



Éditorial

Les armateurs ont-ils vraiment une stratégie ?

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Merci à nos nombreux lecteurs qui nous ont encouragés lors de la parution de notre premier numéro.

Nous allons donc essayer d'aller un peu plus loin.

Comme vous tous, nous sommes les témoins, souvent impuissants, de la catastrophique dégringolade du secteur maritime, particulièrement dans les vracs et les lignes régulières. Pourquoi en sommes-nous arrivés là ?

Nous allons essayer de résumer la situation :

Les armateurs ont-ils vraiment une stratégie ?

On pourrait parfois en douter.

Malgré des taux de fret extrêmement bas dans presque tous les secteurs, les armateurs ont continué à commander du tonnage neuf en 2015, comme si de rien n'était.

Pourquoi ?

Le surplus est bien là

À l'exception de certains secteurs (pétrole brut, produits raffinés « blancs », paquebots...) les navires en circulation sont trop nombreux pour assurer à beaucoup d'armateurs des taux de fret pouvant couvrir la totalité de leurs dépenses, amortissement compris ; ne parlons pas des bénéfices...

On pourrait donc penser qu'ils s'abstiendraient d'en commander d'autres, attendant patiemment que les navires envoyés au déchargement rétablissent un équilibre salubre.

Or, il n'en n'est rien : on l'a vu récemment, des « poids lourds » de l'armement ont continué à commander en 2015, même si le chiffre est en baisse par rapport aux années précédentes.

Profiter d'une aubaine du côté des chantiers

Après avoir grimpé pendant des années, qui correspondaient à l'extraordinaire développement de la Chine, les prix des chantiers (presque tous en Extrême-Orient) se sont effondrés, obligeant ces derniers à consentir des rabais importants pour pouvoir survivre ; certains - notamment en Chine - ont même dû mettre la clé sous la porte et les chantiers Sud-Coréens ont de grosses difficultés financières.

Pour survivre, les rescapés offrent des conditions particulièrement attrayantes, comme par exemple se contenter d'un simple acompte de 5% à la commande et des paiements échelonnés et fractionnés pour le reste, à mesure de la progression de la construction.

Qui a commandé, et pourquoi ?

Eh bien un peu tout le monde.

Beaucoup d'armateurs au pétrole, car les frets sont actuellement relativement corrects et ils espèrent que la levée des sanctions contre l'Iran augmentera ses exports de façon significative ; mais c'est oublier que même avec un prix du baril très bas, les besoins d'une industrie mondiale tournant au ralenti ne doubleront pas du jour au lendemain et le retour de l'Iran sur la scène occidentale ne va pas modifier sensiblement les quantités à transporter.

Les importations de minerai de fer ont chuté de façon radicale, la Chine, principal acheteur, croulant sous les stocks et la forte diminution des affrètements entraîne des réactions en cascade. Les géants du conteneur Maersk et CMA-CGM, accompagnés de quelques autres prennent livraison de navires géants, dont ils n'ont plus l'emploi. Même à vitesse réduite, il a fallu en désarmer discrètement, en raison de la surcapacité. D'autre part, les chargeurs, connaissant bien l'état du marché, acceptent rarement les augmentations proposées.

On fusionne, mais sans pour autant diminuer le nombre de navires en circulation.

Vente = assainissement ?

Pas sûr !

Si les navires vendus vont au déchargement, ils ne pèsent plus sur le marché et c'est une bonne affaire. Mais pour l'instant, le prix de la tonne d'acier ayant sensiblement baissé, beaucoup d'armateurs préfèrent se débarrasser du tonnage à liquider sur le marché de l'occasion, en ce moment assez soutenu.

Et qui va acheter ?

Leurs plus modestes concurrents, qui bien que récupérant des bateaux moins économiques, auront des charges d'amortissement bien inférieures (n'oublions pas que la plupart de ces navires avaient été payés au prix fort) et continueront donc à leur faire du tort. Le but des gros, notamment dans le conteneur, est clair : éliminer ceux qui font du cabotage d'appoint (feeder) pour prendre leur place.

Ça marchera...peut-être !

Le seul grand du secteur à s'abstenir dans la course à la commande est MSC ; c'était déjà celui qui s'en était le mieux sorti dans la crise née en 2008.

L'ennui est que le surplus de tonnage agit sur les frets et que ceux qui se sont prudemment abstenus de commander souffrent autant que leurs concurrents qui ont provoqué le marasme.

Les ténors de l'armement espèrent sans doute avoir des finances plus solides que les petits et, en tenant plus longtemps, les obliger ainsi à « plonger »

C'est néanmoins risqué, très risqué.

Je vais pouvoir aller en vacances cet été avec une compagnie 100% corse. Par précaution, je prendrai néanmoins une assurance annulation, en cas de grève ...



Sommaire

- ✓ Editorial : Les armateurs ont-ils vraiment une stratégie ?
- ✓ Arrimages et bournats : Quels rapports ? R. de Cayeux
- ✓ Le rôle douteux de l'ITF - Une puissance redoutable. A. Genty
- ✓ Le « Jones Act », un exemple à suivre en France ? S. d'Aurade

Arrimages et bougnats : Quels rapports ?

René de Cayeux

Un bon arrimage est une condition majeure de la bonne conduite de tout navire, sa sécurité et celle de sa cargaison en dépend.

La logistique en mer hier

• Arrimage « en breton » : notamment pour les fûts, qui sont arrimés en longueur, en bout de cale si la longueur n'est pas suffisante pour placer un fût supplémentaire, on arrime une dernière rangée de fûts « en breton » c'est à dire en travers.

• Dans les voiliers les hamacs aussi étaient « en breton » on y dort mieux, le navire appuyé par ses voiles a moins d'effets dus au roulis, qu'à ceux du tangage.

• Sur les « petits » navires actuels les couchettes sont souvent en breton, pour l'équipage on case ainsi davantage de cabines ! Mais avec le gigantisme c'est de moins en moins courant ; en effet il est plus confortable de dormir dans le sens longitudinal avec au besoin bottes et cirés de chaque côté sous le matelas ; il m'est même arrivé de le mettre entre la cloison et le lit pour y former une gouttière se rapprochant de la forme du hamac.

• Il y avait encore des hamacs dans les années 1950 et 1960 dans certaines écoles d'apprentissage maritimes, dans la Marine nationale aux incorporations du service militaire, sur La Duchesse Anne, le Tourville à Brest...

• Les pontées de billes de bois ne laissaient aucun vide le tout s'auto-arrimait et était saisi.

• Dans les cales, les chargements de divers s'auto-bloquaient, jusqu'à charger à barroter, par l'utilisation maximum des volumes mais surtout le blocage du chargement qui se trouve en dessous.

• Même principe de blocage dans les grains en vrac avec les bardis et les feeders, chargement recouvert d'un ou deux plans de grains en sac pour tasser le grain et stabiliser la surface !

• Même principe avec le cloisonnement latéral des pétroliers et leur cuve d'expansion (summer tank).

• L'obligation d'écarter et de repousser dans les 4 coins de cales (trimming), les tas de minerai, charbon et autres produits déversés en vrac au centre des cales par les goulottes des tapis roulants.

La logistique à terre hier et aujourd'hui

• Oubliées les charrettes aux plateaux incurvés (creux longitudinal), oubliés les camions de livraison des bougnats charbonniers et marchands de vins : grâce à ces plateaux incurvés



les sacs de charbon et les caisses de bouteilles se bloquaient, se verrouillaient le long de l'axe longitudinal. Les caisses n'étaient pas en long, mais en large, plus faciles à prendre sans doute mais surtout beaucoup plus stables dans les virages sur ces plateaux, alors sans ridelles.

• Actuellement pour des parcours sans doute limités, des palettes peuvent être chargées par élévateur et alors il y a des vides de chaque bord, le chargement n'est pas toujours suffisamment arrimé pour tout bloquer latéralement : résultat dans les courbes, en particulier des accès autoroutiers, la force centrifuge opère en toute innocence ! Combien d'accidents ? Oubli des enseignements du passé !

L'expérience, la mémoire... tout serait-il oublié ?

Constats étonnants :

• Pour le moment les assureurs semblent admettre supportable le pourcentage actuel de perte ! Mais pendant combien de temps encore ? Surtout en cas de perte totale.

• Les conteneurs sont partout arrimés en long. Le roulis impose aux conteneurs des mouvements plus importants que le tangage, occasionnant des contraintes plus fortes ; le banal bougnat qui livrait son charbon ou son vin n'aurait jamais fait une telle erreur !

• Les conteneurs ne sont pas empilés de façon homogène, il y a toujours des vides inadmissibles, là encore le bougnat ne se serait pas trompé !

• Seules les deux rangées inférieures sont solidarisées en croix et même souvent une seule et sur les extérieurs seulement !

• Dans les hauts, aucun verrouillage autre que les twist-locks (pièces de coin).

Encore tout l'inverse de l'expérience !

Arrimage interne des conteneurs

Les progrès sont constants mais seulement à l'intérieur des conteneurs, tant sur la conception que la résistance des matériaux. Les outils à la disposition de l'empotage sont :

- Coussins de calage gonflables
- Bandes d'arrimage adhésives
- Boucleries variées, tendeurs, sangles et feuillards
- Bâches haute résistance
- Barres de calage
- Filets
- Tapis et patins antiglisse

Arrimage des conteneurs à bord



On utilise des moyens eux aussi en progrès constants

- Les glissières de cales parfois prolongées au dessus du pont
- Les pièces de coin et les sabots d'ancrage
- Les cônes simples ou doubles – twist-locks automatiques ou semi automatiques
- Des barres de saisies, ridoirs, « œils » et crocs

Mais a-t-on-pensé que :

1. Les conteneurs auraient dû être mis en travers, comme les caisses de vins du bougnat qui lui avait retenu les leçons du passé. Cela n'imposerait aucune modification pour les conteneurs et leur manipulation, il suffirait que les chantiers le propose, l'OMI et tous les utilisateurs ne devraient pas s'y opposer.

2. La surface supérieure de la pontée devrait être rigoureusement plane sans aucun vide, au moins par rangées transversales de conteneurs, de la sorte devrait être inventé un outil comme les coussins internes des « épingles » pour :

- combler en la partie supérieure le vide entre deux conteneurs de même niveau dans le sens de la largeur du navire au moyen des « épingles » envisagées qui solidariserait les piles par le haut.

- verrouiller entre elles chacune des piles adjacentes, piles actuellement au nombre de près de vingt dans chaque rangée transversale mais ramenées au tiers si les conteneurs étaient arrimés en breton.

• Ces « épingles » devraient être composées de deux twist-locks pour s'adapter sur les coins supérieurs adjacents et libres des conteneurs supérieurs. Il pourrait en exister composées de quatre twist-locks dans le cas où seraient adjacents au même niveau quatre conteneurs de deux rangées différentes.

Incidences

Le point 1 va poser des problèmes aux « ship-planners » et occasionner des manipulations donc des frais.

Le point 2 va obliger à manipuler ces « épingles », lors de leur pose, leur enlèvement par les palonniers et évidemment leur stockage.

L'amélioration de la sécurité ne peut faire longtemps l'impasse sur ces propositions !

Les frais ainsi occasionnés seraient compensés par une diminution du nombre des avaries, donc des frais d'assurance ... les petites faces des extrémités des conteneurs seraient dorénavant en abord, or elles sont normalement plus résistantes que les grandes faces latérales actuellement exposées. Les grandes faces des conteneurs ne se retrouveraient plus qu'à l'avant et à l'arrière du navire, protégées par le brise-lames à l'avant et rarement menacées à l'arrière.



Le rôle douteux de l'ITF Une puissance redoutable

Alain Genty

Plus connue sous son abrégé anglais de ITF (International Transport Workers Federation), la Fédération Internationale des ouvriers du transport règne en maître incontesté du transport maritime.

Fondée en 1896, elle conserve une aura de respectabilité chez les navigateurs et même chez certains armateurs, qui n'oseraient pas remettre en question certaines de ses actions.

L'ITF vante fièrement ses 700 syndicats membres, représentant environ 4,6 millions de travailleurs, dont 600 000 marins, dans 154 pays.

Son siège est à Londres, dans un immeuble dont elle est propriétaire.

Ne nous méprenons pas : c'est plus qu'une simple organisation : c'est une puissante institution internationale, comme le prouve la décision suivante « La protection des marins peut justifier le non-respect des lois de l'Union Européenne ». C'est un jugement du 11 décembre 2007 de la Cour de Justice des Communautés Européennes (ITF contre Viking Line ABP), application de la loi 43CE. Tout est dit : même une Cour de Justice peut décider que l'ITF est au dessus des lois !

Une caisse bien garnie

L'ITF n'a aucun état d'âme à demander à ses membres de bloquer un port, même si les membres en question ne sont pas impliqués directement dans le conflit considéré. Plus vous faites de torts, le mieux c'est.

L'argent de la fédération serait dépensé pour l'éducation, les inspections et les actions de solidarité, mais très peu de détails sont donnés. En mars 2012, on avait annoncé que le Seafarers Trust allait distribuer plus d'un million de livres pour le bien-être des marins. Un examen attentif des comptes révèle que la majeure partie de l'argent n'est pas allée aux marins, mais à des organisations variées n'ayant rien à voir avec la profession, dont une au Malawi...

Elle possède une importante cagnotte, comme l'atteste leur dernier bilan : <http://tinyurl.com/pjdje87>

Des ours dans les poches

Où est l'ITF lorsqu'un navire sous normes est immobilisé dans un port, son équipage pas payé depuis des mois, alors que la Fédération a un trésor de guerre de plusieurs dizaines de millions ?

Il est vrai que parfois elle donne un peu d'argent, mais dans la majorité des cas, ses représentants se contentent de solliciter l'aide des organisations caritatives locales.

Après le tremblement de terre qui avait dévasté Haïti, l'ITF a *citation* - demandé à ses affiliés de lever des fonds pour aider les efforts humanitaires - *fin de citation*. On remarquera que l'argent doit venir des autres, pas de la poche de l'ITF...

Qui prend soin des équipages abandonnés ?

Qui paie les billets d'avion pour le rapatriement de ces malheureux, quand tout espoir a disparu ?

Eh bien pas l'ITF ; jamais l'ITF. Une fois de plus, ce sont les associations caritatives locales et les Seamen's clubs qui s'en chargent.

Dans son bilan (voir le lien) ne cherchez pas la ligne « dons pour apporter des secours aux marins en difficulté » : elle n'existe pas...

Le baiser de Judas

Toujours en tête pour dénoncer les scandales, parfois et hélas réels, elle a une façon très particulière de venir en aide à ceux qu'elle prétend défendre :

Quand les marins, en général originaires d'un pays pauvre, sont enfin rapatriés, leurs noms sont transmis aux « manning companies » qui se constituent ainsi une liste noire de « fauteurs de troubles », ce qui est le

meilleur moyen pour que ces malheureux ne soient plus réembauchés, leur supprimant ainsi leur gagne-pain.

Qui en profite ? Les marins des pays industrialisés, principaux cotisants.

Mais on a soin de faire le nécessaire auprès des médias pour fustiger l'attitude de l'armateur voyou et souligner la situation précaire des malheureux marins, sachant qu'ils ne sont plus marins pour longtemps. C'est le baiser de Judas !

Plus récemment, l'ITF s'est déclarée prête à financer l'appel du jugement qui a condamné l'équipage du Seaman Guard Ohio ... composé uniquement de marins occidentaux !

Des méthodes proches de celles des voyous

L'ITF est connue pour exercer un chantage très actif sur les armateurs, se mettant ainsi de facto sur le même rang que n'importe quelle organisation mafieuse ...

Comme tactique d'intimidation, elle organise régulièrement sa campagne « FOC » (Flag Of Convenience) : un bon prétexte pour soutirer de l'argent aux armateurs par le biais de la vente de la Blue Card.

85% de ses revenus annuels proviennent de ces ventes. Pour être laissés en paix, les armateurs doivent payer des cotisations de membre aux syndicats signataires, ou directement au département Seafarers de l'ITF, sans compter la contribution au Welfare Fund.

Les navires appartenant à des armateurs n'ayant pas payé sont souvent victimes d'harassement.

Les « inspecteurs » montent à bord, rarement avec une autorisation et s'octroient des pouvoirs que personne ne leur a conférés.

Et des bases de calculs plus que contestables

Le salaire recommandé pour un marin AB (able bodied) était de 1 805 dollars en 2013, près du triple du salaire minimum de beaucoup de pays. En 2014, cette somme a été finalement ramenée à 1 027 dollars.

Comment un armateur européen peut-il être compétitif s'il paie des salaires trop élevés, alors que ses concurrents sous tiers pavillon ont des dépenses inférieures de 50% ?

Les pays industrialisés sont une très bonne cible et la France en est un bon exemple :

Le registre international français (RIF) a pu être placé comme pavillon de complaisance par l'ITF, tout comme son équivalent allemand ; dans le même sac que la Birmanie, la Corée du Nord, etc. ! On essaie donc de limiter au maximum le nombre de marins étrangers. Soit, à condition toutefois de ne pas s'en cacher...

Qui a été derrière cette manipulation ?

La Fédération des syndicats maritime et la Fédération des ports & docks, contrôlés par la CGT.

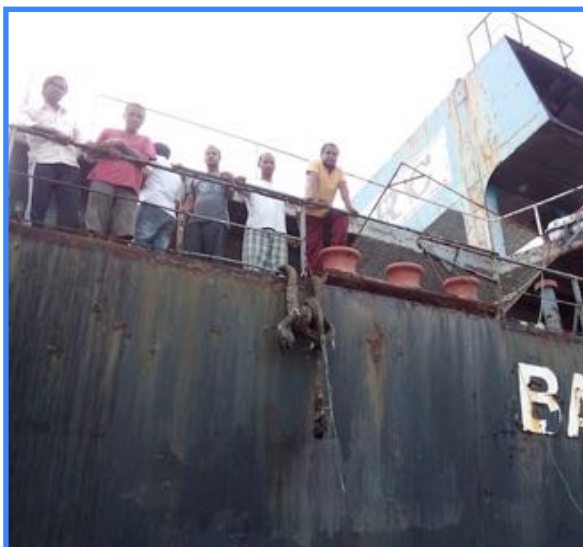
Toutes les études et constatations montrent cependant que les navires français RIF ne sont pas sous-normes et que les équipages étrangers sont payés correctement et ont des congés toujours supérieurs à ceux qu'ils auraient dans leur pays d'origine.

Avec l'ITF ? mieux vaut « cracher », sinon...

La Fédération a établi des propres critères pour décider quel salaire minimum devait être payé, sans tenir le moindre compte des variations importantes du coût de la vie des différents pays : mille dollars peuvent acheter beaucoup de choses au Bangladesh ou aux Philippines, pas grand-chose au États-Unis ou au Royaume-Uni.

Finalement, il semblerait bien que les « défenseurs » des marins ne soient pas vraiment ce qu'ils prétendent être...

Nota : tous les éléments donnés sont vérifiables sur Internet : aucune supposition, uniquement des faits.



Le « Jones Act », un exemple à suivre en France ?

Sébastien d'Aurade

La flotte marchande américaine, encore très puissante après la deuxième guerre mondiale, a fondu comme neige au soleil, en raison de la disparition progressive du tonnage employé au commerce international.

En 1955, il y avait 1 072 navires battant pavillon américain, pour un port en lourd de 13 millions de tonnes, soit 25% du tonnage mondial.

Les derniers chiffres communiqués par la MARAD (Maritime Administration) donnent maintenant 93 navires à l'international, y compris les paquebots de croisières (contre 850 vers 1980) et 98 pour le « Jones Act », pour un port en lourd combiné de 9 millions de tonnes, soit 2% du tonnage mondial ; on ne parlera pas ici des plus petits bateaux, pêche, yachts, voiliers etc., beaucoup plus nombreux - on parle de 40 000. En tout, 344 bateaux au « commerce », y compris les remorqueurs et les navires de servitude pour l'industrie « offshore ».

Rentrent dans ces chiffres les porte-conteneurs de l'ex armement SeaLand, rachetés par le danois Maersk, mais laissés sous pavillon américain afin de pouvoir bénéficier des contrats des forces armées américaines.

Le MSC (Military Sealift Command), qui dépend du gouvernement, possède des navires pouvant avoir des marins civils et peut même - en cas d'urgence - affréter des navires sous pavillon étranger.

Qu'est-ce que ce fameux « Jones Act » ?

Vu par Bill Smith, un « trader » en produits pétroliers, c'est « la loi la plus stupide ayant jamais été enregistrée »

Elle ajoute un prix de 15 cents par gallon d'essence transporté et est si obscure que la majorité des américains n'en n'ont jamais entendu parler...

C'est - toujours d'après Bill Smith - la raison pour laquelle il coûtera trois fois plus cher d'expédier un baril de pétrole de Houston à New York que d'en envoyer un d'Arabie Saoudite aux antipodes !

Plus récemment, Graeme Burnett, de Delta Air Lines ajoutait « le prix de transport d'un baril de brut du golfe du Mexique (US Gulf) à notre raffinerie de Philadelphie revient à 6 dollars, du Golfe à Rotterdam, c'est 2 dollars ! »

Et de demander, lui aussi, une dérogation (qui a peu de chances d'être accordée)

C'est ce fameux « Jones Act », qui permet notamment d'investir dans un secteur qui vous garantit pratiquement, sauf mauvaise gestion, de faire des bénéfices.

La différence avec les prix du marché international est supportée - comme en France - par le contribuable.

Le « Merchant Marine Act » de 1920, c'est son nom officiel, a eu pour promoteur un politicien du nom de Wesley Jones et stipule que toute cargaison allant d'un port du territoire américain à un autre doit se faire sur des navires construits aux États-Unis, avec des équipages américains et sous pavillon américain.

C'est beaucoup plus qu'un simple cabotage, puisque ça comprend l'Alaska, Porto Rico, l'archipel des îles Hawaï, Guam, Guantanamo et même la base de Diego Garcia, dans l'archipel des Chagos, louée en longue durée à la Grande Bretagne (qui en a profité pour en expulser ses habitants francophones au mépris des lois britanniques et internationales).

Il faut dire que M. Jones était sénateur de l'État de Washington, où se trouve Seattle, principal port de desserte de l'Alaska...

Des études récentes (2013) du World Economic Forum et de la Federal Reserve Bank ont conclu que le Jones Act entravait le développement des territoires concernés plus qu'il ne le favorisait.

Pressé d'agir, le General Accounting Office bottait en touche en déclarant que le surcoût du Jones Act n'était pas vérifiable et qu'on ne pouvait donc rien prouver.

Comme en France, pour les fameux crédits « cofacés », certaines dérogations peuvent être accordées ; ce fut le cas notamment, après les ouragans « Katrina » et « Sandy ».

Un pétrolier « Jones Act » coûte 266% plus cher qu'un navire identique affrété sur le marché international, mais son taux d'utilisation varie entre 90 et 95%, une aubaine pour l'armateur.

L'industrie maritime aux États-Unis représente un chiffre d'affaires de 100 milliards de dollars par an, dont 29 milliards de salaires pour 260 000 employés, navigants ou à terre. C'est cent millions de passagers par an, 400 millions de tonnes de marchandises.

Niels Johnsen, qui représente la « USA Maritime Coalition » pousse le Congrès et la MARAD à étendre le Jones Act aux produits pétroliers exportés du territoire américain. Il a, bien entendu, le soutien des syndicats de marins et des ouvriers des constructions navales.

Quels bénéfices éventuels nous apporteraient des mesures protectionnistes ?

Pour reprendre André Frossard, qui répondait quand on lui demandait pourquoi De Gaulle avait pris des communistes dans son gouvernement en 1945 « pour beaucoup de raisons : la première, c'est qu'il n'avait pas le choix, ce qui enlève beaucoup d'intérêt au débat sur les autres raisons ».

Chez nous, il nous faut observer les règles communautaires de l'Europe, que la France a contribué à mettre en place, autorisant d'autres pavillons européens à faire du cabotage chez nous. (règlement CEE 3577/92 sur la libre circulation des services de cabotage maritime)

Notons au passage que Bruxelles a autorisé le monopole des fédérations de pilotage, laissé à la discrétion de chaque pays membre.

Donc, libre concurrence, ce qui valait à la défunte SNCM d'avoir à rembourser plusieurs centaines de millions de subventions indûment perçus.

Comme dans la citation d'André Frossard, nous n'avons pas le choix.

La fameuse continuité territoriale, une notion bien de chez nous, alliée à celle du service public, a permis de verser des sommes colossales dans un tonneau des Danaïdes dont le diamètre ne fait qu'augmenter (on pourra se référer à l'article publié dans le n° 500 de la Revue Maritime, sous la signature de Bernard Dujardin)

Pendant des décennies, la situation a été faussée et nous avons vécu dans un monde d'illusions. Sur certaines lignes, ce sont les collectivités locales qui ont mis la main à la poche, et quand elles décident de fermer le robinet « subventionnel », la stupeur des marins est vite remplacée par la colère, personne n'ayant imaginé que la manne ne tomberait plus du ciel.

Faire des concessions : pas question ! Certains syndicats semblent même pousser leurs adhérents à scier la branche sur laquelle ils sont assis.

Maintenant confrontés à un marché ouvert, il nous faut redescendre sur ... mer

La flotte française est donc - elle aussi - en diminution constante et on ne voit pas comment on pourrait arrêter son déclin. Sa force était basée sur son empire colonial, marché réservé, et la disparition de celui-ci lui a porté un coup fatal. Notre marine marchande ronronnait dans son confortable panier de subventions variées, ce qui occultait ses faiblesses : salaires et charges sociales élevés, peu d'heures travaillées, congés importants, retraite prise de bonne heure, etc.

Suite et fin page 5.

Lorsque tous les moyens institutionnels ont été épuisés, les familles de marins en difficulté peuvent compter sur le soutien de l'association « Les Abris du Marin »

<http://www.lesabrisdumarin.fr>



Faire un don :

http://www.lesabrisdumarin.fr/740_p_41325/adhesion.html

Suite et fin : Le « Jones Act », un exemple à suivre en France ?

Ajoutons-y parfois quelques abus syndicaux, bien connus de tous et nous devons maintenant, mal armés, faire face à un marché international impitoyable, bénéficiant souvent d'une main-d'œuvre bon marché, travaillant plus et prenant moins de congés.

Il faut dire aussi que certains armateurs, qui ont tous disparu, se contentaient de cette espèce de monopole de fait, refusant toute innovation.

L'auteur de ces lignes n'a jamais oublié que lorsqu'il travaillait pour une société américaine qui louait des conteneurs, il allait périodiquement en France pour démarcher les armateurs de lignes régulières.

Les réponses étaient du genre « votre truc, ça ne marchera jamais » ou « Oh ! vous savez, nous allons en Afrique (ou encore l'océan Indien) avec une main d'œuvre pas chère, donc, le conteneur ne présente aucun intérêt ».

C'était à la fin des années 1960...

J'avais beau expliquer que les chargeurs imposeraient les conteneurs, pour de multiples raisons, personne ne m'avait cru et les armateurs en question ont été obligés de s'y mettre, avec plusieurs années de retard et dans de mauvaises conditions.

L'Europe, nous l'avons vu plus haut, nous interdit d'avoir des marins fonctionnaires, s'occupant exclusivement des trafics franco-français.

Reste la loi de 1992, modifiée par une ordonnance de 2011, qui a déjà réduit à la portion congrue la loi de 1928, qui prévoyait un contrôle des importations pétrolières par la maîtrise de la chaîne pétrolière. Il s'agit simplement du transport équivalent aux quantités raffinées en France, qui diminuent avec la capacité de raffinage, nos raffineries fermant les unes après les autres pour des questions de coût. Les nouvelles dispositions prises, en octobre 2014 à la suite de l'amendement proposé par le député Arnaud Leroy, qui englobe maintenant les produits raffinés, auraient pu – certes - donner un coup de fouet à l'armement français au pétrole, mais aussi peut-être l'effet pervers de confirmer une situation d'exception dont le contribuable - encore lui - aurait à faire les frais.

Du reste, pour l'instant, les exceptions sont plus importantes que les acquis et au grand dam des armateurs et des navigants, la montagne a accouché d'une souris...

Est-il possible de sauvegarder le pavillon français ?

Il existe peu de solutions, si ce n'est un changement radical d'attitude, de la part de tous : État, armateurs et syndicats de navigants, chacun devant faire des concessions et réviser son modus vivendi.

- L'État qui a multiplié les obstacles au développement, fait traîner les dossiers pendant des années, en finissant par accepter –trop tard- des réformes qu'il aurait fallu prendre bien plus tôt. On se souvient des attermoissements causés par l'idée des pavillons « bis » et autres RIF, dès le début des années 1980.

Les cris d'orfraie poussés à l'idée de voir des gardes armés à bord des navires marchands en est un autre exemple. Une administration tatillonne et beaucoup trop conservatrice dont les fonctionnaires ont du mal admettre qu'ils sont au service des français et non l'inverse !

- Les armateurs, souvent isolés dans leur tour d'ivoire, n'ayant que peu, voire pas de contacts avec leurs navigants en dehors des indispensables réunions imposées par la loi (Comités d'entreprise, commissions paritaires, etc.)

Combien d'entre eux vont déjeuner de temps à autre avec les dirigeants de syndicats, pour parler, même officieusement, de leurs problèmes respectifs ?

- Enfin les syndicats, qui font souvent semblant de ne pas comprendre que les temps ont changé et que leur attitude rigide risque de mettre leur employeur en difficulté, et eux aussi par la même occasion.

Comment font donc les armateurs scandinaves pour maintenir des flottes relativement conséquentes, avec équipages et pavillon du pays ?

Leurs marins sont-ils mal payés et médicalement et socialement peu couverts ?

Certainement pas ! Le pavillon danois compte (octobre 2014) 644 navires de haute mer pour près de 16 millions de tonnes, un record !

Alors la situation française n'est pas une fatalité. Sans prétendre vouloir lui redonner son lustre d'antan, si chacun voulait bien lâcher un peu de lest, y compris l'État en allégeant les charges sociales, nous pourrions au moins avoir une flotte marchande digne de ce nom...

Il n'y a guère, chaque commandant de navire sous pavillon français était susceptible de recevoir des instructions pour se mettre à disposition des autorités en cas de conflit militaire ou autre, équivalent à une réquisition. Avec la diminution du tonnage, notre sécurité d'approvisionnement et transport n'est plus assurée depuis longtemps. La Marine nationale - qui pouvait encore il y a peu compter sur des bateaux de transport français pour la compléter (on l'a vu il y a quelques années dans l'opération « Liban ») ne saurait même plus ou s'adresser !

Les armateurs français se sont totalement désintéressés de certains types de navires, tels ceux pour les colis lourds, les barges-hôtels pour l'industrie « offshore », les dragues à haute performance, etc. ; pourtant, ils ont fait la réputation de certains pays (Les Pays-Bas pour les colis lourds et l'hébergement en mer, la Belgique pour les dragues).

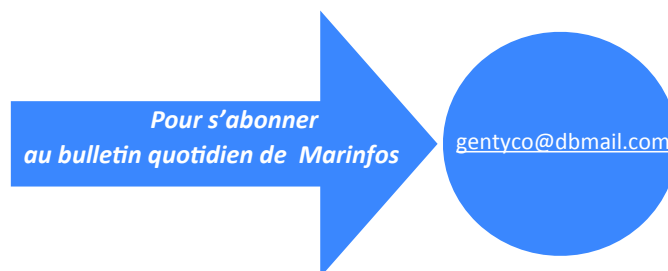
Nous allons donc devenir totalement dépendants de flottes étrangères, tant pour nos approvisionnements, énergétiques ou autres, que pour nos exportations, qui diminuent malheureusement chaque année.

Après l'inquiétante diminution de notre tissu industriel, à quand la disparition totale de notre savoir-faire maritime et de nos marins ? Plus un seul cargo n'est sorti de nos chantiers navals depuis des années. Nous luttons pour conserver une place dans la construction de paquebots de croisière ; combien de temps tiendront encore nos autres chantiers ? Ou devons-nous nous contenter d'une simple réparation navale, contrôlée par des intérêts étrangers ?

Si personne ne réagit, nous allons vers un perdant/perdant qui sonnera le glas du maritime en France.

« Un voyage de mille lieues commence par un pas » Lao Tseu ; mais qui fera le premier ? Hélas, probablement personne ...

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



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>