



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°1 édité le 15 décembre 2015

Éditorial

Pourquoi un magazine ?

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Pourquoi un magazine ? Le bulletin quotidien ne suffirait-il pas ?

En fait, nous pensons qu'ils sont complémentaires : le bulletin pour donner « à chaud » l'actualité quotidienne et le magazine pour quelques réflexions sur certains dossiers qui méritent à nos yeux d'être développés.

Nous avons également décidé d'ouvrir nos colonnes à des contributeurs extérieurs dont le point de vue n'est pas nécessairement le nôtre et susceptible de donner un autre éclairage à l'actualité.

Nous nous sommes toujours efforcés d'éviter les sentiers battus ; après tout, la grand route est déjà encombrée par de nombreuses publications que nous n'avons pas la prétention de concurrencer, pour de multiples raisons.

Nous voulons donc simplement faire quelque chose de différent. Ce sera aussi une tribune, car vous pourrez nous faire part de vos réflexions : une sorte de courrier des lecteurs, en somme, sauf que la réponse pourra très bien prendre la forme d'un article. (gentyco@dbmail.com).

Impossible de savoir si le magazine tiendra longtemps : c'est du travail, tant pour la rédaction que pour la mise en page et l'établissement de la maquette.

À vous de juger...



La mer, un métier ?

Soyons sérieux !

Si on questionne les collégiens ou les lycéens sur leurs projets d'avenir, certains voudront être médecins, avocats, *traders*, ingénieurs, ou faire une école de commerce.

Les métiers de la mer ne seront jamais mentionnés.

Il y a quelque temps, un sondage réalisé dans des écoles bretonnes avait permis de constater que les collégiens interrogés sur leurs perspectives d'avenir ne mentionnaient pratiquement jamais la mer. J'allais écrire « on croit rêver » mais en fait, il s'agit plutôt d'un cauchemar qui devient hélas réalité !

Pourquoi ces réponses ?

C'est finalement assez simple : de nos jours, tout est entre les mains des médias et d'Internet et la mer n'intéresse pas grand monde. Il y a une dizaine d'années, une association avait demandé à une grande chaîne de télévision s'il était possible - dans le cadre d'une série d'émissions sur la mer - d'en consacrer une à ses métiers ; réponse du responsable : NON ; vous comprenez, le sujet n'est pas « porteur ».

Nous y voilà : ce qui compte, c'est l'Audimat ; tout le reste n'est que littérature.

Peu importe que les facultés soient remplies d'étudiants qui ne franchiront jamais le cap de la première année ; peu importe que certains secteurs de l'industrie maritime aient du mal à recruter ; peu importe que ce secteur représente plus de 300 000 emplois, alors que certaines professions actuellement très prisées ne représentent qu'à peine le tiers de ce chiffre.

Ce qui compte, c'est l'image que nous en donnent les médias ; hors, ces derniers ont une vue quelque peu particulière des métiers de la mer.

Nous avons pu le constater dans les Salons spécialisés consacrés aux carrières : la mer ? On connaît = les navires qui polluent les côtes, la route du rhum et les requins qui s'attaquent aux innocents surfers.

Les nouvelles de notre unique porte-avions ne sont intéressantes que lorsqu'il tombe en panne ou qu'on vous étale à la « Une » combien il a coûté ; à quoi il peut d'ailleurs servir devient secondaire.

C'est ça la mer ! Et rien d'autre : ça ne serait pas porteur...

Surprise, surprise...

Si au cours d'une vaste campagne d'information on pouvait souligner l'importance du secteur maritime, nous déclencherions probablement de surprenantes réactions :

- Chez les jeunes : sais-tu comment ton ordinateur et ton téléphone portable sont arrivés en France ?

- Chez les plus jeunes : et tes jouets ?

- Chez tout le monde : et vos vêtements ? Par mer ?

Ah bon ; je ne m'étais jamais posé la question...

Et si certains français savent que la France est un important exportateur de céréales, ça reste dans le domaine des statistiques, rarement dans celui du transport maritime.

Quant à l'essence que vous mettez dans votre réservoir de voiture, il se pourrait aussi qu'elle ait été importée par mer, soit déjà raffinée, soit sous forme de pétrole brut.

Et figurez-vous que la protection de nos côtes, tant en métropole qu'Outre-Mer est assurée par des navires de Marine Nationale ; mais si, vous savez : les pompons rouges ...

Mais peut-être que je vous dérange pendant que vous dégustez vos coquillages ou votre poisson frais, sans doute tombés du ciel ...

J'allais oublier : ce fameux porte-avions qui semble vous irriter et le petit voilier de votre beau-frère ont fait vivre des milliers de personnes.

Derrière chaque objet, chaque grain de blé, chaque poisson, chaque tour de roue, se cache l'intervention d'un armateur, d'un manutentionnaire, d'un transitaire, d'un coutier maritime, d'un marin ; qu'il soit du commerce, de notre Marine Nationale, pêcheur, d'un salarié de chantier naval ; sans oublier l'assureur, l'agent maritime, le douanier ...

La liste est longue, trop longue pour être énumérée dans un simple article.

Faites-le savoir autour de vous : les métiers de la mer sont sur

www.ifmer.org.

Et vous serez surpris !



Sommaire

- ✓ Editorial : Pourquoi un magazine ?
- ✓ La mer, un métier ?
- ✓ Était-il raisonnable de ne plus vendre les « Mistral » à la Russie ? Sébastien d'Aurade
- ✓ Et si le temps des marins était passé ? Bruno Dulac
- ✓ Le navire sans marins, demain, après-demain...ou plus tard ? Alain Genty

Était-il raisonnable de ne plus vendre les « Mistral » à la Russie ?

Sébastien d'Aurade

Historique

DCNS est depuis 2003 une société de droit privé ayant l'État pour principal actionnaire (64%), suivi de Thalès avec 35%. En 2011, DCNS signe un contrat avec Rosoboronexport, pour la fourniture à la Marine russe de deux BPC de la classe « Mistral », à technologie très avancée.

L'invasion de la Crimée par l'armée russe avait déjà soulevé certaines protestations en France et à l'étranger, car STX s'appropriait à mettre le premier navire à disposition d'un équipage de la Marine russe pour qu'il se familiarise au cours d'essais en mer. Monsieur Fabius, ministre des Affaires étrangères, avait alors affirmé que la France se devait d'honorer ce contrat commercial. Remous divers, mais « les chiens aboient, la caravane passe ».

Pourquoi renier notre engagement ?

Nous voici donc empoisonnés et emprisonnés par un conflit qui – tout bien réfléchi – ne nous concerne pas : Oublions la Crimée, où les russophones sont très largement majoritaires pour nous concentrer sur l'est de l'Ukraine : il y a de grosses poches pro-russes qui ne demandent que leur rattachement à leur puissant voisin. Le rôle des autres nations ne serait-il pas de s'assurer que les minorités soient protégées et puissent éventuellement vivre dans l'est en conservant leur passeport ukrainien, ce dont personne ne parle, ni d'un côté ni de l'autre. L'Ukraine n'a absolument pas tenu compte des différences existant au sein même de son territoire, prétendant obliger des orthodoxes à se comporter comme des catholiques et des russophones à ne parler que l'ukrainien. Où sont donc passées nos associations et partis, d'ordinaires si prompts à dénoncer la moindre entorse à ce qui passe pour une liberté fondamentale ? Les torts sont visiblement partagés. Alors, devait-on pour autant faire les frais d'un entêtement parfois stupide ?

Le milliardaire Porochenko est loin d'être un ange...

Hors, depuis que la Russie a envoyé des troupes dans les zones en question, les chiens aboient toujours, mais suffisamment fort pour que la caravane s'arrête et monsieur Fabius a affirmé ensuite, au nom du gouvernement, que la situation ne permettait plus d'envisager la livraison ; la construction du deuxième navire s'est néanmoins poursuivie : on pourrait peut-être les livrer quand les choses se seraient calmées. Ce que confirmait François Hollande le 4 septembre 2014, en mentionnant qu'un cessez-le-feu durable arrangerait les choses. Mais il y avait un risque visiblement sous-estimé : Vladimir Poutine, ancien colonel-directeur du KGB n'est pas exactement un tendre ; il est même assez expéditif. Dès que les « occidentaux » ont déclaré des sanctions contre son pays à propos de l'Ukraine, il a pris tout le monde de court en déclarant à son tour que la Russie cesserait immédiatement d'acheter quoi que ce soit aux pays qui participent au boycott, et pour un an, ferme, prenant ainsi par surprise nombre de gouvernements qui avaient pensé à tout...sauf à ça ! Soyons clairs : si les sanctions occidentales gênent la Russie, elle gêne encore plus ceux qui les ont prises ! Les russes disposent d'énormes réserves de minerais, de gaz naturel et d'hydrocarbures. Pour eux, il est facile de proposer de l'exporter à d'autres que leurs clients traditionnels, principalement européens.

Comme ils viennent de le faire pour les produits agricoles, on change simplement de pays fournisseurs. Il y a forcément un certain flottement au départ, mais une fois les systèmes d'import/export mis en place, tout devient de la routine, sans compter que –tôt ou tard– le prix des hydrocarbures remontera et que la Russie sera de nouveau riche.

C'est un peu l'arroseur arrosé.

Pourquoi obéir aux États-Unis ?

Qu'avions-nous à gagner en ne livrant pas les BPC en temps voulu, c'est-à-dire en novembre 2014 ? À part l'éphémère estime de nos alliés du moment, strictement rien.

Quelle reconnaissance pouvions-nous attendre des américains, principale source de pression ?

Aucune !

Et pourquoi leur obéir ? Où est donc passée notre fameuse fierté nationale, si prompt à lancer des cocoricos dès qu'un de nos sportifs gagne une médaille « historique »...que tout le monde aura vite oublié quelques mois plus tard ? Les États-Unis nous ont-ils aidés lors de la guerre d'Indochine, pour aller se fourrer eux-mêmes dans le guépier asiatique quelques années plus tard ?

Nous ont-ils aidés en 1956 lors de l'affaire de Suez ?

Nous ont-ils respectés lorsque la France n'a pas voulu les suivre lors de la seconde guerre du Golfe ?

Et que ce serait-il passé si nous avions livré les navires ?

Eh bien strictement rien, à part quelques aboiements.

On ne peut même pas dire que la France s'est prostituée à ses alliés puisqu'elle n'en a rien tiré en échange...

Finalement, la vente a été annulée, après des mois d'atermoiements, et le chef de l'État a déclaré devant la presse que leur revente n'était pas un problème.

Pas si sûr !

Ont-ils été bien vendus ?

En fait, on ne le sait pas vraiment. Un accord a bien été signé avec l'Égypte, mais aucun chiffre n'a été avancé. L'entourage de Jean-Yves Le Drian a parlé de 950 millions, chiffre que personne n'a officiellement confirmé.

L'affaire a été bouclée en deux mois, alors que ce genre de dossier demande en général plusieurs années de négociations. Pour conclure aussi rapidement, il aura nécessairement fallu faire « une fleur » à l'Égypte, qui savait en plus que ces bâtiments risquaient fort de nous rester sur les bras pendant un bon moment. S'ils n'ont rien négocié, les égyptiens seraient vraiment en dessous de tout, ce que nous n'osons penser.

Quoi qu'il en soit, l'Égypte est un pays pauvre et ne dispose pas d'un tel budget : elle n'arrive même pas à payer ses avions Rafale et doit s'en remettre à la générosité de ses riches voisins du Golfe.

Qui lui donnera les fonds, et quand ?

Les navires en été construits avec des normes « arctique » (étrave renforcée, etc.). Officiellement, le repreneur ne demande aucune modification, mais...

De plus, toutes les inscriptions, notices, etc. sont en russe ; il faudra certainement tout changer.

Un porte-aéronefs sans aéronefs n'ayant que très peu d'utilité, il lui faut également

déboursier une somme rondelette pour l'acquisition de 50 hélicoptères Ka-52 Alligator, spécialement modifiés par les russes pour être embarqués sur les Mistral.

La France y laisse-t-elle « des plumes » ?

Sans aucun doute.

Voyons un peu : sur une vente prévue pour 1,2 milliards, nous avons remboursé 893 millions déjà encaissés.

La Russie a toujours dit qu'elle entendait être remboursée des frais de séjour de ses marins en France, poste mentionné nulle part, car elle a eu l'extrême gentillesse d'y renoncer, pour nos beaux yeux !

Ajoutons les frais d'entretien, de gardiennage et de stationnement à quai. D'après Louis Gautier, Secrétaire général de la Défense et de la Sécurité nationale, qui avait été chargé de négocier ce dossier avec Moscou, ils seraient de deux millions par mois.

Suite page 3



Sachant que le Vladivostok est à quai depuis juin 2014 et le Sebastol depuis octobre de la même année, nous avons donc 36 mois pour l'un et 26 pour l'autre, à deux millions/mois, soit 62 millions, avec un compteur qui continue à tourner.

Et plus on attendra, plus l'ardoise grimpera.

Et quid du manque à gagner pour DCNS et de son sous-traitant STX ?

IL y aurait un manque à gagner de 350 millions, mais qui leur serait payé...soit par la COFACE, soit directement par le Trésor Public ; peu importe, car en définitive, tout sortira de la poche du contribuable.

Le 29 septembre, le Sénat parlait d'une perte vraisemblable de 250 millions, chiffre jamais confirmé, jamais infirmé.



Sans compter la perte de notre crédibilité

Malgré les grands serments de leurs dirigeants, certains gros groupes continuent à fournir plus ou moins discrètement la Russie ; de toute façon, même s'il leur manque quelque matériel de pointe, les russes n'auront aucun mal à se les procurer, en y mettant le prix.

Au beau milieu de l'affaire, le président de Total, Christophe de Margerie, trouvait la mort lors de l'accident de son avion qui quittait Moscou le 20 octobre 2014. Pour autant que l'on sache, les sanctions étaient toujours en vigueur...

Nous voilà - une fois de plus - plus royalistes que le roi, faisant preuve d'un entêtement parfaitement stupide et préjudiciable à nos entreprises !

Nous avons de plus perdu notre crédibilité de fournisseurs auprès de la Russie, et d'autres sans doute.

En plein marasme économique, on n'hésite pas à torpiller bénéfiques, emplois et réputation pour faire plaisir à des gens qui -eux- n'ont rien à perdre dans cette affaire.

Souvenons-nous de l'affaire des « vedettes de Cherbourg », construite pour Israël. En 1967, après la guerre des Six jours, le général De Gaulle, qui comme chacun sait n'aimait pas Israël, ordonne la suspension de leur livraison, ainsi que celle des pièces détachées pour leurs « Mirage ». Israël utilisera un subterfuge pour les faire sortir à notre barbe et à notre nez, mais le pays, qui achetait 90% de son matériel militaire à la France ne nous a plus rien acheté depuis. Les États-Unis sont devenus son principal fournisseur.

Triste bilan

Voilà donc un des fiascos les plus lamentables de la Ve République, avec l'affaire du Rainbow Warrior et les avions renifleurs. Pas vraiment de quoi être fiers...



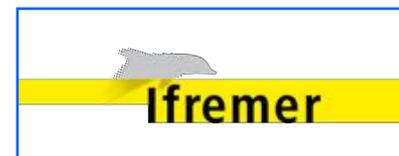
Dans les années 1970 Monsieur Yves La Prairie – fondateur du CNEOX puis de l'IFREMER, développait tout azimut une conférence intitulée « viendra le temps des marins ». Alors que les échanges maritimes au niveau mondial croissent de 10% par an et que les activités liées à la mer génèrent plus d'emplois que les assurances, la banque ou l'automobile, force est de constater du moins en douce France que le marin est totalement ignoré et regretter le peu de reconnaissance pour la spécificité d'un métier, d'un mode de vie et des savoirs qui lui sont associés.



Dans la crise traversée, en cette fin d'année 2015, il est observé que le transport maritime est très positif dans la balance commerciale, mais que l'État n'y consacre que peu de moyens. Comme si ce monde étrange des gens de mer et les activités connexes à celles développées au-delà de l'horizon étaient exclus d'une certaine reconnaissance et de certains investissements.

Et pourtant l'homme de mer et l'accomplissement de l'homme sapiens qui a osé aller à la mer alors que l'homme erectus a simplement osé

se tremper les pieds et que les grands primates conservent encore la phobie de l'eau, différences essentielles entre les singes et nous l'existence de sépulture et le fait de naviguer.



On peut donc s'interroger sur cette désaffection qui peut-être due à la perte de spécificité des savoirs et à l'idée que naviguer est devenu une affaire ordinaire. Pour le profane il n'y a plus de difficultés à aller à la mer, tout le monde peut-être marin, beaucoup se croient marins et le temps des marins a été capté par la foudritude.

L'homme a pris la mer il y a quelque 130 000 ans, mais en 300 ans des progrès techniques considérables poussent à croire que la grosse aventure est finie et qu'il convient au gens de mer de rentrer dans les rangs. *Le prêt à la grosse aventure : prévu dans le code d'Hammourabi XVIII siècle avant JC (articles 102 et suivants de la classification courante) conforté par le code civil du 20 mars 1804 permettait d'assurer le financement de l'expédition maritime. Celui-ci a été supprimé de l'article 1964 du code civil qui régit les contrats aléatoires par la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009.*

Quels progrès ?

Disparition du scorbut en 1766 : l'anglais Samuel Wallis est le premier à mettre en pratique les idées de Lind à bord du HMS Dolphin en embarquant à son bord des aliments d'origine végétale et des agrumes.

1805 l'invention par Nicolas Appert de la conserve alimentaire (appertisation) qui permet une alimentation équilibrée et donc vitaminée des marins.

Le problème de l'eau à bord en 1767 à bord du vaisseau le Praslin il est installé le premier distillateur à eau de mer appelé Cucurbite et depuis les années 1990 l'osmose inverse permet à partir d'une ressource abondante la mer de disposer d'eau douce sans rationnement

La TSF dès 1899 les compagnies maritimes équipent leurs paquebots de radio en homme et matériel. Le navire n'est plus sans liaison avec la terre.

Suite de l'article page 4



Suite et fin de l'article " Et si le temps des marins était passé ?"

Et le coup de grâce est sans doute venu du GPS...soit connaître la position du navire. Pour la latitude depuis Pythéas (300 avant JC) celle ci pouvait être connue mais le calcul de la longitude exigeait un chronomètre, « un garde temps » précis élaboré fabriqué pour la première fois en 1763, et surtout un opérateur seul humain sur la planète terre à savoir balancer un sextant et effectuer avec les tables de navigation adéquates un calcul réservé aux seuls marins et enseigné à eux seuls.



Depuis 1995, le système GPS, associant plusieurs satellites à un récepteur calculeur portatif, permet de connaître instantanément sa position: longitude, latitude et altitude, ainsi que sa vitesse de déplacement.

Quelques incidents récents obligent à s'interroger sur la sécurité et pérennité du système. Un signal volontairement dégradé ou un malaisant quelque peu technicien peut parfaitement rendre inexploitable le positionnement par GPS. La route céleste décryptée avec une « tête de veau » elle demeurera inviolable et il faudra bien alors ressortir celui qui a pour ancêtre le bâton de Jacob et trouver un sachant pour s'en servir ... calcul compris

Sans doute Monsieur La Prairie avait raison en ces temps presque un demi siècle après sa formulation, tout le monde peut maintenant se croire marin, eau nourriture, liaison phonique, positionnement sont assurées comme à terre. Les mers sont tout simplement un cinquième continent sans danger sans problème parcouru par des hommes ordinaires

Y a-t-il encore besoin de marins lorsqu'on parle de drones et du futur navire sans équipage ? Cependant est-il ordinaire sur un ensemble industriel isolé supporté par la mouvance océane quelquefois fâchée ou furieuse de transporter 90 000 tonnes de gaz liquéfié, 45 tonnes d'acide phosphorique, 35 tonnes de soufre liquide 15 000 containers dont on ignore souvent la masse et toujours le contenu ?

Nos successeurs ont encore de beaux jours pour sentir vivre un navire sous leurs pieds.



La Touline

La Touline a pour vocation, depuis 25 ans, d'aider au choix des parcours professionnels et d'accompagner les gens de mer et toute personne souhaitant s'orienter vers l'emploi maritime.

Seule association reconnue d'utilité publique dans ce domaine, ses missions sont d'intérêt général :

- * Conseil et accompagnement vers l'emploi
- * Orientation et promotion des métiers et filières
- * Formation continue dont la [Validation des Acquis de l'Expérience](#)



Le navire sans marins, demain, après-demain ...ou plus tard ?

Alain Genty

Les premières voitures sans pilote ont déjà fait leur apparition.

Bien sûr, on en est encore au stade d'essai, mais techniquement tout est là : ça marche, bien qu'il y ait encore beaucoup à faire, notamment pour une sécurité qui ne sera jamais complète.

Il y a quelques années, un article de Bernard Dujardin, publié dans La Revue Maritime, abordait l'hypothèse d'un pilotage à distance en « chambre blanche » depuis la terre.

Plus récemment, la firme britannique Rolls-Royce Marine annonçait un projet de recherche pour arriver à un but identique, thème également repris par plusieurs universités anglo-saxonnes.

Le fabricant finlandais de moteurs marins Wärtsilä a également un tel projet dans ses cartons, pour des navires pilotés à distance, avançant à vitesse lente afin d'économiser du carburant.

Mis au point par la firme israélienne Rafael, avec l'aide du groupe américain Lockheed Martin, le « Protector » est un esquif semi-rigide de 9 m de long, pouvant filer 50 nœuds et équipé d'une mitrailleuse. Cet USV (Unmanned Surface Vehicle) équipe déjà les Marine d'Israël et du Mexique. Très maniable et « furtif », il est idéal pour la lutte anti-terroriste côtière.

Plus récemment un exercice a eu lieu à Singapour avec un bateau de 16 mètres, sans équipage : <http://tinyurl.com/otyxff5>, visiblement inspiré du « Protector ».

D'autres Marines ont dans leurs cartons des USV, dont la mission principale semble être la chasse aux mines sous-marines.

L'industrie pétrolière utilise depuis des lustres des robots pour les travaux sous-marins, mais nous sommes assez loin des USV...

Comme pour toutes les innovations, il faut examiner tous les tenants et aboutissants, positifs tant que négatifs, et se faire un peu l'avocat du diable.

Voyons donc les éléments du dossier :

Le facteur technique

La technologie du XXIe siècle avance très rapidement : en quelques décennies, on a fait plus de progrès qu'en plusieurs siècles, et l'idée de piloter un navire à distance a maintenant quitté le domaine de la science-fiction pour entrer dans celui du réel.

Les avancées dans le pilotage à distance permettent maintenant de mettre sur la route des voitures sans conducteur, certes encore au stade expérimental. Mais on utilise déjà des « drones » aériens, capables d'aller très loin, de photographier, voire de bombarder un objectif militaire, puis de revenir à leur base de lancement...ou ailleurs. Et il ne s'agit plus de petits modèles réduits, mais d'engins de grande taille, pouvant porter des charges de plusieurs tonnes. Le dernier modèle américain du Predator peut voler à 740 km/h et a un poids total de 8 255 kg !

Pour un bateau, on peut maintenant maîtriser le pilotage à distance, rendu possible par la navigation GNSS (Global Navigation Satellite System) : il suffit d'avoir au sol les installations nécessaires, pourvu qu'elles soient situées dans un endroit sans « zones d'ombre » dans la couverture satellitaire. Cette technologie complète les systèmes de navigation gyroscopiques dont sont issus les gyrolasers.

Depuis la terre, on peut étudier la météo en permanence et modifier la route du navire en conséquence ; son radar détectera automatiquement un éventuel obstacle et la correction se fera automatiquement, comme les récentes démonstrations faites dans le secteur automobile.

En cas de défaillance mécanique, on fait intervenir l'équipe de mécaniciens ; mais comment fait-on pour réparer à distance une fuite d'huile ? une panne de moteur ? un « black out ? », sachant que les différents systèmes « failsafe » très employés dans l'aviation et à terre ne semblent pas encore être très au point pour les navires, sans doute pour une question de coût.

[Suite de l'article page 5](#)

Suite et fin de l'article " Le navire sans marins, demain, après-demain...ou plus tard ?"

Le facteur sûreté

On programmera, bien sûr, les « cerveaux » embarqués de systèmes de détection d'éventuelles attaques cybernétiques. L'ennui est que les pirates informatiques (« hackers ») sont aussi intelligents que les concepteurs de progiciels et trouvent très vite une parade au verrouillage mis en place. C'est donc une course éternelle, qui pourra –hélas- avoir de temps à autre un gagnant, pas toujours du côté de la loi...

La Marine américaine a décidé d'enseigner de nouveau le maniement du sextant à ses cadets, afin qu'ils puissent reprendre un contrôle manuel en cas d'intrusion dans le système informatique...

Ceux qui arrivent à pénétrer dans le système informatique du Pentagone, des ambassades ou des grandes administrations n'auront pas plus de mal à s'introduire dans celui d'un bateau !

Comment empêchera-t-on des pirates d'aborder un navire et –à défaut de pouvoir le contrôler- de le remorquer après avoir saboté les moteurs, ou de transborder matériel et cargaison ?

Comment prévenir une tentative de chantage si des intrus menacent de faire sauter un navire et sa cargaison si une rançon n'est pas versée ?



Le facteur humain

Errare humanum est. Nous savons tous que l'erreur humaine est souvent responsable d'une bonne partie des accidents, en mer comme ailleurs :

- fatigue
- alcool
- inattention (la veille est longue, surtout de nuit)

Mais ces erreurs, pouvant être catastrophiques à bord, auront un résultat absolument identique si elles sont commises à terre !

Le facteur météo

De tout temps, il y a eu des naufrages : ils sont aussi anciens que la navigation. S'il est vrai que les navires sont de plus en plus sûrs, les tempêtes et autres ouragans peuvent encore être très meurtriers. Quelquefois, une mauvaise décision du capitaine peut causer la perte d'un gros bateau, corps et biens. Le récent naufrage de l'El Faro en est l'illustration. Si une mauvaise décision peut être prise à bord...elle peut l'être aussi à terre !

Combien de fois a-t-on vu un bateau sauvé d'un naufrage qui paraissait certain par l'audacieuse décision d'un marin expérimenté, s'étant fié à son expérience...et aux éléments in situ.

Une très mauvaise météo peut aussi empêcher la réception des commandes envoyées par la terre, même si ce n'est que momentanément ; il suffit que ce soit au moment où une manœuvre impérative était nécessaire.

Le facteur social

Une automatisation à outrance engendrant une suppression corrélative de personnels navigant aurait pour effet de vider les écoles de marine marchande : personne ne voudrait se préparer à un métier en voie de disparition !

Hors, un télé-pilotage depuis la terre ne saurait dispenser de la présence d'un navigant expérimenté, capable d'apprécier la conduite à tenir et la route à suivre en cas de tempête. C'est donc une équipe mixte qui devrait assurer cette navigation à distance.

Certes, on souligne que ce genre de gestion permettrait d'avoir toujours sous la main des « troupes fraîches » qui ne seraient pas fatiguées par la tenue de quarts et les pathologies parfois liées à une mauvaise météo. Bien sûr, il y a là de grosses économies en vue : beaucoup moins de personnel, mais le jour où un navire marchand pourra effectivement être piloté de la terre, la France sera probablement le dernier pays à pouvoir le faire, ni les syndicats ni l'administration n'étant prêts pour ce genre de progrès...



Conclusion

Il est encore trop tôt pour faire traverser le rail d'Ouessant à un bateau sans équipage, chargé de dynamite ou de déchets nucléaires...



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>

Je soutiens la SNSM, je fais un don :
<https://don.snsm.org>



Pour s'abonner au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco@dbmail.com