Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement *N°27 - Octobre 2021*

Conteneurs : les taux de fret en folie ?

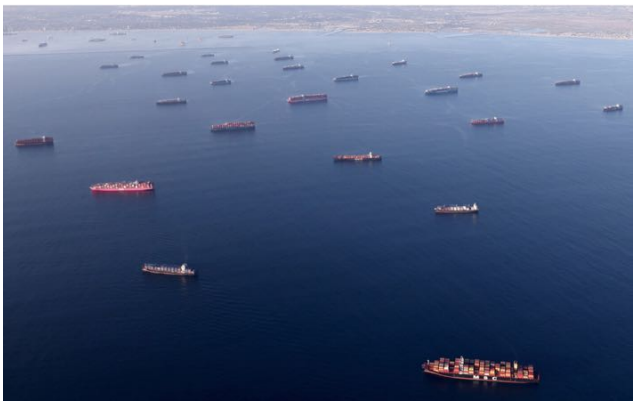
Éditorial

Sébastien d'Aurade

On pourrait le penser : on retrouve les niveaux d'avant la crise de 2008 pour les vracs secs, le pétrole pourrait rebondir, selon certains analystes et les taux de fret pour les conteneurs atteignent des niveaux jamais vus auparavant : plus de 20 000 dollars pour envoyer un conteneur de 40' d'Asie vers la côte pacifique des États-Unis.
Parallèlement, la valeur des porte-conteneurs, neufs ou d'occasion, a également atteint des sommets.
Les constructeurs de boîtes -essentiellement chinois- ont bien entendu suivi le mouvement en augmentant leur prix de façon substantielle.
Les chargeurs et -partant- les consommateurs sont finalement ceux qui vont mettre la main à la poche.

Pourquoi ces hausses extraordinaires ?

En grande partie la pandémie, cadeau des Chinois, qui pourtant en font rarement.
En effet, les confinements successifs, d'un continent à l'autre, ont fait ralentir, parfois arrêter complètement la production mondiale ; la Chine ayant supplanté les États-Unis pour les biens de grande consommation, transportés principalement par mer, ce sont donc les lignes régulières qui ont été les premières touchées.
La stupeur du début s'étant progressivement estompée, et les premiers vaccins étant arrivés, l'activité commerciale et industrielle a pu redémarrer ; les lignes aussi…



Les navires porte-conteneurs en attente sur rade devant Los Angeles et Long Beach le 20 septembre 2021.

Problème : plusieurs mois d'inactivité industrielle ont eu pour résultat de vider les stocks et la reprise des fabrications a été lente. Ensuite, tout le monde a voulu se réapprovisionner en même temps et les armateurs ont donc envoyé un maximum de boîtes, souvent vides, en Extrême-Orient, pour les réexpédier chargées vers la côte Pacifique des États-Unis, leur marché le plus lucratif.
Mais tout ne s'est pas passé comme prévu : la pandémie qu'on espérait voir s'estomper n'a fait que reprendre de plus belle, en raison des différentes évolutions de la Covid 19. Il a fallu de nouveau fermer des ports, surtout en Chine, ce qui a provoqué des embouteillages monstres dans certains autres, en raison de l'arrivée massive de navires qui n'y étaient pas attendus. Le flux normal ainsi rompu, les industriels chinois n'arrivaient plus à expédier leur production, faute de conteneurs. Les armateurs ont annulé des départs, préférant n'utiliser qu'une partie de leur flotte, bien chargée, plutôt que de les multiplier avec des espaces peu remplis. D'où une montée substantielle des taux de fret. Au bout de quelques mois, les boîtes vides ayant été repositionnées à l'est, les porte-conteneurs ont pu être pleins à craquer. Mais voilà : ils sont tous partis des mêmes ports, pour aller vers les mêmes ports, se suivant parfois de quelques heures ; résultat : encombrement monstre à l'arrivée. L'échouement de l'Ever Given n'a pas arrangé les choses pour les ports d'Europe du Nord.
Les lignes régulières en ont profité pour appliquer des prix n'ayant plus rien à voir avec leurs dépenses, multipliant à l'envi les surcharges de toute nature.

La ruée vers l'or

Tout le monde s'est précipité sur tout ce qui flottait, quitte à utiliser des navires qui n'étaient pas prévus pour les conteneurs, comme au début de la conteneurisation.
Et on a acheté tout ce qui se trouvait sur le marché, peu importe le prix, neuf ou d'occasion.
Selon le Lloyd's List, 381 porte-conteneurs ont été commandés durant les six premiers mois de 2021, portant à 619 (fin août) le nombre de navires à livrer, pour une capacité globale de 5,3 millions d'EVP, venant s'ajouter à la flotte qui en 2019 semblait suffisante au commerce mondial…
Magnifique !

Le revers de la médaille

Cette course au bénéfice se fait cependant au détriment du respect des horaires et de celui des contrats à long terme signés entre chargeurs et armateurs, qui ne manqueront pas de s'en souvenir le moment venu, quand le pendule oscillera de l'autre côté.
Car la surchauffe, comme en 2008, ne durera qu'un temps, et la progression de l'économie mondiale retrouvera tôt ou tard un niveau plus calme, une fois les stocks reconstitués, laissant armateurs et opérateurs avec sur les bras des navires dont ils n'auront plus l'usage. Donc, en toute logique, une baisse substantielle des prix pratiqués.
Ils le savent parfaitement ; mais pour eux, cette course a un but : l'élimination des plus faibles : moins on est sur le marché, le mieux on arrive à s'entendre…
Ceux dont la trésorerie est la plus précaire disparaîtront. N'oublions pas que sous une façade de bénéfices insolents, les investissements ne sont que très rarement auto-financés ; d'où des milliards de dollars empruntés. Le dernier bilan de CMA CGM faisait état de bénéfices conséquents, certes… mais aussi de près de vingt milliards de dettes.
Après les vaches grasses, les vaches maigres (chapitre 41 de la Genèse) : c'est comme cela dans le maritime…

Sommaire

✓ Conteneurs : les taux de fret en folie ? - *Sébastien D'Aurade.*
✓ L'affaire des sous-marins pour les nuls - *Alain Genty.*
✓ Mesures de rétorsion - *Philippe le Hardi.*
✓ Louis-Napoléon Bonaparte à Boulogne - *Jean-Patrick Marcq.*
✓ Humour.

Rédacteur en chef : Sébastien d'Aurade - Maquette et informatique : Omar von Breizh - Sirène : Ondine Akelleur - Contributeur : Philippe le Hardi

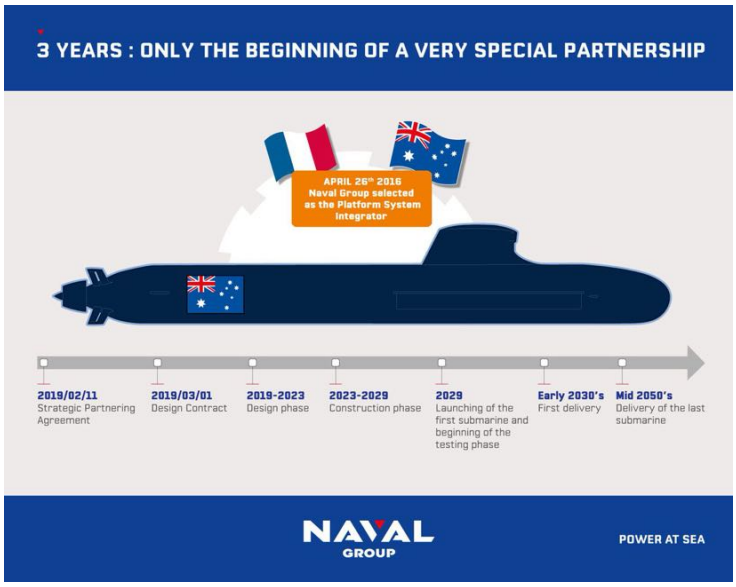
L'affaire des sous-marins pour les nuls

Alain Genty

"Dieu me garde de mes amis ; mes ennemis je m'en charge"

Un petit historique

Signé à grands renforts de trompettes en 2019, cette vente était présentée comme le classique "contrat du siècle". Cependant, à Marinfos, nous avions tenu à signaler que les retombées directes pour la France n'avaient rien à voir avec les quelque 55 milliards annoncés. En fait, 50 milliards de dollars australiens, soit environ 31 milliards d'euros, avec 60% du montant de l'enveloppe devant être utilisé au profit de firmes australiennes. Une bonne affaire, certes, pour Naval Group et les nombreux sous-traitants qui allaient bénéficier des retombées, notamment Thales, qui vit en partie des commandes de NG. C'était la somme de départ, certains avancent maintenant un montant de 90 milliards de dollars australiens en raison des rallonges).



Il était déjà acquis dès le début que les armes et les systèmes de combat seraient américains.

C'est à la demande de l'Australie que la propulsion choisie était diesel/électrique, car le nucléaire est mal vu dans la zone, notamment par la Nouvelle Zélande qui l'interdit dans ses espaces maritimes et aériens.

Une progression chaotique

Mais, après des mois d'euphorie, on signalait de temps à autre, du côté australien, quelques signes d'agacement, notamment dans la presse et chez les parlementaires.

Pourquoi ces prises de position ?

Il semble que -dès le début- quelques ficelles étaient déjà sournoisement tirées par les Américains, mécontents de voir leur échapper une affaire qu'ils considéraient comme devant leur revenir, bien qu'ils n'aient même pas été sollicités lors de l'appel d'offres.

En effet, depuis déjà bien longtemps, les États-Unis se considèrent comme les protecteurs des Australiens, pays dans lequel leurs intérêts sont déjà considérables, notamment dans l'industrie où tout le secteurs automobile, outillage et de nombreux produits manufacturés le sont sous licences américaines.

Au fil des mois, l'Australie semble avoir -à dessein sans doute- multiplié les obstacles.

On évoquait notamment un budget largement dépassé et plusieurs années de retard dans le programme. Il se peut qu'une partie soit imputable à Naval Group ; mais il se peut aussi que les demandes australiennes aient été modifiées en cours de route, choses fréquentes dans les gros contrats de ce type.

Mais ce n'est que peu de temps avant la rupture que le Premier Ministre australien faisait état de "profondes et sérieuses réserves".

Il semblerait que ce soit à cette période précise que cette menace n'ait pas été vraiment prise au sérieux ; l'eût-elle été qu'en fin de compte, cela n'aurait pas changé grand-chose, car-visiblement- les dés étaient déjà jetés.

C'est là que la perfidie de l'Australie se dévoile :

Un plan minutieusement préparé

Prendre une telle décision demande du temps et des études. Qui en a pris l'initiative ?

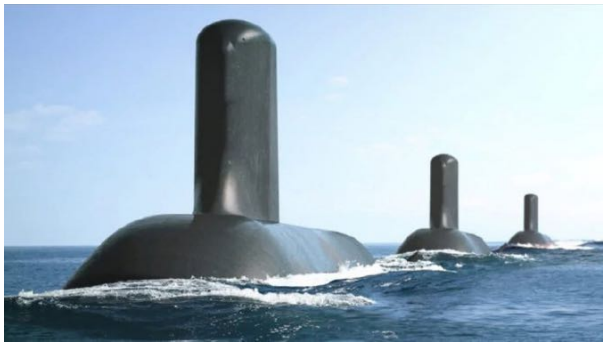
On peut penser que les États-Unis n'ont cessé d'agir en sous-main depuis le début.

L'Australie se sent de plus en plus menacée par la puissance militaire chinoise dans le secteur et compte sur une forte présence militaire américaine La Chine avait très mal accueilli la nouvelle de l'acquisition des sous-marins et les représailles économiques n'ont pas tardé, à commencer par la cessation des importations de charbons australiens, sous le fallacieux prétexte que la qualité n'était pas respectée (les charbons sont les mêmes depuis des décennies, provenant des mêmes mines et stockés et expédiés dans les mêmes conditions).

Et tout ceci même si -très discrètement- les importations de blé continuent…

Depuis longtemps, l'Australie, le Royaume-Uni et les États-Unis préparaient le projet AUKUS (acronyme des abrégés de leurs pays respectifs), dont la signature fut en fait postérieure à la dénonciation des accords. C'est un partenariat de sécurité dans la zone indo-pacifique.

Il vise à "défendre la paix et la stabilité dans toute la région" (a priori contre l'appétit chinois) et doit permettre de "doper la coopération dans de nombreux et nouveaux domaines" comme l'intelligence artificielle, les technologies quantiques et les "capacités sous-marines", a indiqué l'administration Biden dans la foulée de l'annonce.



La France semble y avoir un strapontin, la Nouvelle Calédonie se trouvant dans la zone concernée.

Les Chinois la guettent, espérant une indépendance qui se ferait à leur profit.

Ce sont certainement les États-Unis qui ont convaincu les australiens qu'il leur fallait des sous-marins nucléaires, ayant une plus grande autonomie et étant plus silencieux.

Depuis plusieurs années, l'opposition politique en Australie militait déjà pour une solution nucléaire.

Nous aurions pu en proposer aussi (Barracuda), mais les Américains ont dû faire valoir qu'ils pouvaient fournir des compartiments de chaufferie nucléaire prêts à monter par des techniciens spécialistes qu'ils fourniraient.

Les États-Unis se veulent depuis des décennies les garants de la protection du continent australien, seul bouclier militaire de quelque importance en face d'un voisin ultra puissant.

Un coup de poignard dans le dos

L'expression employée par le Quai d'Orsay convient parfaitement. C'est effectivement une traîtrise de nos "alliés" australiens et américains. La perfide Albion nous fait ce genre de chose depuis des siècles, nous ne nous en étonnerons donc pas… (Cela dit, il semblerait que les négociations avec les britanniques pour les programmes de missiles de croisière et anti-navires se poursuivent).

Suite de l'article p.3.

Suite et fin de l'article " L'affaire des sous-marins pour les nuls".

Selon le porte-parole du ministère des armées, les Australiens ont envoyé un courrier à Paris quelques heures avant de rompre le contrat, disant qu'ils étaient "satisfaits des performances atteignables par le sous-marin et par le déroulement du programme".
On peut difficilement faire mieux dans l'hypocrisie !

L'Australie fait-elle une bonne affaire ?
On peut en douter !
- Les sous-marins nucléaires coûtent beaucoup plus cher.
- Les chantiers navals, tant américains que britanniques, sont connus pour leurs retards et leurs surcoûts chroniques. De plus, nombre de bâtiments construits pour la U.S. Navy ont dû retourner dans les formes de radoub, parfois pendant plusieurs années, en raison de malfaçons qui les rendaient inopérants.

Quelles conséquences pour Naval Group et ses sous-traitants ?
Si l'avenir de Naval Group n'est pas immédiatement menacé, les prévisions ne sont pas vraiment au beau fixe. Une importante diminution du plan de charge aura forcément des conséquences sur les futures embauches.

Bien que le chantier ait droit à des compensations financières, il sera loin du compte et même si la lettre d'intention signée avec la Grèce pour la fourniture d'au moins trois frégates est certes une bonne nouvelle, peut-être à tempérer si elles seront construites là-bas, selon le souhait des Hellènes. Mais il faudra rester vigilant : nos "amis" anglo-saxons savent très bien manier les torpilles…
Naval Group manque peut-être de "vendeurs/négociateurs" à très haut niveau.
Le coq chante toujours, mais il est très enroué…

Mesures de rétorsion : le vieux jeu du chat et de la souris

Philippe le Hardi

Que l'on soit d'accord ou pas, la puissance militaire et économique des États-Unis exerce une telle pression sur les acteurs du commerce maritime mondial que nombre d'entre eux ne se risquent plus à travailler avec ces pays, qui ont donc dû s'adapter à divers formes de contournement, légales ou pas.
Faisons le point de la situation :

Aux États-Unis, une ONG très influente, l'United Against Nuclear Iran, a de gros moyens financiers et compte de nombreuses personnalités politiques et influentes dans son Conseil consultatif https://tinyurl.com/ewnuje8x qui en ferait rêver plus d'un…
Elle a notamment réussi à convaincre des assureurs de ne plus couvrir les navires impliqués, notamment ceux qui coupent leur transpondeur* aux endroits stratégiques, au mépris des règles internationales de navigation. Au cours des deux dernières années, elle a réussi à faire mettre onze pétroliers sur la liste noire du pays.
*système d'identification automatique en liaison satellitaire permanente, permettant ainsi de les identifier et de signaler leur position.

Le navire "Hornet" photographié par le satellite Sentinel le 26 juillet 2021 à l'île iranienne de Kharg.

L'association a notamment signalé aux P&I Clubs des navires ayant deux transpondeurs, l'un "officiel" qui est arrêté et verrouillé dans une position GPS en dehors des zones proscrites, où ont lieu le chargement et le déchargement des cargaisons, l'autre étant mis en route au même moment, mais correspondant à un navire qui n'existe pas ou plus, ou qui n'est pas censé participer à un commerce prohibé.
La liste s'est donc allongée des six autres bateaux.
Certains sont immatriculés au Togo et Trinité-et-Tobago ; la Turquie, Chypre et Hong Kong figurent également parmi les pays "accueillants".
Pour mieux tromper, l'Iran et le Venezuela utilisent également les transferts bord-à-bord dans des zones de navigation peu fréquentées, transpondeurs coupés, bien entendu.
En général, les navires utilisés sont anciens (et donc polluants) et utilisés uniquement pour ce genre de commerce, très lucratif pour leurs propriétaires, parmi lesquels on compte aussi de nombreux chinois.
Certains, comme Edge Marine, ont même pignon sur rue (Le Pirée) et l'UANI a identifié deux pétroliers comme ayant appartenu à la Sovcomflot…
Autres intervenants : les courtiers ; là encore, aucun d'entre eux n'ira s'en vanter, mais on murmure que plusieurs auraient été identifiés, mais auraient juré, la main sur le cœur, "qu'ils ne savaient pas".
Il semblerait que pour le GPL, beaucoup d'opérations soient passés sous le radar : le principal acheteur est la Chine, et -malgré les escarmouches territoriales en mer de Chine du Sud, les américains n'ont pas envie de toucher au domaine sensible de l'approvisionnement énergétique de leur puissant concurrent économique. Quelque 180 méthaniers (et pétroliers échapperaient ainsi aux sanctions)

La Corée du Nord, parfois oubliée, est une habituée du contournement des sanctions, souvent avec les mêmes méthodes et parfois les mêmes armateurs…

La tentative de débarquement de Louis-Napoléon Bonaparte à Boulogne au regard des archives de la Société de sauvetage

Jean-Patrick Marcq

En 1840, Louis-Napoléon Bonaparte, ayant pour dessein de renverser le roi Louis-Philippe, monte un débarquement à Boulogne-sur-Mer. Mais se rendre maître de la ville, de la sous-préfecture et de la mairie demande trop d'effectifs, aussi les conjurés décident de soulever la garnison du 40ème régiment d'infanterie pour que celle-ci apporte les renforts nécessaires.. À cet effet, il affrète le transmanche "Edinburgh Castle" (1) en juillet pour, officiellement, effectuer une croisière avec à son bord : des voitures, des chevaux, des armes, des uniformes et… 100 000 francs en pièces d'or.

Dans la nuit du 5 au 6 août 1840, le prince Louis Napoléon débarque avec une soixantaine de conjurés près de Boulogne, mais la garnison refuse de céder. Les conjurés doivent alors battre en retraite, vers le château dont les portes ne s'ouvrent pas. En désespoir de cause, pour échapper aux balles des gardes nationaux, ils se dirigent vers le canot de la Société Humaine et des Naufrages en charge de la surveillance des bains de mer, .

Le gardien Plouvier de la Société Humaine et des Naufrages (2) (SHN) témoigne ce qu'il a vu ce jour -là "*On m'a informé que le prince Louis Bonaparte avec des généraux, des officiers et des soldats, tous bien armés, voulaient s'emparer de la ville et que l'on était à leur poursuite*" raconte le gardien.

Des coups de feu éclatent, une douzaine d'hommes à la nage tentent de s'emparer du canot de sauvetage, utilisé pour la surveillance des bains de mer. Les sauveteurs résistent. Et dans la bagarre, les conjurés font chavirer l'embarcation. Ils se dirigent alors à la nage vers l'"Edinburgh Castle" qui se trouve devant le port. Le prince Louis Napoléon est blessé.

Le gardien Plouvier se tenait dans la salle infirmerie pour accueillir les blessés, tués ou noyés. "*Les médecins Dunan et Guerlain prodiguèrent tous leurs soins à Monsieur le comte Dunin, aide de camp de Louis-Napoléon Bonaparte et Monsieur Faure, intendant militaire de Bonaparte*". Les deux cadavres sont restés dans l'infirmerie de la SHN plusieurs heures avant de les transporter à l'hôpital.

Le 6 août 1840, à 8h30 du matin, le sous-préfet de Boulogne adresse au ministre de l'Intérieur une dépêche télégraphique : "*Louis Bonaparte vient de faire une tentative sur Boulogne. Il est poursuivi et déjà plusieurs des siens sont arrêtés.*"

A 9h45, il lui en envoie une autre : "*Louis Bonaparte est arrêté. Il vient d'être transféré au château, où il sera bien gardé. La conduite de la population, de la garde nationale et de la troupe de ligne a été admirable.*"

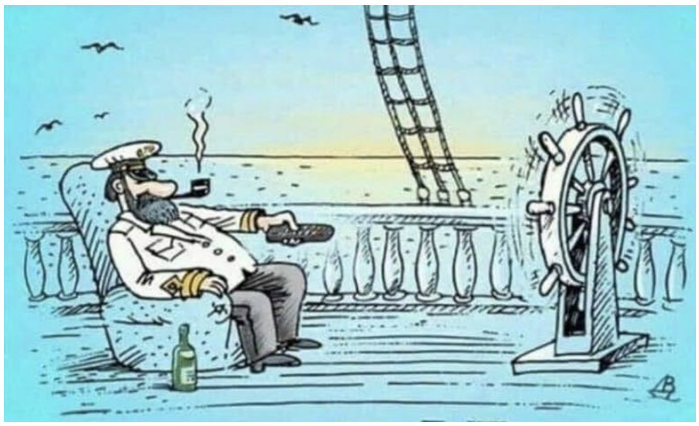
A la suite de cette tentative, Louis Nqpoléon est condamné à une peine d'emprisonnement à perpétuité dans la forteresse de Ham, d'où il écrit "*De l'extinction du paupérisme*". Il s'en échappe après six ans de détention.

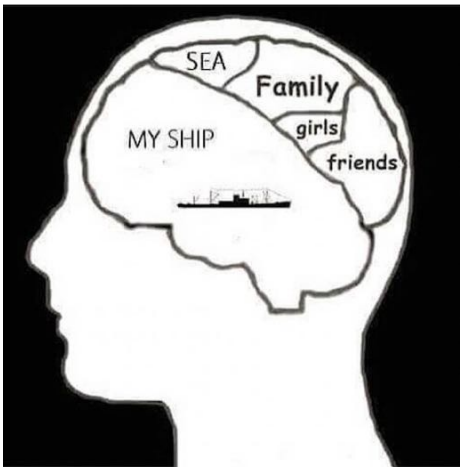
Il retourne à Londres, jusqu'à la révolution de 1848 qui lui permet de devenir le premier président de la république française, le 10 décembre 1848.

(1) L'"Edinburgh Castle" : navire à roues à aubes effectuant la ligne Boulogne-Rye.

(2) Société Humaine et des Naufrages : première société de sauvetage en mer créée en 1825 sur le continent.

Humour





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