



Sébastien d'Aurade

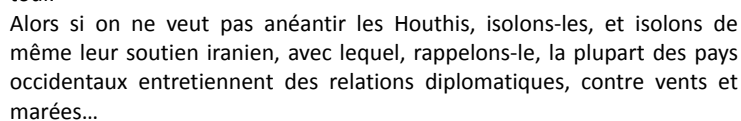
Au début, il s'agissait simplement d'escarmouches militaires entre les deux camps.



- Édition : 18/01/2024
Réalisation : Émile BOUVIER

Donc, envois massifs de drones et de missiles sur des navires n'ayant parfois pas le moindre lien avec Israël, ou les pays qui le soutiennent : tel ou tel bateau, censé appartenir à des intérêts "sionistes", ou à leurs amis, constitue à leurs yeux une cible parfaitement valable. Peu importe si le bateau visé a en fait changé de mains entre-temps. Peu importe si les victimes, car maintenant il y en a, n'ont rien à voir avec les intérêts ciblés ; mais la vie de marins philippins, n'ayant strictement rien à voir avec les parties belligérantes, ne présente visiblement aucun intérêt pour ces gens-là. Ils n'en n'ont cure. Le commerce maritime international est de nouveau

Le monde maritime s'en indigne, à juste titre.



Mais ne laissons pas massacrer les marins !

*"M. Dubrac ? 17e pont, travée 14, 9e
coursive, puis une fois à droite et deux
fois à gauche; cabine 1768; vous ne
pouvez pas vous tromper."*



- ✓ Mer Rouge : plaidoyer pour les navigants. *Sébastien d'Aurade.*
- ✓ Chantiers navals : la menace à nos portes. *Sébastien d'Aurade.*
- ✓ Le budget d'une croisière.
- ✓ Le cargo fantôme.
- ✓ En vrac : Insolite, particulier, laid ...

Chantiers navals : la menace à nos portes

Sébastien d'Aurade

Quand on parle de menace pour ce qui reste de nos chantiers européens, on pense d'abord à ceux d'Extrême Orient, la Chine en particulier.

Cependant, le danger est déjà plus proche de chez nous qu'on ne le pense ; on en parle peu, sans doute pas assez :

La Turquie. Elle a toujours construit des navires : on a encore récemment retrouvé des restes d'épaves antérieurs à notre ère, comme dans tout le pourtour méditerranéen.

Mais, pendant des siècles, les avances enregistrées dans d'autres pays d'Europe semblaient assez peu la concerner.

Cependant, on peut noter ces dernières années des progrès spectaculaires.

La première raison est sans aucun doute la politique du président Erdogan de moderniser l'industrie de son pays, à marche forcée, en favorisant les investissements par l'adoption d'une fiscalité libérale, et en incitant les banques à faciliter les prêts.



Le chantier naval turc Sefin

On assiste donc à la modernisation des chantiers existants, et à la création de nouvelles installations.

Longtemps tributaire du savoir-faire étranger, le pays a depuis peu formé ses propres ingénieurs, parfaitement compétents.

Les salaires et charges sociales sont beaucoup moins élevés que dans beaucoup d'autres pays développés : semaines souvent de 45 heures avec un seul jour de repos hebdomadaire, et des congés légaux annuels de 11 jours (certains donnent plus, il est vrai). Un salaire horaire minimum de 6,80 € (11,65 € chez nous), et des charges sociales (moyennes) de 25% pour les employeurs, et de 15% pour les employés.



Cela rend donc les chantiers turcs très compétitifs, d'autant plus que nombre d'entre eux ont signé des accords de coopération avec des sociétés étrangères, reconnues pour leur expérience et leurs innovations.

Cette politique commence à payer, et la quasi-totalité des différents secteurs de la filière est concernée :

La défense et l'armement : déjà, nombre de bâtiments légers, notamment des patrouilleurs ont été vendus à l'export, et on travaille même sur un projet de mini sous-marin, ce qui n'est pas à la portée du premier venu. Récemment, un nouveau modèle de torpille, très performant paraît-il, a été présenté aux journalistes.

Au commerce, Semre a livré en décembre un ferry "zéro émission" à un armateur norvégien et Sefine un autre à un armateur italien.

L'année dernière, c'était un petit paquebot et un navire d'assistance pour l'éolien en mer.

La réparation et l'entretien ne sont pas oubliés.

La Turquie a maintenant plusieurs chantiers agréés pour le recyclage, et c'est un secteur en plein développement. Le fait que les normes théoriques ne soient apparemment que rarement respectées ne semble pas être un obstacle à recevoir les navires vendus par des armateurs de pays très à cheval sur celles-ci, y compris Orange, qui va y envoyer son câbliez "Raymond Croze" au déchirage ... Il en va de même pour les conditions de travail et la sécurité des ouvriers, de plus en plus critiquées.

<http://tinyurl.com/3pdzm88u>



Il y a certes un marché intérieur, mais tous les efforts sont dirigés vers l'exportation, source de devises dont le pays a grandement besoin.

Déjà, plusieurs grandes cales sont en construction, et on peut penser que les dimensions des navires construits pourront bientôt rivaliser avec les productions des poids lourds du secteur.

La menace -car c'en est une- se précise, d'abord pour nos modestes chantiers européens, et même pour les géants d'Extrême Orient et nos constructeurs de paquebots. Les armateurs vont au moins-disant, sans états d'âme politique ou social ...



Mais la Turquie n'est qu'un exemple parmi tant d'autres : des pays, comme le Vietnam, développent également leur industrie navale, avec l'aide de certains chantiers européens, tels Piriou et Damen, qui y ont créé des filiales qui bénéficient maintenant d'un savoir-faire durement acquis ; cela leur permettra peut-être de survivre en temps qu'entité juridique, source de bénéfices, mais pas comme fournisseur d'emplois dans notre bonne vieille Europe, dont la part du marché qui était de 45% en 1980 est de 4% en 2023 ...

Le danger est là, tapi dans un coin, prêt à bondir ; quand ? Ce n'est qu'une question de temps ...

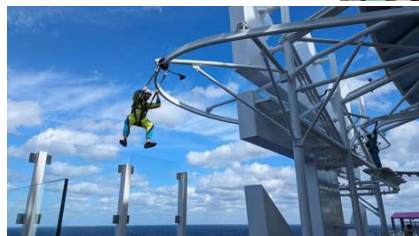
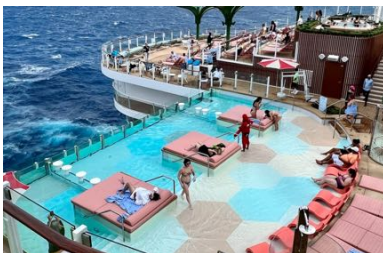
Le budget d'une croisière



Une journaliste du Wall Street Journal est montée à bord du dernier "Icon of the seas" pour voir ce que coûte réellement une croisière de 7 jours au départ de Miami - en plus du tarif de base de 4 700 US dollars pour deux. Le racket est parfaitement organisé, tout est payant à part la nourriture, et seulement dans certains restaurants spécifiques parmi les 21 du navire. En cabine, seul le *continental breakfast* est compris, l'*American breakfast*, ou n'importe quoi d'autre au *room service*, est proposé à la carte avec un supplément de 8 USD, plus le pourboire à chaque fois.

On peut prévoir acheter un forfait boisson à 1 400 USD parce que, alcoolisé ou pas, bière, Starbuck, ou Pepsi/Coca, tout est autrement payant à l'unité.

Un matelas "privé" à la piscine pour adultes du bateau, c'est 400 USD la journée. La "Crown edge attraction" ("Surplombant l'océan sur l'un des ponts les plus hauts d'Icon"), c'est 90 USD pour 90 secondes.



De nombreuses animations gratuites ont, toutefois, été proposées, notamment un largage de 10 000 ballons à minuit, et la comédie musicale "Le Magicien d'Oz", spectacle digne des meilleures productions de Broadway ou de Las Vegas.

Lors de l'escale sur une des îles privées de la compagnie, Coco Cay, une "floating cabana" (un cabanon flottant), c'est 4 600 USD pour la durée de l'escale de quelques heures (07H00 > 17H00), et un tour en bateau à fond de verre 170 USD par personne.



N'oublions pas l'accès internet (26 USD/jour) et le pourboire de 15% sur l'ensemble à la fin du séjour !

Le wi-fi à 26 USD/jour sur 7 jours pour, disons pour 6 000 passagers sur les 7 200 que peut recevoir le navire, c'est plus d'un million de dollars de chiffre d'affaire pour la semaine !

Les croisières d'autrefois (du siècle dernier, il y a moins de 30 ans) avaient leurs suppléments qu'il fallait effectivement ajouter au prix initial, mais là, à bord de ces "entreprises à cash", le racket est bien organisé.

L'oncle Picsou a ses dignes héritiers.

Le Cargo Fantôme



La nouvelle rédaction de Marinfos ?

L'être humain va-t-il être supplanté par l'intelligence artificielle, notamment en matière d'écriture d'articles, voire de romans, ou d'autres documents ? L'équipe de Marinfos a fait l'expérience en saisissant sur un site d'intelligence artificielle (<https://gemini.google.com/app>) la simple requête : "Ecrire une nouvelle maritime avec une fraude aux documents sur un vraquier". Le temps de l'envoi, le site a immédiatement délivré le texte que nous reproduisons ci-dessous *in extenso*, sans aucune correction, ni modification de notre part. Nous aurions pu préciser que nous voulions qu'il soit rédigé dans tel ou tel style (Hemingway, Pierre Loti, Jules Verne etc.). Nous aurions pu étendre notre demande à plus de rebondissements.

L'expérience nous a semblé suffisante, et nous laissons à nos lecteurs leur appréciation sur cette nouvelle technologie.

Le soleil couchant embrasait l'horizon de la baie de Marseille, projetant une lueur rougeoyante sur les cargos qui se profilaient à quai. Parmi eux, le "Capitaine Durand", un vraquier massif et rouillé, semblait se tenir à l'écart, comme un paria. Son équipage, composé de marins burinés par le vent et le sel, murmurait dans les coursives, l'air inquiet.

Depuis plusieurs jours, une rumeur persistante courait sur le bateau : les documents du "Capitaine Durand" étaient falsifiés. Son tonnage, sa cargaison, sa nationalité, tout semblait être un mensonge. Le capitaine, un homme taciturne et autoritaire, balayait ces accusations d'un revers de la main, mais l'angoisse flottait dans l'air salin.

Un soir, alors que le cargo naviguait au large des côtes africaines, un incident vint précipiter les événements. Un groupe d'hommes armés, se faisant passer pour des gardes-côtes, arraisonna le bateau. Ils fouillèrent chaque recoin, confisquant les documents et menaçant l'équipage.

Le capitaine, acculé, finit par avouer la vérité. Le "Capitaine Durand" n'était qu'une épave déguisée, un bateau fantôme utilisé pour transporter des marchandises illicites. La cargaison, dissimulée dans des conteneurs scellés, contenait des armes et des produits chimiques dangereux, destinés à alimenter des conflits oubliés.

L'équipage, pris en otage par les pirates, se résigna à son destin. Mais parmi eux, un jeune mousse, Lucas, n'avait pas l'intention de se laisser faire. Profitant d'un moment d'inattention, il s'échappa et se réfugia dans les entrailles du bateau.

Pendant plusieurs heures, Lucas resta caché, attendant le moment opportun pour agir. Il finit par découvrir l'armurerie du bateau et, s'armant d'un courage insensé, il se lança dans une mission suicide.

Le combat fut bref et brutal. Lucas parvint à neutraliser les pirates, un par un, jusqu'à se retrouver face à face avec le chef, un homme corpulent et cruel. Un duel à mort s'engagea, et Lucas, grâce à son agilité et sa détermination, finit par terrasser son adversaire.

Le cargo, désormais libre, reprit sa route vers Marseille. L'équipage, reconnaissant envers Lucas, le hissa sur ses épaules comme un héros. Le jeune mousse, qui avait démasqué la fraude et sauvé le bateau, avait gagné le respect de tous.

L'arrivée du "Capitaine Durand" à Marseille fut un événement retentissant. L'affaire de la fraude aux documents fit scandale et les autorités internationales se mirent en branle pour démanteler le réseau de trafiquants.

Lucas, quant à lui, devint une légende dans le monde maritime. Son courage et sa détermination avaient permis de sauver des vies et de faire éclater la vérité. Le cargo fantôme, autrefois symbole de la tromperie, était désormais un symbole de l'espoir et de la justice.

En vrac : Insolite, particulier, laid ..

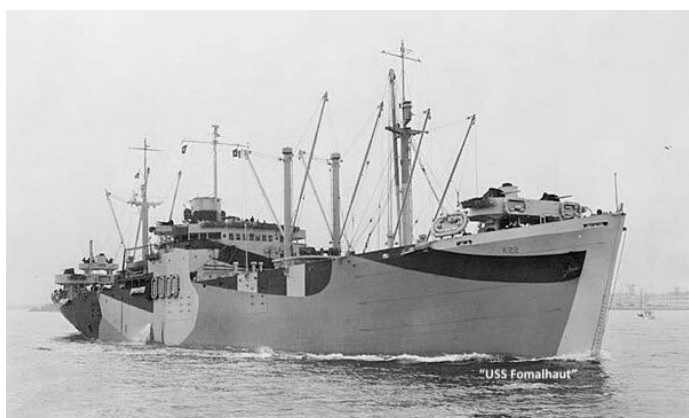


Peu avant que les États-Unis ne soient entraînés dans la Seconde Guerre mondiale après Pearl Harbor, le pays fournissait déjà des armes, des navires, des avions, et autres matériaux nécessaires aux Alliés.

À Beaumont, au Texas, les chantiers navals de Pennsylvanie n'avaient pas construit un seul cargo océanique depuis la précédente guerre mondiale. Alors qu'ils augmentent leur production, le premier qu'ils terminent est le "Cape Lookout", d'une capacité de 7 400 tonnes, navire de type C1.

Au moment de le mettre à l'eau, un problème se pose : pour faire glisser le navire hors de la cale sèche, il faut un lubrifiant. Or, la graisse de lancement traditionnelle n'étant pas disponible en quantité suffisante, on a cherché un substitut. Il fallait un produit connu pour être glissant, mais qui n'était pas nécessaire à l'effort de guerre. La cascade classique d'un film où quelqu'un marche dans la rue, et glisse sur une peau de banane, leur a donné l'idée d'utiliser ce fruit. Le lancement s'est fait à l'aide de 3 200 kg de bananes bien mûres que la Commission maritime américaine a jugé être un "substitut efficace" à la graisse de lancement traditionnelle. Le navire fut ensuite opéré sous le nom "USS Fomalhaut".

Le film (muet) du lancement : <http://tinyurl.com/Lancementbananes>



De notre correspondant, le "Tatihou II", bateau amphibie, qui serpente à marée basse, grâce à ses roues, le long des parcs à huîtres pour relier l'île de Tatihou à Saint Vaast la Hougue en Normandie, près de Cherbourg : <http://tinyurl.com/tatihouII>



De notre envoyé spécial au Vietnam, le restaurant flottant "Tau Ben Nghe" sur la rivière Saigon à Ho Chi Minh.

<https://tau-ben-nghe.business.site>



Princess Cruises de Carnival Corporation a pris livraison de son "Sun Princess" de 4 300 passagers, le plus grand navire jamais construit en Italie, et le premier navire de croisière alimenté au GNL de l'armateur Princess et du chantier Fincantieri.

"Sun Princess" commence mal sa carrière avec deux annulations du voyage inaugural suite à des retards de livraison en raison de problèmes techniques. Le dôme à l'avant est inspiré, d'après la brochure, des terrasses de Santorin.

Le navire a, en tout cas d'ores et déjà, gagné le concours non officiel de Marinfos du navire le plus laid de sa décennie.

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>

Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com