Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement — *N°28 - Décembre 2021*

Les femmes marins, ou, “Qui trop embrasse, mal étreint”?

Sébastien d’Aurade

Rédacteur en chef

Les médias soulignent de plus en plus fréquemment tout ce qui a trait à la place grandissante des femmes dans la société.
Le secteur maritime n’y échappe pas.
La moindre nomination ou promotion est reprise et répétée à l’envi.
Mais on peut parfois se demander s’il faut vraiment souligner ces faits, transformant ainsi en événement quelque de chose de parfaitement naturel…
On nous propose maintenant d’élire la femme de l’année dans le maritime https://www.surveymonkey.com/r/RJM2F2D ce qui est parfaitement discriminatoire : pourquoi distinguer les femmes des hommes pour désigner la personne qui aurait été particulièrement méritante ?
Nous ne sommes plus au XIXe siècle, et les femmes ont conquis, et mérité, la place qui leur revient, mais visiblement, certains n’ont pas compris !

Pour la première fois dans l'histoire du transport maritime, un navire de croisière, le "Celebrity Edge", avec un équipage entièrement féminin, a pris la mer en mars 2020.

À vouloir absolument tout féminiser, on finit par créer des problèmes :
En 2018, une frégate de la Marine norvégienne faisait naufrage, après avoir abordé un pétrolier, alors qu’elle naviguait de nuit par temps calme. L’enquête devait démonter que le bâtiment militaire était dans son tort, ayant négligé l’observation des règles internationales de navigation.

La frégate de la marine norvégienne “KNM Helge Ingstad” qui est entrée en collision avec le pétrolier “Sola TS” au terminal de Sture, Øygarden, dans le comté de Vestland, le 8 novembre 2018.

L’équipage était uniquement composé de femmes ; jusque- là, rien à dire. Le vrai problème est que l’état-major voulait absolument un équipage féminin et que pour le compléter, il a choisi des personnels insuffisamment formés. On connaît la suite : blâmes, carrières fichues et moqueries.
Un peu de patience aurait certainement permis aux “coupables” d’acquérir l’expérience nécessaire au commandement. Voilà comment on transforme une idée, sans doute valable, en catastrophe. La Marine indienne est en train de réaliser un programme de féminisation similaire et risque de rencontrer les mêmes problèmes.
Les équipages mixtes dans les Marines de guerre ont obligé les constructeurs à repenser les plans des bâtiments, notamment des sous-marins ; les quartiers séparés prennent plus de place, forcément au détriment de l’efficacité.
Et de plus en plus, on constate une augmentation importante du harcèlement sexuel, qui ne pourra qu’augmenter malgré les sanctions.
Le problème est certainement moins criant dans les bureaux.
Chaque sexe a ses spécificités ; ne pas en tenir compte est parfaitement idiot ; admettons-le et tout ira mieux…

Si les femmes sont comme tout le monde, il serait temps de les traiter comme tout le monde ; faire autrement serait une discrimination qui risquerait de faire obtenir un résultat contraire à l’effet désiré !
Que les femmes soient majoritairement aux commandes de nombre de secteurs ne me gêne nullement, pourvu qu’elles soient compétentes. Mais de grâce, pas de quotas ou de 50/50 !

Amis lecteurs, prenez garde, car, au train où vont les choses, ces dames risquent de s’attaquer à l’un des derniers bastions du machisme : la vaisselle !

Sommaire

- ✓ Les femmes de marin. *Sébastien D’Aurade.*
- ✓ L’ECDIS, un progrès dont certains se méfient… *Alain Genty.*
- ✓ Point de vue. *Pierre-Paul Battesti.*
- ✓ Les nouvelles propulsions des navires. *Philippe Le Hardi;*
- ✓ Pêle-mêle.

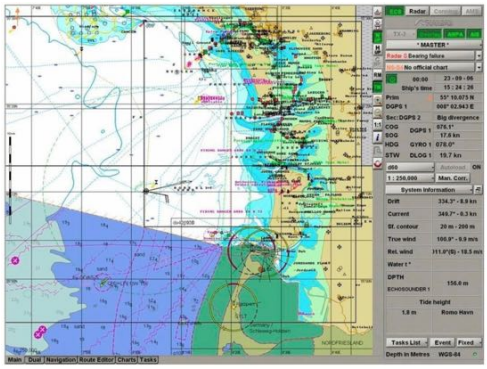
Rédacteur en chef : Sébastien d’Aurade - Maquette et informatique : Omar von Breizh - Sirène : Ondine Akelleur - Contributeur : Capt. Pilchard

L'ECDIS, un progrès dont certains se méfient…

Alain Genty

Le système

Comme tous les autres secteurs de l'industrie et de la communication, le transport maritime bénéficie lui aussi de l'incroyable avancée des technologies numériques, notamment dans le domaine de la navigation.
L'ECDIS en est un bon exemple.
De quoi s'agit-il ?
Sous cet acronyme, se cache l' "*Electronic Charts Display Information Technologies*", ou "*Chartplotter*", un système de positionnement par satellites qui permet de visualiser en temps réel la position d'un navire sur des cartes électroniques, donc un géo-positionnement. Il est disponible par abonnement sur tous les bateaux d'un certain tonnage, et la connaissance de son maniement est devenue obligatoire pour obtenir le certificat STCW que doivent posséder tous les officiers de marine marchande dans le monde.
Toujours à jour, il dispense de la présence à bord des fameuses cartes marines, parfois démodées, voire imprécises dans certains secteurs.



L'utilisation

Certainement compliquée pour un profane, elle est à la portée des navigants ayant appris à s'en servir ; son maniement devient sans doute une routine, fort utile, car on peut à tout moment connaître sa position exacte, sans avoir le moindre calcul à faire. La carte du moment apparaît automatiquement sur un écran, nette et précise. En théorie, plus d'échouement, plus de collision : tout repérage d'un haut fond, d'un récif ou d'un autre navire, ou même simple objet flottant, est immédiatement signalé par une alarme.
Routine, oui, mais néanmoins assez complexe à gérer ; la moindre erreur dans le paramétrage peut déclencher l'alarme.

Le revers de la médaille

Cette précision du système d'alarme, qui n'omet rien, fait qu'elle se déclenche souvent de façon intempestive, au point que, sur la passerelle, certains coupent, purement et simplement, ce système de navigation, et reviennent à des méthodes plus classiques, mais certainement moins précises.
Les autorités maritimes, britannique et danoise, ont publié récemment un rapport qui pose de nombreuses questions à la suite d'échouements de navires où le personnel de quart l'avait désactivé pour être tranquille…
D'autres, plus nombreux, le laissent, mais n'en tiennent pas compte, pensant -parfois à tort- que l'alarme est une fois de plus injustifiée.
Si, dans l'ensemble, l'ECDIS demeure un outil précieux, il ne semble pas toujours être utilisé de façon optimale.

Des progrès à faire…

La filière de la Marine marchande est bien consciente de l'urgence qu'il y a de modifier les méthodes d'enseignement de son utilisation, jugées trop brèves par rapport au temps consacré aux méthodes traditionnelles de navigation.
Les fabricants peuvent aussi en améliorer la conception, en prenant soin de le faire en concertation avec les Écoles de Marine marchande, ce qui n'est pas nécessairement le cas.
Mais on ne reviendra certainement pas en arrière, à l'heure où le pilotage à distance a prouvé -à défaut d'être utilisé pour l'instant de façon commerciale- qu'il était là pour rester..

Point de vue

Pourquoi la collectivité de Corse refuse sa condamnation à payer 86 millions à Corsica Ferries

Pierre-Paul Battesti
https://www.media.corsica

En septembre tombait la décision du Conseil d'État. Il condamnait la Collectivité de Corse à verser 86,3 millions d'euros à la compagnie maritime Corsica Ferries. L'administration est accusée d'avoir subventionné de façon illégale une entreprise concurrente, l'ancienne Société nationale Corse Méditerranée (SNCM).Il faut juste se rappeler des circonstances de cela : la Collectivité de Corse a été définitivement condamnée par le Conseil d'État à verser 86,3 millions d'euros à la compagnie maritime Corsica Ferries en réparation d'un préjudice lié au "subventionnement illégal" de sa concurrente, l'ex-Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) entre 2007 et 2013. "*Le pourvoi formé par la Collectivité de Corse contre les arrêts du 12 février 2018 et du 22 février 2021 de la cour administrative d'appel de Marseille n'est pas admis*", écrit le Conseil d'État, plus haute juridiction administrative française, dans sa décision..

Ce qui pose un problème, c'est que l'État est le principal acteur de cette décision et il ne veut pas supporter sa responsabilité ? Cela semble très léger comme décision. Que voyons-nous, un État actionnaire qui vend sa compagnie à un consortium qui depuis semble vouloir quitter le navire, d'ailleurs ?

A l'époque dans son jugement initial, le tribunal administratif de Bastia avait estimé le préjudice à 84,3 millions d'euros. La cour administrative d'appel de Marseille l'avait réévalué à 86,3 millions d'euros en février 2021, sur la base d'une expertise économique, l'assortissant des intérêts au taux légal depuis décembre 2014. La Corsica Ferries avait dénoncé l'attribution par la Collectivité territoriale de Corse (ex-CTC) de la délégation de service public (DSP) à la SNCM, aujourd'hui disparue, et à la Compagnie Méditerranéenne de Navigation (CMN). Les deux compagnies avaient assuré la desserte maritime entre le port de Marseille et la Corse entre juillet 2007 et décembre 2013.

La Corsica Ferries, leader pour le transport des passagers entre la Corse et le continent, se considérant victime d'un préjudice et subissant une concurrence irrégulière vis-à-vis de la SNCM qui, elle, bénéficiait d'une aide dite "*de service complémentaire*" pour l'exploitation de deux de ses navires en période de pointe. Cette "*compensation financière annuelle d'environ 40 millions d'euros*" a été versée par la CTC à la SNCM, et avait été jugée par la Commission européenne en 2013 comme étant "*des aides publiques incompatibles avec la liberté de la concurrence dans le marché intérieur*", avait rappelé la cour administrative d'appel.

Suite et fin de l'article page 3.

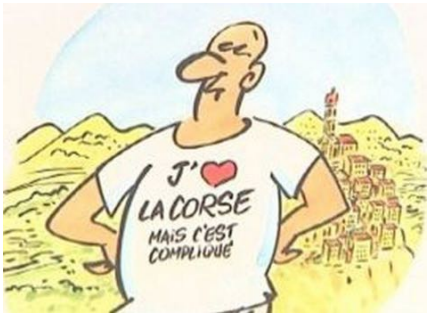
Suite et fin de l'article "point de vue".

Cela sous le contrôle et la direction de l'État Français en opposition aux ordres de la Commission européenne qui avait ordonné en 2014 la restitution de ces aides illégales.
Pour autant, dans un premier arrêt du 12 février 2018, la Cour administrative d'appel de Marseille avait indiqué avoir "*admis le principe de la responsabilité de la collectivité de Corse",* estimant que le service complémentaire avait été "*directement à l'origine d'une perte de clientèle pour la Corsica Ferries*". Elle avait ordonné une expertise économique pour chiffrer "*le manque à gagner*". Malgré sa condamnation, "l*a Collectivité de Corse continua à aller à rebours de la loi en lançant des DSP avec subventions du transport de passagers, qui écartaient systématiquement la Corsica Ferries des appels d'offres*".
Cela avait été dénoncé, après la décision de février 2021, par le président de Corsica Ferries, Pierre Mattei, craignant que *"la facture devienne vraiment trop salée pour les Corses*".

C'est ce que l'on voit aujourd'hui, et ce qui d'autant plus étonnant, c'est un État muet, absent, et, juste une réaction de son préfet. Mais, il parle au nom de qui ?

Depuis des semaines, était attendu le Premier ministre qui remettait, semble-t-il, sa visite en Corse sachant les dossiers brûlants qui étaient attendus. Mais sa contamination par la Covid lui a donné un bon prétexte pour ne pas annoncer sa venue.

La ministre aux affaires de la Corse, Jacqueline Gourault, qui n'a jamais su rien gérer, est particulièrement muette, ou sans voix. Le temps semble s'être arrêté, élections présidentielle oblige, probablement. Pour autant, le conseil exécutif de Corse avait indiqué lundi ne pas budgéter les 86,3 millions d'euros correspondant à la condamnation de la Collectivité de Corse par la justice dans son conflit avec la compagnie maritime Corsica Ferries et attaquer l'État pour qu'il paie, de fait, Gilles Simeoni, président de l'éxécutif de la CDC, avait annoncé ne pas inscrire au budget supplémentaire pour 2021 de la Collectivité de Corse (CDC) la somme de 83,6 millions d'euros, après sa condamnation en septembre. "*Faire aujourd'hui supporter à la Collectivité de Corse le paiement de cette condamnation est totalement injuste juridiquement, politiquement et moralement*", souligne le conseil exécutif dans un communiqué. "De plus cela nous endette pour 3 ans, laissant la Corse sans possibilité de pouvoir



"*investir*". Le préfet est dans le système complexe de notre pseudo autonomie le ministre des finances si un souci venait à se présenter. C'est le cas et ce sera une façon de voir, et de juger, qu'elle est la réelle autonomie de notre territoire. "*Accepter de payer cette somme reviendrait à accepter que la Corse de 2021 paie pour les errements du passé*", et "*accepter que l'État n'assume pas la lourde responsabilité qui est la sienne dans ce dossier*", écrit le conseil exécutif.

P*our nous les Corses, il fallait bien que ce jour arrive et règle une fois pour toute la situation politique de notre île*".

Michel Rocard l'avait bien souligné dans un superbe discours à l'Assemblée Nationale. "*La France doit à la Corse*"… "*Par le sang versé, nous avons montré notre attachement à la République*". Danton d'ailleurs l'avait souligné, pour autant nous ne sommes pas des mendiants. Nous ne quémandons rien, nous voulons juste en retour de l'honnêteté. Notre population a toujours été juste. Aussi, nous maintenir en laisse financière est un affront à celle-ci. Nous saurons nous défendre de toute injustice. L'État Français a joué avec les dotations et l'Europe, comme il le fait dans d'autres circonstances que je ne citerai pas ici.

Pour nous la situation est gravissime et elle risque de devenir anxiogène. Nous, Corses, avons si peu, que rien ne nous inquiètera.

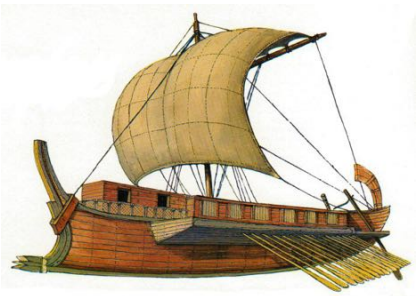
Un État se définit comme le disait Georges Burdeau, "*une collectivité qui se compose d'un territoire et d'une population soumise à un pouvoir politique organisé…*", par des frontières définies, une langue et une indépendance économique… En empêchant la Corse de se doter d'une indépendance économique on l'asservit à l'État français. Alors les prétendants à la présidence devraient se souvenir de la une d'un mensuel français qui représentait une nuit bleue avant une élection présidentielle…

"*L'État a été le principal initiateur, j'allais dire le principal bénéficiaire en sa qualité de principal actionnaire de la SNCM à l'époque. Il doit être aujourd'hui solidaire et responsable*", a déclaré Gilles Simeoni à France 3 Corse ViaStella. L'instance, présidée par Gilles Simeoni, ajoute engager "*deux procédures contentieuses*" à "*titre conservatoire*" afin "*d'accélérer le règlement politique de ce dossier*". "*La première est une mise en demeure préalable délivrée à l'État d'avoir à payer les sommes dues au titre de ce contentieux*", et la seconde est "*une plainte déposée contre l'État devant la Commission européenne du fait des violations manifestes des dispositions des articles 107 et 267 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)*". "*Ce choix n'est pas un choix de rupture ou une forme d'aventure j'ai proposé à l'État des chemins juridiques et politiques qui vont permettre de régler très rapidement cette question*", précise Gilles Simeoni. La section STC de la Collectivité de Corse a apporté son soutien "*à notre institution et à l'ensemble des élus de l'Assemblée de Corse*" jugeant qu'ils avaient "*pris une décision responsable*".

Les nouvelles propulsions des navires

Philippe Le Hardi

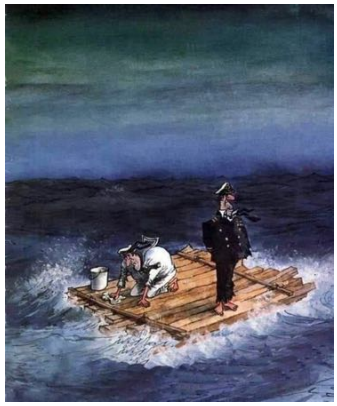
Comme partout, l'écologie s'installe, pour durer.
Bien entendu, les transports maritimes sont -eux aussi- concernés.
Parmi les nombreuses solutions proposées, la propulsion électrique figure en très bonne place, à condition de ne pas être trop regardant sur la façon dont sera produite l'électricité stockée…
Il y a peu, on a vu quelques projets concernant des liaisons Algésiras/ Halifax et Halifax/Montréal/Boston. Ces études prenaient en compte des petits navires pouvant transporter 1 000 EVP, sur une modeste distance. Mais un parcours Algésiras/Halifax, de quelque 3 000 nautiques avec un porte-conteneurs d'une capacité de 24 000 EVP est une autre histoire.
Si le stockage sur une batterie classique ne pose pas de problème majeur, avoir des accumulateurs pouvant avoir le potentiel nécessaire à la traversée sans escale d'un océan est une autre affaire.
Ne parlons plus d'un parcours à 22 ou 23 nœuds, certainement mal vu actuellement, pour nous contenter -disons de 17/18 nœuds, vitesse plus appropriée de nos jours.
Un navire de capacité moyenne, dans la catégorie des 12 000 EVP, aura un moteur diesel de 60 000 chevaux, qu'il faudra enlever, pour le remplacer par 720 boîtes de 40 pieds, chargées de batteries, sur deux niveaux, représentant un total de 2 880 000 kwh. Suffisant pour une traversée de l'Atlantique, mais à 11 nœuds, ce qui semble très insuffisant pour ne pas rompre la chaîne logistique, du moins à l'heure actuelle.
Le cas échéant, cela entendrait la libération des citernes actuellement utilisées pour les soutes.
Le secteur de l'automobile y travaille également, mais les paramètres sont bien différents.
On propose donc des stations de recharge, comme par exemple les Açores. Mais là encore, le facteur temps pèsera lourd…et il faudra les équiper de façon idoine, ce qui prendra du temps…et de l'argent.
Les sociétés spécialisées ont donc engagé une course aux giga-batteries, utilisant différentes technologies, qui pourraient permettre des grandes traversées à une vitesse raisonnable, mais leurs travaux semblent encore loin d'aboutir.
Le deuxième volet de l'innovation concerne la propulsion vélique. Là, beaucoup moins de problèmes techniques. Oublions les voiles classiques pour nous pencher sur les cylindres rotatifs, mâts des temps modernes. Avec eux, plus d'incertitude : ils marchent. Mais malgré les cris de victoire, il reste encore beaucoup à faire, car leur efficacité réelle reste à prouver. Probablement difficiles à utiliser par grand vent, ils risquent d'être peu utiles par temps calme. Tout sera probablement une question de prix…et de connaissances maritimes, car les capitaines ne sont plus formés à ce genre de propulsion, relevant plus de l'expérience que d'une technique apprise.
On peut même envisager de combiner les deux systèmes.
Et tout ceci au milieu des propositions multiples de nouveaux carburants, parmi lesquels les classiques, mais à basse teneur en soufre, les polluants, mais sur des navires équipés de dépurateurs (en circuit fermé), le GNL, l'ammoniac…
Chaque jour nous apporte une nouvelle, plaçant tour à tour tel ou tel proposition en tête des commandes aux chantiers.
Nous nous garderons prudemment de faire un diagnostic, sachant que les armateurs eux-mêmes semblent changer d'avis souvent.
Mais il nous restera la rame, qui ne dépend que de la fameuse huile de coude, bien que la fin des galères semble lui avoir porté un rude coup…



Pêle-mêle

Journal de voyage

Au cours d'une croisière, une jeune et jolie passagère a tenu quotidiennement son journal de voyage.
On peut y lire ceci :
Lundi : Nous avons pris la mer ce matin. On m'a présenté le commandant. C'est un homme charmant.
Mardi : J'ai eu le privilège d'être invitée à diner à la table du commandant. J'étais assise à sa droite et il s'est montré très galant envers moi.
Mercredi: Il m'a convié à déjeuner en tête à tête dans sa cabine et m'a fait des propositions.
Jeudi : Il se fait de plus en plus pressant.
Vendredi : Il menace de couler le paquebot si je ne lui cède pas.
Samedi : Je viens de sauver cinq cents personnes de la noyade.



Appel à nos lecteurs pour nous proposer une légende à ce dessin. Les meilleures propositions seront publiées dans une prochaine édition de Marinfos Magazine. Vos suggestions à adresser par mail à :

gentyco1@gmail.com

Le père Noël à bord du "Queen Mary" en 1956.

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