactions indignées de la communauté maritime internationale, ou celle de l'ONU...Et ils n'en sont pas à leur premier essai ! Ces tristes événements iront sans doute bientôt dans les oubliettes des faits divers.



Les zones de pêche ne sont pas respectées. Les contrevenants sont nombreux. Notons parmi les plus importants la Chine, la Thaïlande, le Vietnam, Les Corées, et même l'Espagne, qui depuis des décennies ferme les yeux sur le comportement parfois violent de ses ressortissants quand ils cherchent à éviter un contrôle. Il faut dire que la pêche a un rôle important dans l'économie du pays.

Dans les années 1970, un de leurs chalutiers avait même tiré à balles réelles sur une vedette militaire française. Rapidement identifié, il s'est contenté dans un premier temps de camoufler son identification IMO, et dans un second de changer de propriétaire (soi-disant) et de nom pour obtenir un nouveau numéro. L'Espagne n'avait même pas réagi.

Parlons maintenant des pavillons, en essayant de ne pas confondre complaisance et nécessité. La complaisance existe : certains pays se contentent, moyennant finances, d'enregistrer le navire sans contrôler quoi que ce soit, acceptant de vagues photocopies de documents et certificats, sans même effectuer la moindre vérification.

Dès qu'un bateau a des ennuis, on change le pavillon, afin d'échapper à toute responsabilité. Il faut bien évidemment mettre lesdits pays à l'index. D'autres, heureusement plus sérieux, exigent des documents à jour et prennent la peine de vérifier leur authenticité.

Il nous faut maintenant arriver dans la zone incontrôlable des États à la dérive, sans gouvernement réel, ou avec plusieurs "gouvernements", tels le Yémen, la Somalie et la Libye d'autres pays, comme le Nigéria et l'Indonésie ne peuvent ou ne veulent mettre les moyens nécessaires pour supprimer la piraterie ou les assassinats (comme Abou Sayyaf aux

Philippines). L'argent qui devrait être affecté à une telle tâche finit en général en gaspillage ou dans des poches de certains politiciens ou dirigeants.



Ce qui précède est bien connu de nos lecteurs, mais ce qui nous frappe, c'est la quasi absence de sanctions réelles : on se contente souvent d'admonestations, de peur de se fâcher avec des pays puissants, ou possesseurs de pétrole, ou munis d'une puissance nucléaire.

Que faire contre la Corée du Nord, qui "canarde" régulièrement les bateaux qui s'approchent un peu près de leurs côtes, même s'ils sont encore dans les eaux internationales ?

Que faire contre la Chine, qui s'approprie des îles dont le statut est pour le moins contesté ? Que faire contre ses bateaux de pêche qui pillent les ressources mondiales ?

Que faire contre les terroristes d'Abou Sayyaf, qui tuent les marins pris en otages ?

Que faire contre les pirates qui volent et rançonnent ?



La constitution d'une force multinationale a permis d'enregistrer de bons progrès au large de la Somalie, mais il reste encore beaucoup à faire ailleurs.

La réponse est donc là : seule une union au niveau mondial permettra d'obtenir les résultats espérés, même si un des pays visés -et pour cause- refuse de faire partie de l'alliance.

Mais comme il faut beaucoup de patience pour remuer les instances internationales, que les voyous se rassurent : ils ont encore de beaux jours devant eux...



## C'était au temps des Colonies. Une attitude surannée ?

Texte d'une lettre adressée en 1959 à l'armateur du paquebot "Mermoz" par un magistrat français basé au Cameroun.  
(La rédaction de Marinfos a volontairement retiré les patronymes des personnes citées).

Cour d'Appel du Cameroun  
Le Premier Président  
Chevalier de la Légion d'Honneur

Yaoundé le 14 décembre 1959

A Monsieur le Directeur de la Compagnie de Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre, 3 – 15 rue Beauvau, Marseille

Monsieur le Directeur,

Je vous ai récemment écrit en mon nom personnel pour vous remercier de vos aimables attentions à l'occasion d'un précédent voyage de mon épouse sur le "Foch" et pour vous demander d'assurer son passage sur le "Mermoz" quittant Marseille le 27 novembre.

Vous m'avez répondu le 25 novembre que la place de ma femme avait été bien réservée sur le "Mermoz" et formulé le vœu qu'elle y fasse bon voyage. Je tiens essentiellement à vous en remercier avant de vous soumettre la réclamation que voici.

C'est par une lettre datée du 27 novembre, premier jour de la traversée et postée à Barcelone, que ma femme me fait part de ses doléances. Il se peut que satisfaction lui ait été depuis accordée par les autorités du bord, mais je ne puis, étant donné l'urgence d'une solution, attendre d'être renseigné sur ce point pour solliciter votre intervention.

Ma femme voyage sur le "Mermoz" en même temps que l'épouse d'un des conseillers à la Cour d'Appel dont j'ai l'honneur d'être le Premier Président : Mme Ferr.... Elle n'a pas été peu surprise le premier soir de la traversée de se trouver dans la salle à manger placée à la table du second capitaine, tandis que Mme Ferr.... occupait la droite du Commandant.

Le maître d'hôtel, auprès duquel elle est allée protester après le dîner, s'est contenté de lui répondre qu'il ne pouvait rien y changer. Madame Ferr.... figurait sur la liste des passagers comme épouse du Président de la Cour d'Assise de Dschang (sic) alors qu'elle n'y figurait elle-même que comme femme de magistrat.

Que le Maître d'Hôtel se soit, au départ, laissé trompé par le titre ronflant mais inexact et ne correspondant au surplus à aucune réalité, dont Madame Ferr.... avait été affublée, est assez compréhensible. On ne saurait en effet exiger de lui qu'il sache qu'il n'y a pas de Cour d'Assise au Cameroun, que la Présidence des Cours d'Assise en France, Criminelle Outre Mer, est une fonction passagère qui ne confère au Magistrat qui en est chargé aucun rang particulier parmi ses collègues et qu'elle est confiée à un simple Conseiller par le Premier Président de la Cour d'Appel.

On ne saurait admettre par contre que le Maître d'Hôtel de 1<sup>e</sup> classe d'un paquebot tel que le "Mermoz" ignore la prééminence de Premier Président de la Cour d'Appel sur tous les magistrats des Tribunaux de son ressort et la hauteur de son rang parmi tous les fonctionnaires et magistrats de France.

Je veux croire que le Commandant, averti par le Maître d'Hôtel aura pris les mesures qui s'imposent. Il ne se trouverait pas de Commandant, je pense, sur un paquebot tel que le "Mermoz" pour faire l'affront à un Gouverneur

ou un Général de Division – mon rang est aussi élevé que le leur – de placer son épouse à table auprès de celle de son Chef de Cabinet ou d'un Sous-Chef de Bureau de son Etat-Major, sauf évidemment des circonstances exceptionnelles qui ne se présentent pas ici.

Si de pareils procédés pouvaient être de mise sur des paquebots de votre compagnie dont, habitant Toulon, nous sommes, ma femme et moi, fréquemment les passagers, nous renoncerions désormais à les prendre. Mais je sais qu'il n'en est rien. Si en plus de trente ans de carrière j'ai vu ce même incident se produire une première et une seule fois (et au détriment d'un autre Magistrat) c'est qu'il avait été provoqué par la même personne.

Je me dois et dois à ma femme de la protéger contre un manquement d'égards qui, s'il ne s'était produit que pour un seul repas, ne lui aurait occasionné qu'une blessure passagère et effaçable, mais qui se perpétuant pendant toute la traversée, lui deviendrait odieux et transformerait son voyage en une intolérable corvée.

C'est aussi un devoir de ma charge que de faire respecter en toutes circonstances mon rang et le droit de mon épouse à le partager.

Je dois enfin et surtout tout faire pour éviter et apaiser au sein de ma famille judiciaire les mésententes qu'entraîneraient inévitablement les incidents de ce genre et qui ont fatalement une incidence sur le bon fonctionnement de la Cour et des Tribunaux.

Telles sont les raisons pour lesquelles je n'hésite pas à donner à ma réclamation normalement d'ordre privé, un caractère professionnel et à utiliser pour vous l'adresser, le papier à lettre réservé à la correspondance du Service.

Je ne doute pas, Monsieur le Directeur, de pouvoir compter sur votre haute autorité pour adresser à Monsieur le Commandant du "Mermoz", dès son passage à Abidjan ou à la première escale suivante, s'il est trop tard, les instructions qui lui permettront d'accorder à mon épouse – et à moi-même – les réparations auxquelles nous avons droit et dont l'essentiel me paraît être de rendre à mon épouse la place qui lui convient.



L'histoire du "Mermoz" : <https://goo.gl/zrP6Uo>

Message adressé par l'épouse du Premier Président à Mme Ferr...

Madame,

Je vous envoie le double d'une lettre adressée par mon mari à la Compagnie au sujet du petit incident qui nous a opposés.

Mon mari estimant que cet incident met fin à nos bonnes relations, vous m'excuserez de ne pas vous saluer la prochaine fois que je vous rencontrerai sur le pont.

Veillez, je vous prie, me renvoyer cette copie et croire à mes sentiments très distingués.

## Embarquement pour New-York

Sur le port de La Rochelle, une jeune blonde, les larmes aux yeux regarde les navires à quai.

- Vous aimez les bateaux à ce point là ? demande un marin.

- Non je n'y connais rien. Je rêve seulement de m'embarquer pour l'Amérique, mais je n'ai pas d'argent...

- Ecoutez, fait le marin ça pourrait s'arranger. Mon bateau appareille ce soir pour New York. Si vous voulez, je vous cache dans une chaloupe, et je vous apporte à manger tous les soirs. Seulement en échange, il faudra être gentille et me faire des gros câlins.

- D'accord, dit la jeune blonde. Le marin la cache au fond d'une chaloupe, lui apporte chaque nuit de la nourriture, et chaque nuit, elle le paye en



nature. Au bout de 5 jours, le commandant entend du bruit en provenance de la chaloupe, et finit par découvrir la jeune fille.

- Je vous en supplie, dit elle, ne me dénoncez pas aux autorités américaines, laissez-moi débarquer à New York !

Qu'est ce que c'est que cette histoire de New York ? fait le commandant. Vous êtes sur le bac de l'île de Ré...

## Le pêcheur mexicain

Dans un petit village côtier mexicain, un bateau rentre au port, ramenant plusieurs thons. Sur le quai, un Américain admiratif complimente le pêcheur mexicain sur la qualité de ses poissons et en bon représentant de la culture tayloriste lui demande combien de temps il lui a fallu pour les capturer.

"Pas très longtemps", répond le Mexicain.

"Mais alors, pourquoi n'êtes vous pas resté en mer plus longtemps pour en attraper plus ?" demande l'américain.

Le Mexicain répond que ces quelques poissons suffiront à subvenir aux besoins de sa famille.

L'Américain demande alors :

" Mais que faites-vous le reste du temps ?"

"Je fais la grasse matinée, je pêche un peu, je joue avec mes enfants, je fais la sieste avec ma femme, Maria. Le soir je vais au village voir mes amis. Nous buvons du vin et jouons de la guitare. J'ai une vie bien remplie..."

L'Américain l'interrompt :

"J'ai un MBA de l'université de Harvard et je peux vous aider : Vous devriez commencer par pêcher plus longtemps. Avec les bénéfices dégagés, vous pourriez acheter un plus gros bateau. Avec l'argent que vous rapporterait ce bateau, vous pourriez en acheter un deuxième et ainsi de suite jusqu'à ce que vous possédiez une flotte de chalutiers.

Au lieu de vendre vos poissons à un intermédiaire, vous pourriez négocier directement avec l'usine, et même ouvrir votre propre usine.

Vous pourriez alors quitter votre petit village pour Mexico City, Los Angeles, puis peut-être New York, d'où vous dirigeriez toutes vos affaires !"

Le Mexicain lui demande alors :

" Combien de temps cela prendrait-il ?"

" 15 à 20 ans ", répond l'Américain.

"Et après ?"

"Après, c'est là que ça devient intéressant ", répond l'Américain en riant

: Quand le moment sera venu, vous pourrez introduire votre société en bourse et vous gagnerez des millions de dollars !"

"Des millions ? Mais après ?"

"Après, vous pourrez prendre votre retraite, habiter dans un petit village côtier, faire la grasse matinée, jouer avec vos enfants, pêcher un peu, faire la sieste avec votre femme, Maria, et passer vos soirées à boire et à jouer de la guitare avec vos amis !!!



*L'équipe de Marinfos vous souhaitent de belles fêtes de fin d'année.*

**Pour s'abonner  
au bulletin quotidien de Marinfos**

**[gentyco1@gmail.com](mailto: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>**