



Faut-il vraiment vendre des frégates à la Grèce ?

Éditorial
Sébastien d'Aurade

On peut en effet se poser la question :

-D'un côté, les partisans d'un soutien légitime à Naval Group, pour lequel un tel contrat serait de l'ordre de deux milliards d'euros (bien lire «de l'ordre»), car les acheteurs pourraient encore demander des rabais supplémentaires).

Mais vendre trop bas, même pour une entité contrôlée par l'État, n'est pas forcément une bonne politique. À ce propos, soulignons que les Autorités compétentes n'ont jamais répondu à Marinfos, lorsque questionnées pour connaître le prix de vente exacte des BPC « russes » à l'Égypte.

Naval Group, certes, ne manque pas d'arguments : <https://tinyurl.com/ncnrc324> mais envoyer la frégate Jean Bart en VRP ne sera peut-être pas suffisant pour faire pencher la balance de notre côté.

-De l'autre, ceux qui soutiennent la Marine nationale et ne voient pas du tout pourquoi on ferait cadeau de deux frégates en bon état de marche, l'une récemment désarmée, l'autre encore en service actif. De plus, il nous faudrait les «mettre à niveau», une opération fort coûteuse !

On parle même d'ajouter d'autres bâtiments dans le paquet-cadeau et dont le remplacement n'est pas prévu -au mieux- avant 2023...

L'intérêt soudain des États-Unis a permis à Athènes de faire jouer la concurrence.



Cela rappelle la vente d'une série de «Rafale» à l'aviation grecque, époque à laquelle nous lui avons fourni des avions en parfait état en attendant leur livraison, au grand dam de notre Aviation.

En 2015, François Hollande avait retiré d'office une frégate à notre Marine pour faire patienter ce bon maréchal El Sissi...

Ce genre de marché est en général désastreux, car il fausse complètement les données, laissant l'économique céder au politique.

Mais faut-il vraiment se battre pour les vendre ?

Pour Marinfos, la réponse est NON

Pourquoi ?

À long terme, il semble préférable de dégoûter la Marine grecque d'acheter américain pendant plusieurs décennies.

Certes, pour la Grèce, la proposition du chantier Lockheed Martin semble alléchante : quatre frégates pour deux millions de dollars, dont trois «pourraient» être construites en Grèce.

Mais voilà, le chantier en question propose une version dérivée de la classe Freedom qui s'est illustrée par des retards de livraison, des surcoûts faramineux et des pannes à répétition, à tel point qu'il y a quelques mois, la Marine américaine a demandé la suspension des livraisons ; ce qui explique peut-être l'offre soudaine et bradée de Lockheed. Le groupe est du reste un grand spécialiste du genre : <https://tinyurl.com/kam296df>



Allez, amis lecteurs, lequel d'entre vous se chargera de transmettre notre message à madame Parly (ne vous bousculez surtout pas...)



Les grecs veulent des frégates ?
Mais nous en avons
beaucoup...dans les îles Éparses



Sommaire

- ✓ Les frégates, éditorial. Sébastien D'Aurade.
- ✓ Plaidoyer pour le digital. Trevor Maxwell.
- ✓ L'axe Seine. Philippe Le Hardi.
- ✓ Le SS Baychimo, navire fantôme.
- ✓ Le paradoxe du déchirage. Alain Genty.

Plaidoyer pour le «digital»

Trevor Maxwell
Extra Master
M.R.I.N, M.N.I., A.R.I.N.A

La DCSA (Digital Container Shipping Association) a récemment fait savoir que l'utilisation du connaissement électronique par la moitié des acteurs du transport maritime allait permettre d'économiser 4 milliards de dollars par an.



Ah !

Mais comme souvent en pareil cas, aucun détail n'est donné.

-Qui à la DCSA a fait le calcul du nombre de connaissements émis chaque année, dans tous les secteurs du transport maritime ?

-À combien d'exemplaires ?

-Quel est le coût de leur envoi (le plus souvent par avion), sachant que certains utilisent encore le telex (eh oui) pour en envoyer les détail.

-Quel est le prix du kilo de papier utilisé ?

-Quel quantité d'encre (chère) consommée par les imprimantes ?

On n'en finirait pas...

Mais n'oublions pas que bien souvent, un document virtuel devient réel quand on l'imprime à la réception, d'où coût additionnel.

De l'avis de certains professionnels il serait trois fois plus économique que la version papier.

Certes, les économies seraient probablement substantielles, mais des milliards chaque année ?

Peu importe, ce qui compte, c'est la simplification du procédé d'émission de ces documents.

La pandémie, avec de nombreuses personnes obligées de travailler à distance, a permis de constater qu'il était parfaitement possible de se passer des versions «papier», pourtant encore chères à de nombreux utilisateurs.

Cependant, il y a encore de nombreux cas de marchandises bloquées en raison de l'absence de production du connaissement original.



En aérien, on estime que 68% des LTA sont déjà en version électronique.

L'armateur MSC l'utilise déjà avec des chargeurs de premier ordre, tels D-Well et British Steel.

Il y a un an, Evergreen UK avisait ses clients qu'en raison des conditions sanitaires, le connaissement serait envoyé par voie électronique. Nous n'avons pas entendu parler de litiges engendrés par ce système.

Pourquoi ce retard dans le maritime ?

Il semblerait que la réticence du secteur ait des origines légales : peur de se voir refuser quelque chose ne portant de signature originale et de

cachet ; pourtant, on s'en passe déjà dans bien des secteurs : banque, assurance, etc.

La signature électronique est là, souvent admise par les tribunaux comme «commencement de preuve».

Mais dans les banques, les départements concernés, habitués à examiner le document classique ont du mal à franchir le pas, arguant une falsification plus facile (on rappellera que des fraudes célèbres ont été faites avec des connaissements «papier», facilement disponibles chez les agents maritimes (chez certains, on les trouvait en piles sur le comptoir, à disposition des transitaires...)

Et pourtant, selon certains, il est utilisé depuis une trentaine d'années !

En 2021, on ne peut plus reculer.

Finalement, même si l'économie réalisée ne se chiffre pas en milliards, il faut vivre avec son temps et rester efficace. Ceux qui refuseront se verront progressivement mettre hors circuit.

Traduit de l'anglais par Sébastien d'Aurade, J.A.M, S.P.M,

L'Axe Seine

Philippe Le Hardy
(collaborateur occasionnel de Marinfos)

L'Union Maritime et Portuaire s'étonne d'être exclue de la procédure de création et de gouvernance de l'Établissement public de l'axe Seine, en cours de ratification par le Conseil d'État. Son président lui a du reste adressé une requête, estimant avec raison que les voix du secteur privé doivent être entendues.

C'est tout simplement ahurissant, car l'UMEP a un poids considérable dans le secteur maritime et portuaire, avec quelque 2 000 sociétés et 180 000 professionnels.

Nous voilà une fois de plus devant le fait du prince, bafouant le bon sens ; Haropa, déjà lourdement handicapé par une sur-représentation de l'État, risque de ne pas s'en remettre.

Comme chacun sait, l'État a toujours été un mauvais gestionnaire et un peu plus de sérieux dans la gestion de l'argent public serait vraiment de mise !

Nous avions déjà dit dans ces colonnes ce que nous en pensions (Marinfos Magazine n° 23 <https://tinyurl.com/wubzchfp>)

Hélas, la situation n'a pas changé : l'ingérence de l'État est partout et elle nous coûte cher. Comment peut-on imaginer que l'UMEP ne soit pas consultée pour des problèmes qui la concerne au premier chef ?

On sait malheureusement ce que nous coûte les imbécillités de notre bureaucratie : nos ports à la traîne, alors que leur position géographique devrait les mettre aux premières loges du succès.

Laissons les intéressés gérer leur secteur professionnel au mieux de leur intérêt, qui est du reste l'intérêt commun. Eux au moins, savent comment s'y prendre, ce qui n'est visiblement pas le cas de tout le monde dans l'Administration.

Monsieur Segain, je ne vous connais pas, mais si d'aventure vous lisez ces lignes, n'hésitez pas à mettre le poing sur la table, fort ; et n'avez surtout pas crainte d'éventuelles représailles, car vous n'avez rien à perdre, nos ronds-de-cuir ne faisant visiblement rien pour vous. Dérangez les élus, donnez un bon coup de pied dans la fourmilière, car si rien ne se passe, la France va devenir la risée de l'industrie portuaire, à l'étranger, avec ses branchements fer et fluvial souvent absents, ses postes à colis lourds désuets, ses coûts élevés et ses cadences qu'on ne saurait en aucun cas qualifier d'infénales...

Il y a malgré tout des gens compétents dans les ministères et il est navrant de voir leur hiérarchie les empêcher d'exercer leurs talents, par crainte de les voir leur faire de l'ombre...

Ne vous découragez pas : tapez fort, «ils» ne comprennent que cela...

Le SS "Baychimo"

Vaisseau fantôme

Un vaisseau fantôme est un navire maudit dont l'histoire est relayée par les légendes populaires. Le plus célèbre des vaisseaux fantômes est "Le Hollandais volant", un bateau pirate, conduit par un équipage de squelettes ou de fantômes, condamné à errer sur les océans pour l'éternité.



Le "Hollandais volant"

Le musée du Manitoba (Canada) expose l'histoire du SS "Baychimo", ex SS "Ångermanelfven", cargo à vapeur de 70,10 m de long à coque d'acier construit en 1914 à Göteborg, propulsé par une machine à vapeur à triple expansion avec également un gréement de goélette. Il a d'abord navigué en Baltique, entre Hambourg et la Suède, pour ses propriétaires allemands. À la fin de la Première Guerre mondiale, il est passé à la Grande-Bretagne, dans le cadre des réparations de guerre de l'Allemagne. En 1921, la Compagnie de la Baie d'Hudson a acheté l'"Ångermanelfven", le rebaptisant "Baychimo".



Il est utilisé pour le commerce de provisions contre des peaux avec les Inuits le long de la côte de l'île Victoria dans les Territoires du Nord-Ouest, au Canada.

Comme les autres navires de la Compagnie de la Baie d'Udson, le port d'attache du "Baychimo" était Androssan, en Écosse, et chaque année, il est basé en Écosse pour l'hiver, revenant au Canada par le Canal de Panama.

En 1924, le "Baychimo" s'est rendu dans l'Arctique occidental en passant par le canal de Suez, ce qui signifie qu'au cours de sa carrière, il a accompli un tour du monde.

Le navire prend aussi occasionnellement un petit nombre de passagers, qui sont inscrits comme faisant partie de l'équipage puisque le navire n'est pas classé comme navire à passagers. Les passagers font des travaux pour payer leur passage. En moyenne, le "Baychimo" a un équipage de 32 personnes.

Dès son achat par l'armateur canadien et pendant la dizaine d'années suivantes, le cargo navigue tout le long de la côte Nord du Canada en collectant et en déchargeant les peaux.

Le 1er octobre 1931, lors d'un voyage à Vancouver, près de la ville de Barrow, en Alaska, le "Baychimo" est pris au piège dans la glace. L'équipage l'abandonne pendant quelques jours, le temps d'aller se réchauffer dans une ville voisine, puis il revient sur le "Baychimo", qui s'était entre-temps libéré de la glace, et flottait librement.

Le 8 octobre, le navire est à nouveau pris dans la glace, de manière plus radicale cette fois, au large de Franklin Point sur la côte Nord-Ouest de l'Alaska, non loin de Point Barrow, la pointe la plus



septentrionale de la partie continentale de ce continent. Le 10 octobre, il devient évident que le navire passerait ainsi l'hiver, bloqué par la glace. L'armateur envoie des avions pour récupérer une partie de l'équipage, ce fut le vol commercial le plus septentrional jamais tenté à cette époque.



15 hommes, dont le capitaine, ayant décidé de passer l'hiver sur place jusqu'à ce que la glace fonde avec les beaux jours de l'été, sont volontairement restés sur place. Ils construisent un abri en bois, non loin



du "Baychimo", avec des bâches et autres matériaux prélevés du navire.

Le groupe emporte avec lui les réserves supplémentaires, les vivres et les vêtements d'hiver qui étaient prévus pour une telle urgence. Ces provisions sont complétées par de la viande de renne achetée auprès

d'éleveurs Inuits, et par les provisions transportées par les avions. Les équipements radio du navire sont installés à terre afin de maintenir une communication constante avec le monde extérieur.



L'objectif est d'attendre que le navire se dégage suffisamment de la glace pour le récupérer, mais le 24 novembre de cette année 1931, après un très fort blizzard, le "Baychimo" disparaît.

Le capitaine et l'équipage supposent que le navire a coulé.

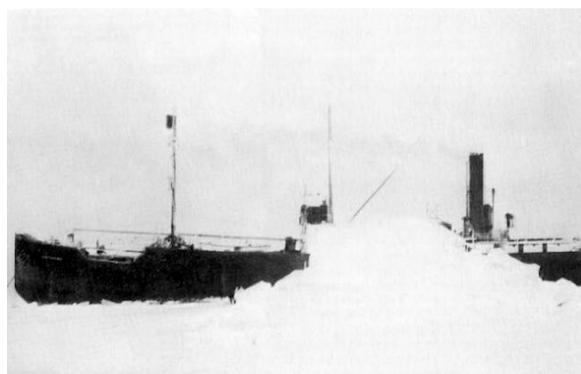
Un chasseur Inuit repère toutefois le "Baychimo", une fois de plus pris

dans les glaces, à environ 72 km au sud du campement. Le capitaine et l'équipage se rendent sur le "Baychimo" et montent à bord récupérer une grande quantité de fourrures, et ils abandonnent le navire considérant qu'il n'est plus en état de naviguer après avoir dérivé sans personne à bord dans les eaux glacées de la mer de Beaufort.



Ils estiment, de plus, que le "Baychimo" étant à nouveau pris dans les glaces, il n'ira plus nulle part.

Le capitaine et le reste de l'équipage sont ramenés par avion à Vancouver en mars 1932. Le navire, et le reste de la cargaison encore à bord, sont alors déclarés officiellement en perte totale.



Le paradoxe du déchargement

Alain Genty

Le "Baychimo" est repéré à nouveau, mais à environ 480 km à l'est de l'endroit où l'équipage l'avait vu pour la dernière fois. Il est aussi aperçu par un musher, meneur de chiens, avec son traîneau, un peu plus tard, flottant paisiblement au large de l'Alaska.

Dans les décennies qui ont suivi, de nombreuses personnes ont repéré le "Baychimo", naviguant sans équipage ni cargaison. On l'appelle alors rapidement le "navire fantôme de l'Arctique".

En mars 1933, il est encore retrouvé par un groupe d'esquimaux qui sont montés à bord et restent bloqués à bord pendant dix jours par une tempête inattendue.

Au cours de l'été 1933, l'équipage d'une petite goélette d'Alaska, le "Trader" réussit à monter à bord.

Mais, le jour suivant, le "Baychimo" a de nouveau disparu, les membres de l'équipage du "Trader" le repèrent ensuite à plusieurs reprises dérivant vers le Nord dans sa gangue de glace. En septembre 1935, il fut aperçu au large de la côte Nord-Ouest de l'Alaska.

En novembre 1939, il fut abordé



par le capitaine Hugh Polson, qui souhaitait le sauver, mais la banquise se formant, le navire fut à nouveau laissé à son sort. Ce fut la dernière tentative officielle d'arraisonnement.

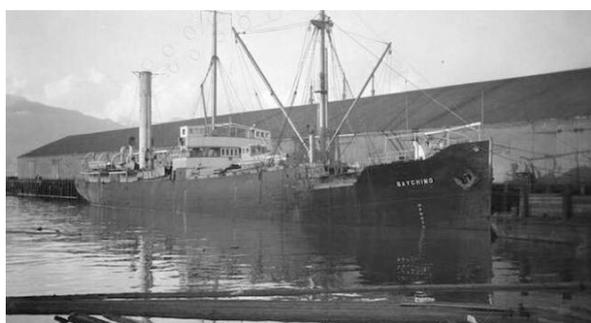
Après 1939, on l'a vu flotter seul et sans équipage à de nombreuses reprises, mais jamais personne n'a réussi à le récupérer. Les observations enregistrées se sont ralenties pendant la Seconde Guerre mondiale et les années suivantes. En mars 1962, un groupe d'Inuits l'a vu dériver le long de la côte de la mer de Beaufort. Il a été retrouvé gelé dans une banquise en 1969, 38 ans après avoir été abandonné.

C'est la dernière observation consignée du "Baychimo".

En 2006, le gouvernement de l'Alaska a essayé de résoudre le mystère du "Navire fantôme de l'Arctique" et à rechercher environ 4 000 navires perdus le long de la côte de l'Alaska.



Le "Baychimo" n'étant plus jamais apparu, il est probable qu'il ait trouvé le repos éternel et repose au fond de la mer de Beaufort.



Chaque année, près de 1 000 navires sont vendus à la ferraille, ou pour utiliser le vocabulaire idoine «au déchargement» ou mieux «au recyclage».

La pandémie a notamment fait envoyer aux chantiers de démolition de nombreux paquebots d'un certain âge, devenus inutilisables de façon rentable.

Ce sont les turcs qui en ont été les principaux bénéficiaires.

Mais les britanniques, profitant de leur sortie de l'Union Européenne, en ont profité pour en envoyer plusieurs en Inde, à Alang, où les installations ne sont pas conformes aux normes européennes (conditions de travail dangereuses, salaires de misère, mauvais recyclage des matières dangereuses, etc.)

Le Royaume Uni semble fermer les yeux, car bien que n'étant plus soumis aux règles communautaires, le pays a néanmoins des lois interdisant l'exportation des matières dangereuses vers les pays non équipés pour les recevoir, mais qu'importe...

L'Europe a établi une liste des chantiers agréés : 34 chez les pays membres, 8 en Turquie et un aux États-Unis. Aucun en Asie, alors que les grands du secteur sont en Inde (30% du marché), suivie par le Bangladesh, la Chine et le Pakistan.

On estime que dans ces pays, le recyclage des navires emploie 225 000 personnes, sans compter les emplois induits.

La raison en est simple, quand on sait que les casseurs indiens, par exemple, offrent presque le double à la tonne ferrillée, leur coûts n'ayant rien à voir avec ceux des chantiers occidentaux.

Le problème est que la difficulté est contournée grâce à un système bien connu et ne datant pas d'hier : A, au Royaume Uni, vend son navire à B, société créée pour la circonstance dans un paradis fiscal peu regardant. On lui met un pavillon économique et temporaire, le temps du voyage en Asie, et c'est la société écran qui fait la vente. La manœuvre ne trompe personne, mais le premier propriétaire sera prêt à jurer -la main sur le cœur- qu'il pensait que l'acheteur allait utiliser le bateau pour transporter de nouveau des marchandises ou des passagers.

Le secteur militaire n'est visiblement pas concerné : dans la plupart des cas, les bâtiments désarmés sont simplement envoyés par le fond, en principe après avoir été débarrassés de tout ce qui pouvait polluer (la rouille ne pollue pas, c'est bien connu)

La France ne mange pas de ce pain : souvenons-nous de la comédie en trois actes du Clem.

On se sent parfois bien seuls...

Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

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>