Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement — *N°30 - Juin 2022*

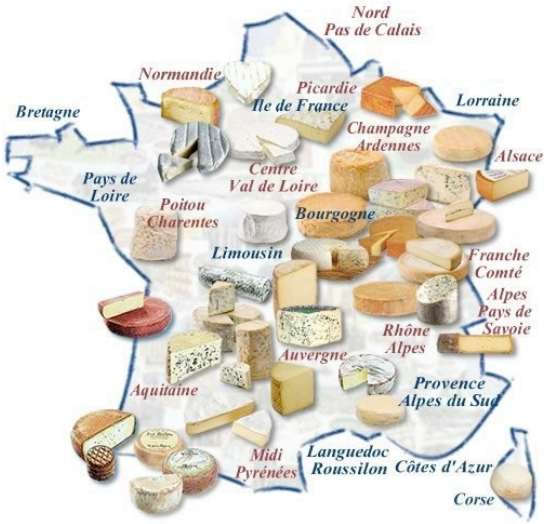
Des associations maritimes

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

Il y en a des dizaines, de natures très variées.
Nous ne prenons pas en compte les syndicats, ou fédérations professionnelles, dont les objectifs et statuts concernent un secteur bien précis de la filière maritime.
Nous allons plutôt nous pencher sur les autres :
Commençons par les plus nombreuses, celles dont le but est d'entretenir des liens d'amitié entre anciens d'une profession ou école quelconque, civile ou militaire.
Pas de problème : elles fonctionnent en général selon la loi de 1901 et nombre d'entre elles se sont déjà regroupées par secteur sous un chapeau commun.
D'autres n'ont pour but que de faire se rencontrer des gens appartenant au "maritime", au sens large, à titre professionnel, avec souvent l'organisation d'un repas, ou d'un buffet, avec un invité conférencier.
Il y en a plusieurs, en province ou à Paris, parfois concurrentes, au moins en ce qui concerne le recrutement des membres. C'est déjà un peu gênant.
Mais le pire se trouve dans les associations de défense d'un ou (souvent) plusieurs secteurs liés à la mer.
On trouvait au départ des entités comme la Ligue Coloniale, fondée à la fin du XIXe siècle, devenue par la suite la Ligue Maritime et d'Outre-Mer, le Centre National d'Information sur les problèmes de la MER (CNIMER), fondé par Joseph Martray et l'Institut de la Mer, fondé en 1975 par Jean Morin. Elles fusionnèrent en 1981 sous le nom d'Institut Français de la Mer (IFM), déclaré d'utilité publique, dont les buts étaient de faire connaître et aimer la mer aux français.
Tout allait bien et l'IFM, sous la houlette de son président d'alors, Francis Vallat, fut à l'origine de la création du Cluster Maritime Français, destiné essentiellement à défendre les intérêts des professionnels du secteur maritime français, ce que l'IFM ne pouvait faire, en raison de son statut.
Donc, d'un côté le bénévolat, vivant des cotisations et des subventions, géré essentiellement par des bénévoles, de l'autre un cercle de dirigeants d'entreprises.
Le problème semble avoir commencé avec le XXIe siècle, avec l'éveil d'une conscience de la protection de l'environnement marin, vaste sujet intéressant beaucoup de monde, de façon bien légitime. L'ennui est que les nouveaux venus n'ont pas cru bon de s'intégrer aux structures déjà existantes, mais ont créé les leurs.

Nous assistons donc à une ventilation/dispersion de gens poursuivant un même but, mais séparément, avec pléthore d'associations raflant membres et subventions au prorata des relations de leurs fondateurs, au détriment de celles qui ont tracé le chemin au fil des décennies.

Ajoutons à cela, les entités dépendant de l'administration, nombreuses, chaque ministère tenant à démontrer qu'il a l'environnement à cœur, même si l'océan n'a qu'un très vague rapport avec ses charges.
De plus, ces entités peuvent parfois saboter discrètement le travail des "privés", estimant, à tort ou à raison, que seul l'État est qualifié pour donner un avis valable. Gare à qui osera s'attaquer à leurs prérogatives !
On organisera force séminaires, commissions, groupes de travail, parfois avec des représentants des autres entités, plus ou moins "concurrentes", mais il faut "faire du chiffre" et en faire parler ; on ne veut surtout pas être assimilé à un "comité Théodule".
De leur côté, certaines ONG mènent un combat similaire, quitte à faire une sorte de racolage, possible en raison d'un grand nombre de "petites mains" largement disponibles.
Et chacun, de son côté, est persuadé que c'est lui qui fait avancer la machine, laquelle fait malheureusement souvent du surplace…
C'est un triste gâchis et l'espoir de rationaliser l'ensemble semble hélas ténu :
Bienvenue au pays de 1 000 fromages…



Sommaire

- ✓ Des associations maritimes, *par Sébastien D'Aurade.*
- ✓ La Tour Europe, avec vue sur la mer, *par Jean-Claude Maur*.
- ✓ Salaires des marins, *par Omar von Breizh.*
- ✓ Croisières de prestige, *par Omar von Breizh.*
- ✓ La fin des transitaires, *par Alain Genty.*

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

La France portuaire

Ce texte, écrit il y a un quart de siècle, sera probablement encore d'actualité dans un autre…

La Tour Europe, avec vue sur la mer

Jean-Claude Maur
Ancien président de l'ACOMM

Le siècle avait trente ans, quand au pied de la Tour Europe, un jeune Breton, arrière -petit-fils d'un capitaine de la marine marchande, regardait, nez en l'air, et de cruels ressentiments dans l'âme, cet nième travail d'Hercule des temps modernes, cette édification complète à laquelle plusieurs générations de bâtisseurs avaient pris part, et où désormais allaient coexister d'innombrables témoins du troisième millénaire.

Mais, hélas, dans ce temple du vieux continent, tout le monde n'était pas logé à la même enseigne…

Pendant plusieurs décennies, les futurs copropriétaires avaient cherché, comme il se doit dans toute acquisition d'importance, à tirer le meilleur parti de leurs disponibilités et ressources.

Les promoteurs, à l'époque, se perdirent dans d'interminables études et négociations, avant d'accoucher d'un accord sur l'ensemble des plans.

Le rez-de-chaussée et tous les niveaux inférieurs de la Tour avaient été réservés aux pôles administratifs, législatifs, exécutIfs et financiers européens, qui s'installèrent sur les sites conventionnels de Bruxelles, Strasbourg, Luxembourg et Frankfort.

Au-dessus, les États-membres occupèrent un ou plusieurs étages, reliés en direct aux aménagements de la Communauté, et à l'extérieur par un jeu d'ascenseurs totalement privés et individualisés par nationalité.

Membre fondateur de cette construction historique, la République Française avait obtenu le droit de résider au dernier étage, près du toit-terrasse. Certes, cet endroit était facile d'accès par la voie des airs , mais, et ce fut un choix, le plus éloigné possible du niveau de la mer.

L'Europe, l'Europe…

Les premières années, chaque pays copropriétaire chercha ses marques, et un constat s'imposa rapidement : "chacun pour soi et l'Europe pour tous".

Tout semblait rentrer dans l'ordre, mais depuis quelques temps, un sérieux problème de communication se posait chaque fois, et c'était fréquent, que l'ascenseur français tombait en panne.

La France, il est vrai, n'avait consacré à cet équipement de base, que l'investissement minimum d'une cabine unique, préférant financer des secteurs auxquels les groupes de pression corporatistes, ou la clientèle politique, donnaient à court terme plus d'intérêt et plus de poids.

Cette espèce de cordon ombilical de toute une nation restait de plus en plus souvent bloqué à mi-parcours. C'était un matériel d'origine étrangère, son contrat d'entretien et de pièces détachées était sous-traité à une filiale du constructeur, et les délais de dépannage traînant en longueur à la moindre intervention, on ne pouvait que déplorer l'absence d'une installation "fabriquée en France".

Il faut reconnaître que dès le début de nos ennuis, nos voisins immédiats firent preuve d'une sympathique assistance. Les plus proches de nos amis acceptèrent de nous déposer à l'étage d'Anvers où nous n'avions que quelques marches à franchir pour être chez nous.

À défaut, d'autres relations plus éloignées, mais à tout prendre fort utiles, nous permirent de transiter par Rotterdam, Hambourg, ou encore Gênes et Barcelone.

Et puis, un beau jour de l'an 2030, quelques mois avant le présent témoignage, il se produisit un événement gravissime, qu'un distingué diplomate se hasarda à qualifier de "dysfonctionnement technique rédhibitoire des appareils de servitude". En clair, cela signifiait la mise hors service de l'ascenseur national.

Enquêtes, malfaçons, garantie, ou pas garantie, cahier des charges, budget prévisionnel, appel d'offres, commande, délais de livraison, furent les étapes d'un interminable parcours, au cours duquel l'espace hexagonal de notre République, au bord de l'asphyxie, devint l'assisté et le parent pauvre de l'immeuble.

Aux premières heures du sinistre, on fit appel aux stocks dont on disposait à l'étage. Avec une certaine autonomie de production et une prudente distribution, plusieurs semaines passèrent avant que la crise ne s'aggrave et n'épargne personne.

Les urgences, les premières nécessités, les approvisionnements essentiels, les exportations à forte valeur ajoutée, provoquèrent par voie aérienne la congestion du toit-terrasse.

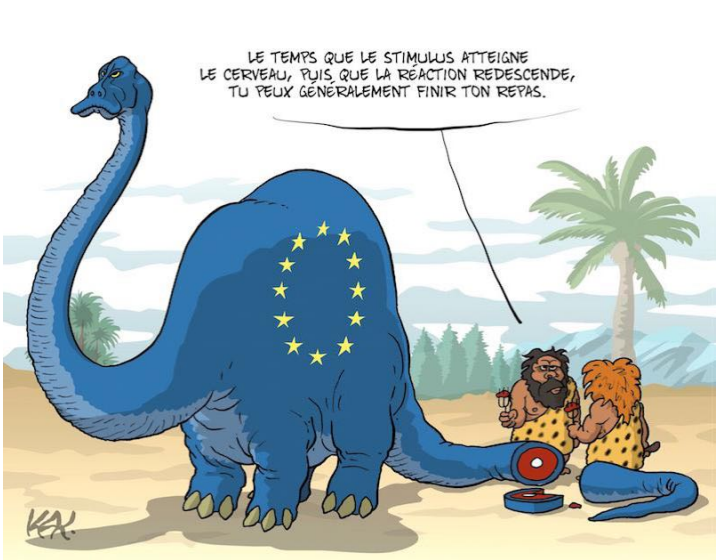
Par les échelles de secours, l'acheminement de quantités ridicules fut d'un coût dissuasif en main-d'œuvre et il était bien fini le temps ou l'on mobilisait les recrues du contingent pour ce genre de tâche.

Pour nous sortir de cette situation d'extrême dépendance, les autres occupants de la Tour exigèrent le prix fort.

En désespoir de cause, et sur la base d'un compromis léonin, notre chère Communauté Européenne accepta de prolonger ses propres accès à des ouvertures sur nos façades maritimes du Havre et de Marseille.

Cette association de moyens, livrée aux aléas des marchés, et d'une fiabilité sujette à caution, nous rendait pour ce service rendu, otage de décideurs hors de nos frontières.

À la mer, comme ailleurs, "gouverner, c'est prévoir", mais le naufrage guette tous les timoniers incompétents et malchanceux.



Salaires des marins

Omar von Breizh

L'annonce, mi-mars 2022, de la compagnie maritime P&O Ferries de licencier, avec effet immédiat et sans ménagement, 800 marins a soulevé un immense tollé au Royaume-Uni, tant des marins concernés, que du monde maritime britannique en général, et que, bien sûr, des syndicats.
P&O, qui appartient à la société portuaire de Dubaï DP World, a déclaré qu'elle avait décidé d'enfreindre la loi et de licencier ces marins sur le champ pour pouvoir embaucher du personnel intérimaire moins cher, après avoir perdu 100 millions de livres (environ 118 millions d'euros) l'année dernière en raison des restrictions liées à la pandémie mondiale.
Le directeur général de P&O, Peter Hebblethwaite, interrogé par une commission parlementaire du Royaume-Uni, a confirmé que la compagnie perdait trop d'argent, et pourrait mettre la clé sous la porte sans changement radical de modèle opérationnel.
Pour justifier la brutalité de la décision, il a ajouté que la direction de P&O savait que son plan était inacceptable pour les syndicats et que des négociations "n'auraient mené à rien". Celles-ci n'auraient fait qu'aggraver la situation financière de la compagnie en retardant une décision inéluctable pour sa survie.
Peter Hebblethwaite a précisé que les 800 marins renvoyés ont été en contre-partie généreusement, selon lui, indemnisés pour ce licenciement brutal, touchant au minimum 15 000 livres sterling, et jusqu'à plus de 170 000 livres dans quelques cas.
Les nouveaux marins employés par P&O, devant remplacer les 800 marins licenciés, seraient désormais embauchés, par une société de "*manning*" (agence de recrutement de personnel), et non plus directement par la compagnie. Le tarif horaire serait de 5,5 livres (6,6 euros), tout en étant nourris et logés.
Bien moins qu'au Royaume-Uni !
Peter Hebblethwaite a précisé que ce tarif serait payé sur les rotations hors Royaume-Uni, et donc, notamment celles avec la France, mais que sur les liaisons entre la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, le salaire minimum britannique serait respecté.
En 2021, le salaire minimum national au Royaume-Uni est resté fixé à 1 708,7 euros par mois.
En Inde, selon le *Ministry of Labour & Employment*, le salaire minimum s'élevait à 178 roupies par jour en 2021, et est resté inchangé en 2022. Cela représente un salaire mensuel de 69 euros.
Le ministre des transports britannique, Grant Shapps, condamne, bien entendu, cette décision, qui a mis en lumière la "permissivité" du droit du travail britannique. Il a demandé à P&O de reconsidérer sa décision alors que les Britanniques sont confrontés à une inflation galopante et à des hausses d'impôts. Le gouvernement a déclaré, par ailleurs, qu'il allait revoir la législation pour obliger tous les exploitants de ferries opérant à partir des ports britanniques à payer au moins le salaire minimum national, qui est passé à 9,50 livres en avril pour la plupart des travailleurs britanniques.
Plusieurs actions de rétorsion ont été menées par les garde-côtes britanniques. Ils ont, entre autres, immobilisé plusieurs ferries de P&O, après des inspections, affirmant qu'en raison d'un manque de familiarisation et de formation de l'équipage, les navires n'étaient pas en état de naviguer.
Sans porter de jugement de valeur, et sans épiloguer sur les développements à venir au Royaume-Uni suite à cette affaire, rappelons le principe de base dans le transport maritime international de payer un salaire en rapport avec le coût de la vie dans le pays d'origine du marin.
La proposition du ministre Grant Shapps conduit à payer un marin ordinaire indien (A/B) un salaire plus de 30 fois supérieur au salaire minimum de son pays d'origine.
Cela doit représenter le salaire d'un contre-amiral ou d'un général de brigade de l'armée indienne !

Croisières de prestige

Omar von Breizh

Marinfos a récemment relevé un article du Wall Street Journal que nous reprenons ici dans les grandes lignes en y ajoutant une question que nous soumettons malicieusement à nos lecteurs.
Jusque dans les années 70 des paquebots américains, propriété de la compagnie "American President Lines", portaient le nom d'un président américain. A cette époque les commerciaux de cet armement étaient convaincus qu'un nom présidentiel serait excellent pour les affaires. Il y eut ainsi des navires baptisés, "Cleveland", "Hoover" etc.
La stratégie commerciale était simple : Qu'y a-t-il de plus américain que de prendre la mer à bord d'un navire associé à un président ?

Logo de la compagnie "American President Line"

Chaque arrivée et chaque départ donnaient aux passagers l'impression de faire partie de l'histoire.
Le slogan de l'entreprise était "Voyagez avec les présidents"!
En France pourrait-on imaginer une croisière à bord d'un "Nicolas Sarkozy", un "François Hollande", ou un "Emmanuel Macron"??

SS President Cleveland

De nos jours, nommer un paquebot du nom d'un président républicain, la compagnie aurait peur de s'aliéner la moitié de ses clients potentiels. Nommer un bateau du nom d'un président démocrate, même casse-tête. Un certain nombre de personnes considéreraient que tout président dont le nom orne le navire est trop à gauche ou trop à droite sur le plan politique.
De plus, le fait de voyager dans des eaux proches de pays hostiles aux États-Unis ferait d'un paquebot, portant le nom d'un président, une cible facile pour des terroristes, ou des pays anti-américains, en quête de publicité. La couverture médiatique serait mondiale.
Laissons donc les noms des présidents aux navires militaires, "Lincoln", "Washington", "Eisenhower", "Truman", "Ford", "Reagan" ou "Jimmy Carter" pour les Etats-Unis, "Charles de Gaulle", pour la France par exemple.
Et sur ce type de navires, personne n'est invité à acheter une croisière pour ses vacances !

La fin des transitaires ?

Alain Genty

"Mandataire qui s'occupe des transits".
Cette définition lapidaire du rôle du transitaire cache beaucoup d'autres fonctions.
En effet, le transitaire est souvent également commissionnaire de transport, prenant sous sa responsabilité le transit des marchandises d'un point à un autre. Pour ce faire, il peut avoir recours à plusieurs modes de transport et le transit en question peut couvrir la moitié du globe.
Il s'occupe de tout, y compris de l'assurance et peut même émettre ses propres documents de transport, sous son nom. Souvent, il est également agréé en douane, acquittant pour autrui les droits et taxes inhérents à la marchandise.
Il devient alors le responsable juridique et le garant de la bonne marche des opérations.
Il est parfois modeste, installé dans un seul endroit, avec quelques clients et se contentant de sous-traiter la majeure partie de la prestation fournie.
Mais il peut être aussi un géant de la profession, avec des bureaux dans le monde entier et employant parfois des dizaines de milliers de personnes.
Pendant longtemps, le transitaire était l'intermédiaire privilégié du chargeur ou importateur, qui préférait faire appel à un professionnel plutôt que de confier ce genre de travail à une équipe interne.
Tout a bien marché jusqu'en 1956, date à laquelle un certain Malcolm McLean fonde une petite compagnie maritime, la SeaLand, qui allait devenir un des plus gros armateurs du monde, aujourd'hui, propriété du groupe Maersk.
Monsieur McLean était un ancien transporteur, qui avait eu l'idée de charger des remorques de camions sur des navires assurant une liaison avec Porto Rico. Tout naturellement, il a continué ses anciennes pratiques commerciales d'aller chercher son fret directement chez l'industriel ou le fabricant, se passant ainsi des intermédiaires.
La généralisation de la conteneurisation a donné un coup d'accélérateur à cette tendance.
Lors de son installation en Europe à la fin des années 1960, la politique de SeaLand était la même : on allait chercher le fret directement à la source. Parfois, en court-circuitant le transitaire, parfois en s'arrangeant avec lui en lui proposant de tout faire à sa place, en le laissant être l'interlocuteur du chargeur ou du réceptionnaire. Le transitaire portuaire était payé…pour ne rien faire et voyait passer les conteneurs qu'il ne contrôlait en fait que sur le papier.

Dès les années 1970, la pratique s'établissait : les armateurs demandaient à leurs commerciaux d'aller chercher le fret à sa source afin de mieux le contrôler. Si en temps qu'armateur vous prenez le fret du transitaire et que le trafic disparaît, vous ne savez pas si c'est le transitaire qui passe chez un concurrent ou s'il a perdu le trafic ; mais si vous êtes directement en rapport avec le chargeur, vous savez à quoi vous en tenir et pouvez agir en conséquence.
Vous évitez un intermédiaire et pouvez offrir des taux plus compétitifs.
Donc, progressivement, les petits transitaires ont souvent disparu au profit des plus gros, qui n'étaient plus transporteurs ou transitaires, mais "logisticiens".
La logistique, c'est tout à la fois : le transport, de bout en bout, routier ou autre, l'entreposage, la distribution, la douane, l'assurance. Certaines grosses sociétés émettent même leurs propres connaissements. (les NVOCC = *Non vessel-owning common carrier*). La plupart des gros transporteurs routiers sont devenus logisticiens et certains visent même le contrôle total du fret maritime.
Parallèlement, les armateurs ont de leur côté poursuivi la même politique : aller directement à la source du fret.
Et comme dans tous les autres secteurs, les petits ont du mal à survivre, sauf s'ils occupent un créneau bien précis, pas toujours recherché car peu connu. Les autres, arrivés à un certain stade, sont condamnés à s'agrandir, souvent par acquisition, ou être eux-mêmes rachetés par un plus grand, ou un plus audacieux.
Nous nous retrouvons donc avec deux secteurs, à la fois complémentaires et concurrents : la logistique et l'armement.
Mais ces dernières années, ce sont les armateurs qui ont commencé, à coups de milliards, à rechercher le fret contrôlé par la logistique, en rachetant surtout les sociétés cotées en Bourse : pas besoin de faire le tour de l'actionnariat privé : on met l'argent sur la table…
Maersk a commencé au début du siècle en intégrant sa propre filiale de transit et transport, et en faisant l'acquisition en 2021 du hollandais B2C. CMA CGM a repris il y a quelques années le suisse CEVA. Plus récemment, c'est MSC qui a racheté Bolloré Logistics et ses implantations africaines, très convoitées, et pour ne pas être de reste, CMA CGM reprend GEFCO, ancienne filiale de Peugeot, aux Chemins de fer russes. GEODIS reprend le singapourien Keppel Logistics.
Les armateurs asiatiques, surtout le chinois COSCO, font de même, mais plus discrètement, en intégrant des sociétés de logistique, déjà propriété de l'État, comme eux.

La stratégie est donc on ne peut plus claire : s'assurer -coûte que coûte- le contrôle du fret, quitte à surpayer une acquisition. Et la FIATA s'en inquiète https://tinyurl.com/ycx37dht.
Inversement, on peut penser que certains groupes de logistique puissent être tentés de devenir armateur à leur tour. En mai, DB Schenker, filiale des chemins de fer allemands, annonçait son intention de faire construire un petit porte-conteneurs autonome.
Mais rira bien qui rira le dernier : avec les prix pratiqués récemment, on a vu certains chargeurs affréter des porte-conteneurs ; si certains ne le font qu'à titre temporaire, d'autres tel Amazon pourraient très bien le rester. La chaîne de supermarchés Lidl vient d'affréter trois porte-conteneurs pour deux ans et parle d'en acheter un quatrième.

La boucle sera bouclée et notre modeste petit transitaire appartiendra au passé.

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*