



Les chantiers de Saint-Nazaire ont-ils un avenir ?

Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

On peut se poser la question...

Après bien des changements de propriétaires les chantiers sont acquis en 2008 par le sud-coréen STX.

Ces derniers n'ont que faire de conserver des emplois dans le pays nantais, la seule chose qui les intéresse est d'acquérir quelque chose qui leur manque dans ce secteur : le savoir-faire.

Certes, ils savent construire des navires de plus en plus élaborés et ne manquent pas d'ingénieurs parfaitement compétents.

Le problème avec un paquebot est que le chantier ne fait lui-même qu'environ 20% du navire, le reste étant confié à des sous-traitants, hautement spécialisés. La construction est donc en fait un gigantesque assemblage où chacun doit intervenir à un moment donné, avec des éléments fournis parfois prêts au montage. Chaque phase doit être "minutée" de façon extrêmement précise. Ajoutons les opérations de câblages, de pose des conduites d'eau, elles aussi intervenant à des moments bien précis, voilà de quoi multiplier les risques d'erreur. Le moindre "loupé" dans l'enchaînement peut tout bloquer et retarder la date de livraison, avec en général de coûteuses pénalités de retard. Le chantier japonais Mitsubishi en fait l'amère expérience avec les deux paquebots commandés par l'allemand AIDA, lui occasionnant des pertes conséquentes.

Or, ce savoir-faire est le résultat de générations d'ouvriers et ingénieurs, s'étant succédées souvent depuis plus d'un siècle (les premiers chantiers de Saint-Nazaire ont vu le jour en 1861, déjà avec la construction d'un paquebot).

Et c'est précisément ce qui intéresse nos coréens.

Le but était donc clair : apprendre à son personnel toutes les ficelles du métier afin de pouvoir construire ces navires dans leurs chantiers de Corée du Sud. On dit même qu'un ancien président de STX France avait été écarté parce qu'il était réticent à un transfert de technologie vers au profit du principal actionnaire...

Après avoir frôlé la catastrophe en 2012, les affaires ont bien repris et en 2017, le carnet de commandes est plein pour cinq ans ; belle réussite.

Problème : la maison-mère de STX a fait faillite et les administrateurs judiciaires coréens ont décidé la mise en vente des filiales étrangères, dont celle de Saint-Nazaire.

Après des péripéties de roman-feuilleton, c'est l'italien Fincantieri, déjà un poids lourd du secteur, qui est retenu par la justice sud-coréenne.

Curieusement, c'était la seule offre retenue. Il ne restait plus qu'à se mettre d'accord sur le prix, ce qui fut fait, certes après quelques marchandages.

On peut s'étonner, comme certains n'ont pas manqué de le faire, que la France n'ait même pas présenté une candidature à la reprise, alors qu'on voit par ailleurs l'État intervenir financièrement, souvent en pure perte, pour injecter des fonds dans des affaires qui ne sont plus viables.

La presse s'est gargarisée, félicitée, rassurée, en avançant que Fincantieri n'était pas majoritaire.

Voyons voir : Fincantieri 48% ; Fondation CRT 7%, DCNS 12% État français 33%.

Ouf ! on est effectivement bien soulagés.

Petit bémol : la fondation CRT* a été créée en 1827 par la Caisse d'Épargne de Turin, et est principalement administrée par des universitaires ou hauts fonctionnaires, qui se garderont bien de ne pas aller dans le sens dicté par Fincantieri. Les commentaires de la presse italienne à ce sujet ne laissent guère de doute.

S'il y avait un jour un marasme dans le secteur des croisières, c'est la filiale française qui en ferait d'abord les frais, en toute logique.

*aujourd'hui Fondazione Cassa di Risparmio di Trieste

Alors, on parle de minorité de blocage. Elle n'est vraiment utile que pour convaincre les associés majoritaires de changer d'avis. Dans le cas qui nous intéresse, c'est peu vraisemblable, car les italiens feront corps. Il suffit de consulter l'article L.225-98 du Code du travail pour constater qu'une telle tentative serait probablement vouée à l'échec.

L'intervention tardive du président du Conseil régional des Pays de Loire, Bruno Retailleau, montre à quel point les politiciens sont éloignés de la réalité du monde des affaires. On ne remet pas facilement en cause un accord commercial signé entre deux parties, contrôlées par leur État respectif, qui plus est, sans se déconsidérer gravement (il est vrai que la France ne s'est pas toujours encombrée de ce genre de considération...).

À Saint-Nazaire, ne voulant pas être de reste, le président de la République a surenchéri et a même signalé avoir contacté le premier ministre italien à ce sujet.

Fincantieri a déjà exprimé publiquement son étonnement devant une telle démarche.

Aux dernières nouvelles, MSC serait d'accord pour prendre une partie du capital, que pour l'instant, personne ne lui a proposé. Mais Gianluigi Aponte peut-être persuasif, l'auteur de ces lignes ayant eu l'occasion de le rencontrer à plusieurs reprises, lorsqu'il était un armateur relativement modeste, mais déjà décidé. Et il avance un bon argument en disant qu'il souhaite éviter un pillage...

La négociation se situe maintenant au plus haut niveau. Un beau panier de crabes en perspective...

La question est : peut-on revenir sur un accord déjà signé, au niveau étatique ?

Si les intéressés s'y opposent, aucune chance.

De quel niveau de pression la France dispose-t-elle ?

Si tout échoue, que nous restera-t-il ? Le fait du prince, c'est-à-dire la nationalisation. Il y a eu des précédents, toujours malheureux, l'État s'étant en général montré un piètre gestionnaire lorsqu'il contrôlait une industrie quelconque.

Suite et fin de l'éditorial page 2.



Le "AidaPrima". Longueur : 300 m. Largeur 37,60 m. 125.000 t. dispose d'un système d'injection d'air sous la coque en vue de réduire la résistance à l'avancement durant la navigation.

3.400 passagers et 900 membres d'équipage.

Et son maquillage ça ne le freine pas ?



Sommaire

- ✓ Editorial : Les chantiers de St Nazaire ont-ils un avenir ? Sébastien D'Aurade.
- ✓ Le paiement du salaire des marins. Capt. Pilchard.
- ✓ Le quart et Lapérouse. René de Cayeux.
- ✓ Bouc émissaire ? Omar von Breizh.
- ✓ "OBOR" La nouvelle route de la soie. Omar von Breizh.
- ✓ La chaîne de communication au sein d'une compagnie maritime.

Où s'agit-il d'une simple manœuvre à la veille des élections législatives ? Ça s'est vu aussi...

Quoi qu'il en soit, la France risque d'être la grande perdante, se déconsidérant -une fois de plus- devant des pays étrangers, incapable qu'elle est de respecter un engagement international ; l'affaire des BPC russes n'est pas si loin...

Et le groupe italien joue un jeu dangereux en acceptant de construire des paquebots en Chine. Que pensez-vous que feront les chinois ? Ne pas être tentés de copier le système de gestion que les italiens seront bien obligés de mettre en place ?

En ayant refusé d'intervenir alors qu'il le fallait, le président de la République et le premier ministre du précédent quinquennat ont peut-être signé la fin d'une belle histoire : celle de la France qui savait construire de gros et beaux navires.

Mais qu'on se rassure : à ce niveau, il n'est jamais question d'obligation de résultats ; on ne saurait décemment être mesquin à ce point avec des énarques...

Le paiement du salaire des marins

Capt. Pilchard



Lors d'un récent colloque international à Copenhague devant des responsables de compagnies maritimes, la société financière maritime ShipMoney suggérait d'utiliser ses services électroniques pour limiter les coûts de transferts à des taux de change plus avantageux. ShipMoney estime que pour une flotte moyenne de 50 navires et 20 hommes d'équipage à bord de chaque bateau, les coûts de transferts peuvent s'élever à plus de 580 000 US dollars par an.

Qu'en est-il en réalité pour le marin ?

En France dans les années 1970, la structure du paiement des salaires consistait en un virement bancaire ("délégation de solde") mensuel au destinataire que l'on voulait (soi-même, femme etc.) de maximum 60 %, le solde, déduit des avances en monnaie locale aux escales et des dépenses de bord réglés en cash en francs français par le commandant au débarquement à l'issue du voyage, c'est-à-dire au retour en France. Au début des années 1980, sous pavillon Français des TAAF (Terres australes et antarctiques françaises) avec des équipages mixtes et des voyages qui ne ramenaient pas systématiquement le bateau en France, les salaires des français étaient intégralement réglés par virement avec ajustement d'un mois sur l'autre pour les dépenses de bord ; en revanche les salaires des marins étrangers (Indiens, Pakistanais ...) étaient intégralement payés en espèces à bord, en dollars tous les mois par le commandant. Le liquide arrivait par l'agent et/ou par le commandant embarquant qui se voyait remettre des milliers de dollars à son passage à Paris avant d'embarquer. Le marin étranger envoyait (ou pas) comme



il pouvait de l'argent à sa famille.

Il y a 30 ans, envoyer des dollars de Pointe Noire à un village dans la campagne du Kerala (dont beaucoup venaient), ou même simplement à Cochin, n'était pas vraiment facile.

Certes maintenant, il y a des organismes tels ShipMoney, Western Union ou autres mais souvent les équipages, et notamment les marins étrangers, sont encore et très souvent payés en espèces à bord et ce sont eux qui, en général, préfèrent ce système. Ils ont physiquement l'argent entre leurs mains, quoiqu'il puisse advenir ensuite et n'ont d'ailleurs, souvent, qu'une confiance limitée dans leur employeur, pas plus que dans leur famille qui dépenserait sans compter, leur argent servant à faire vivre toute la communauté, voire tout le village.

Le quart et Lapérouse

René de Cayeux

Cette question m'était posée par de nombreuses personnes dont même des marins...

J'en ai trouvé une solution en lisant les 700 pages de Lapérouse et Bougainville fin du XVIIIe :

D'habitude je note au crayon dans les livres que je lis, ce qui me frappe, là je ne l'ai pas fait aussi devrais-je relire le tout pour pouvoir citer exactement les propos de Lapérouse...

En Espagne, c'est "*turno de guardia*", mais au XIXe on parle aussi de "*cuartos*". Aujourd'hui, le terme *cuartos* n'est pas souvent utilisé.

Le service à bord des voiliers aux alentours du XVIIIe siècle est organisé autour de deux bordées, tribordais et babordais.

Tout simplement parce que les hamacs ou "branles" sont pour le couchage frappés (amarrés) à la bretonne c'est à dire en travers, depuis le bordé (les lisses de coque) et des épontilles centrales, parfois deux câbles longitudinaux centraux qui laissent (en principe) un passage central longitudinal.

La veille de navigation est alors assurée par ces deux bordées, en alternance chacune fait six heures de veille suivies de six heures de repos ! D'où une durée tant de la veille que du repos du QUART de la journée. De là les expressions utilisant ce mot de "quart" et elles sont nombreuses comme "prendre son quart", "assurer son quart", descendre du quart, "*Ufficiale di quarto*" (officier de quart en italien).

Il est parlé de quart de veille et de quart de repos, mais bien que le repos ait la même durée que la veille, le mot "quart" isolé n'est employé que pour la veille dont il devient un synonyme par ce que les linguistes appellent "le langage populaire".

Le voyage est long, des maladies déciment les équipages.



Lors de calmes plats, de l'océan appelé à tort et à raison "Pacifique", Lapérouse met au repos certains marins qui devraient être "de quart".

Non pour le plaisir de "réglementer", mais pour éviter que tensions, rivalités... ne naissent à bord, il décide de créer une troisième bordée en prélevant un tiers de chacune des deux bordées existantes "tribordais et babordais".

Il ne lui donne pas de nom, et décide de permettre ainsi huit heures de repos après quatre heures de "service" de veille... Lapérouse et l'équipage continue à parler de quart !

Il faut dire que notre langue dispose dans ses substantifs ordinaires "d'unité" - "demi" - "tiers" - "quart" mais pas de "quinte" dans le sens cinquième ni de "sixte" dans le sens sixième.

Il est à noter qu'actuellement et depuis longtemps, dans la Marine Nationale, on utilise le mot "tiers" pour des groupes "équipages" qui en fait assurent bien le tiers d'un jour lors de leurs deux quarts quotidiens !

Suite de l'article page 3.

Suite de l'article "Le quart et Lapérouse" de la page 2.

Hamac et branle

Le hamac était aussi nommé branle. Ce terme est utilisé dans au moins deux locutions : "BRANLE-BAS" et "BRANLE-BAS de COMBAT".

L'ordre BRANLE-BAS conduit tout marin à "amener son hamac" dans le but de libérer tout l'entrepont de ces hamacs qui gênent toute évolution du personnel.

Quand à BRANLE BAS est ajouté "de COMBAT" l'opération est plus complexe : la libération de l'entrepont va permettre non seulement de mettre les canons prêts à tirer une fois ouverts les sabords (ouvertures dans le bordé), mais aussi à renforcer le blindage du navire : les hamacs comprenant matelas, couvertures ... serrés par les "garcettes" forment des boudins qui pliés en deux sont glissés tout le long des bordés de la coque à cheval sur les lisses longitudinales.



(Note de la rédaction : "Vous donnerez la double au tiers de quart SVP" !)



Bouc émissaire ?

Omar von Breizh

Le soir du 13 janvier 2012 au large de la Toscane, le paquebot *Costa Concordia* en provenance de Civitavecchia en route pour Savone s'approche très près de l'île de Giglio pour parfaire à la tradition de "l'inchino", en français "la révérence". Une tradition de la compagnie commencée par un de ses commandants, originaire de l'île, qui, à chaque passage pour saluer les habitants, se rapprochait au plus près de la côte et illuminait son navire de tous ses feux et lumières pour le plus grand plaisir des passagers. Tradition appréciée également par les habitants, le maire de l'île aurait d'ailleurs, dans une lettre datée du 14 août 2011, remercié les commandants de Costa Crociere de continuer cette pratique.

La manœuvre d'approche et de passage se fait à vue et est exécutée en manuel. Il semble que ce soir du 13 janvier, il y ait eu, entre autres choses, des erreurs d'interprétation des ordres de barre avec le timonier.

A 21h45 un grand choc est ressenti, le navire a heurté un rocher. *Black-out* à bord, l'eau commence à envahir certains compartiments, le navire gîte de plus en plus, la barre ne répond plus, le navire dérive et est privé de puissance électrique. Le *Costa Concordia*, en détresse, finit, couché sur tribord, encastré sur les rochers à l'entrée du port de l'île. L'ordre d'abandon a été tardivement donné, la gîte a augmenté de plus en plus, certains passagers ont préféré sauter à l'eau, les embarcations de secours n'étant plus accessibles, le commandant, lui, se retrouve à bord d'un canot de sauvetage ; les secours, qui ont afflué, s'organisent.

Le bilan est lourd, 32 personnes ont trouvé la mort sur les 4 252 qui étaient à bord (3 229 passagers et 1 023 membres d'équipage).

Le commandant du *Costa Concordia*, Francesco Schettino, surnommé "le capitaine couard" par les médias italiens pour avoir quitté son navire, est condamné en appel fin avril 2017 à 16 ans de prison pour homicide involontaire, responsabilité de l'accident, abandon du navire, mensonges devant la Cour.



La peine est lourde pour lui, qui, certes, a fait des erreurs techniques, et a très mal géré l'évacuation du navire, l'ayant quitté bien avant les derniers passagers ; mais on peut se demander si sa responsabilité ne devrait pas être partagée quand on sait que la compagnie a négocié le paiement d'une forte amende pour éviter un procès.

"L'inchito" italien et le passage près des côtes sont des pratiques courantes et connues.

Sur les paquebots la règle non écrite de passer près des côtes est souvent de rigueur, les passagers adorent.

N'a-t-on jamais vu de petits ou gros paquebots, le *Costa Concordia* est un navire de 114 500 tonnes, passer en plein été à l'intérieur des îles d'Hyères au large de Toulon au milieu des bateaux de plaisance ou dans les îles Eoliennes au nord de la Sicile, cap sur la traînée de lave pour passer entre le petit et le grand Stromboli. La navigation se fait à vue.

Comme d'habitude et comme d'autres avant lui, Francesco Schettino s'est rapproché mais cette fois, il a raté son coup.

Francesco Schettino, avec la gîte du navire sans possibilité de manœuvrer un navire en *black-out* et certainement humainement hébété par la peur, n'a pas été, selon la tradition, le "capitaine qui sombre avec son navire", il restera le seul responsable.

Et 32 personnes ont perdu leur vie, 32 familles sont endeuillées.

Que dire du système de gestion de la sécurité de Costa Crociere (le "safety management system" en anglais), imposé par l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale, qui était pour le moins inadéquat et incomplet ?

N'y-a-t-il pas d'autres responsabilités que celle du capitaine ?



L'accident a, en tout cas, été bien géré par l'armateur, l'Italie, la société Smit Internationale et les chantiers de Gênes avec des opérations de relevage très onéreuses, très spectaculaires et très médiatisées qui permettent de rétablir aux yeux du monde l'image de la compagnie et des croisières en général.

"Business must go on", même si 32 personnes ont perdu la vie, même si 32 familles sont endeuillées, même si un homme est condamné à 16 ans de prison.

Cet accident doit servir de leçon aux compagnies, les procédures doivent être claires et complètes et tous les cas de figure envisagés.

OBOR*

La nouvelle route de la soie
(* One Belt, One Road)
Omar von Breizh



La presse a largement décrit le projet du président chinois Xi Jinping de créer une "ceinture économique" reliant la Chine au reste du monde appelée en anglais "One Belt One Road" (OBOR) en s'inspirant de l'ancienne "Route de la soie". Véritable objectif politique ayant l'ambition que la Chine soit le centre névralgique d'un réseau commercial international en déclarant en outre que tous les pays qui y participeront en profiteront.

Cette nouvelle route de la soie, pour la partie maritime, renforcerait les échanges commerciaux en améliorant notamment les infrastructures et les liaisons maritimes entre la Chine, le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Europe ainsi que l'Asie du Sud et du Sud-Est.

4,5 milliards d'habitants sont concernés pour environ 70 pays. L'enveloppe du projet qui reste en grande partie à financer, comprenant des parties terrestres, pour certaines déjà réalisées au moins en partie, s'élève à 800/900 milliards de dollars.

Le rachat du port du Pirée en était une étape, la construction d'une ville portuaire à Colombo au Sri Lanka, pour un montant de 1,4 milliards de dollars en sera une autre.

***"Quand la Chine s'éveillera,
le monde tremblera..."***

Déjà certains pays ou régions, intéressés évidemment par les bénéfices économiques qu'apporteraient les investissements chinois importants, s'interrogent toutefois sur les risques politiques de dépendance.

Au XVIIIe siècle, la France était la grande puissance du monde, au XIXe, ce fut au tour du Royaume-Uni, au XXe les États-Unis, alors au XXIe, ce pourrait être au tour de la Chine.

Rappelons-nous ce qu'écrivait Alain Peyrrefite, qui s'était inspiré de Napoléon Ier, dans les années 1970 :

"Quand la Chine s'éveillera, le monde tremblera".



La chaîne de communication au sein d'une compagnie maritime Procès verbal



Le polyvalent a marché sur la queue du chat du bord : le chat l'a mordu.

Compte-rendu du charpentier au bosco

Le polyvalent a marché sur la queue du chat, le chat l'a mordu. Conclusion : le polyvalent souffre et il ne peut plus marcher.

Rapport du bosco au second capitaine

Ce c** de polyvalent a marché sur la queue d'un brave chat. Le chat l'a mordu et a eu raison. Le polyvalent souffre, c'est bien fait pour ses pieds. Il ne peut plus marcher, c'est une bonne occasion pour le foutre à la porte.

Rapport du second capitaine au commandant

D'après le bosco, nous avons un polyvalent qui est c** et qui souffre des pieds après avoir marché sur la queue d'un brave chat qui l'avait mordu. D'après le bosco, c'est le chat qui a raison. Nous partageons l'opinion du bosco car, même si on est mordu, ce n'est pas une raison pour marcher sur la queue des autres. Nous envisageons de mettre le polyvalent à la porte.

Rapport du capitaine au capitaine d'armement

D'après le second capitaine, le bosco est devenu c** parce qu'un des polyvalents ne pouvait plus marcher à la suite d'une altercation avec un chat. Le bosco indique que c'est le chat qui a raison puisque c'est le polyvalent qui a bravé le chat en lui mordant la queue. Le second capitaine veut mettre le polyvalent à la porte. A la réflexion, cette décision pourrait déboucher sur un procès et ce serait folie dans le contexte social actuel. La meilleure solution consisterait à mettre le bosco à la porte.

Rapport du capitaine d'armement au directeur général

Un second capitaine est devenu fou parce que son Bosco a écrasé la queue d'un polyvalent qui avait mordu son chat. Le bosco prétend que c'est le chat qui a raison. De toute évidence, ce bosco est c** et le commandant envisage de le mettre à la porte. Toutefois l'expérience a prouvé que les c*** n'ont jamais entravé la bonne marche des navires. C'est pourquoi nous pensons qu'il est préférable de nous séparer du second capitaine.

Rapport du directeur général au conseil d'administration

Le capitaine d'armement me signale qu'un chat est à l'origine de troubles graves au sein du navire. Les boscos deviennent de plus en plus c***, ils se mordent la queue en marchant et veulent avoir raison des seconds capitaines qui sont devenus fous. Le second capitaine a écrasé un polyvalent et le capitaine d'armement traumatisé prétend que seuls les c*** sont capables de maintenir la bonne marche des navires. Nous envisageons de le mettre en retraite anticipée.

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>