



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N° 44 - Septembre 2025

Les chantiers navals américains

Sébastien d'Aurade

Tout d'abord, un petit état des lieux : <https://tinyurl.com/tnxhykf5>

The big beautiful chantiers

Donald Trump l'a annoncé : il va faire revivre les chantiers navals du pays ; pour cela, il vient de détourner pour l'industrie maritime 679 millions de dollars destinés à financer l'éolien en mer...

Ils étaient les plus puissants du monde à la fin de la Seconde Guerre mondiale : entre 1942 et 1945, 18 chantiers ont construit 2 751 Liberty, dont un en un record de quatre jours 29 minutes ! Ils ne représentent plus maintenant que moins de 1 % de la capacité globale.

Ils restent cependant nombreux, et construisent un peu tous les types de navires, tant pour la U.S. Navy, y compris des sous-marins, que pour le secteur marchand, sans oublier les travaux en mer, l'éolien (maintenant en mauvaise posture) et les forages pétroliers dans les eaux territoriales et la ZEE. La plaisance est surtout concernée par les vedettes du type "cabin cruiser", spécialité de ChisCraft.

Comme dans beaucoup de pays, c'est un secteur de l'industrie à deux volets : les chantiers qui construisent essentiellement pour la Marine de guerre, et ceux qui travaillent pour la marine marchande et les travaux en mer : éoliennes et forage.

Mais pour les grands navires, il n'y en a que quelques-uns, avec en tête Huntington Ingalls, General Dynamics, et Bollinger. La Marine (U.S. Navy) est actuellement forte de 450 bâtiments (en comptant la flotte de réserve, et les petites unités n'étant pas prévues pour la haute mer, ce qui laisse environ 220 bâtiments dignes de ce nom), et Trump veut en faire construire 85 de plus en cinq ans.

Tout le monde est sur le pont : six milliards sont prévus rien que pour les bâtiments-ravitailleurs <https://tinyurl.com/3h8auyc5>, Bollinger est en pourparlers pour dix patrouilleurs.

Mais, selon les sud-coréens, les chantiers américains manquent de personnel spécialisé et utilisent du matériel désuet ; l'un d'eux déclare avoir vu des machines à souder qu'eux-mêmes n'utilisent plus depuis un demi-siècle. Ils n'ont pas assez de formes pour la construction des navires. Les dernières améliorations datent de la présidence Reagan, dans les années 1980. Pourquoi investir, alors qu'on est sûr d'avoir le contrat ? Les milliards de la *Marad* (Maritime Administration) sont là, et il n'est pas question que des sociétés étrangères en profitent. Si la notion de concurrence s'efface, l'émulation constructive disparaît...

Cela dit, l'immense capacité de production industrielle du pays est bien réelle, et il faut en tenir compte.

Les achats de la Marine américaine sont régulièrement entachés par des affaires de corruption et de dépassements de budgets, ce qui n'arrange pas les choses.

Qui va en profiter ?

L'enveloppe totale prévue par Trump est de 51 milliards de dollars, uniquement pour les bâtiments militaires (rien n'est prévu pour l'instant pour la marine marchande)

Mais les chantiers américains n'ont pas la capacité, ni parfois le savoir-faire, pour remplir eux-mêmes tous ces programmes et déjà on soustraite <https://tinyurl.com/3t49hp9n> après avoir renoncé pour l'instant à fournir des sous-marins nucléaires à l'Australie dans le cadre des accords *Aukus*.

Pour éviter les droits de douane désastreux, même s'ils sont passés de 25 % à 15 %, les chantiers sud-coréens sont prêts à investir jusqu'à 150

milliards, chiffre faramineux. Hanwha va mettre un total de cinq milliards dans son chantier américain de Philly et va construire dix pétroliers "Jones Act", et trois PC pour Matson ; Hyundai va incorporer une de ses filiales, avec en vue le marché américain

<https://tinyurl.com/3t5kmczn>.

Mais Trump a laissé entendre qu'il renverrait l'ascenseur, une promesse qui ne coûte rien...

Le groupe italien Fincantieri est également présent via sa filiale Vard, ainsi que l'australien Austal. Tous deux travaillent déjà avec la Navy.

Mais quel futur ?

Tout ceci dépend essentiellement de la politique présidentielle. Trump ne sera pas indéfiniment à la tête du pays, et les montants colossaux prévus pour soutenir différents secteurs de l'industrie américaine pompent sur un budget déjà malmené, malgré les espérances de rentrées financières liées aux tarifs douaniers extravagants. Ceux-ci seront certainement réajustés au fil des mois, à la baisse...

Il faudra aussi tenir compte d'un adversaire impitoyable : le prix du marché (lequel n'est pas élastique) ! Les chantiers américains ne sont pas compétitifs et le resteront probablement, ce qui les limitera aux navires de guerre pour le pays, et ceux du "Jones Act" pour les transports d'un point à un autre du territoire américain.

Ils garderont la plaisance, celle de petite taille, les "méga-yachts" étant surtout construits en Europe (mais attendons la Turquie et le Sud-est asiatique...)

D'autre part, un certain nombre d'actions sont intentés en justice, contestant la légalité des augmentations des droits de douane. Un tribunal américain vient déjà de rendre une décision dans ce sens.

Le pari des Coréens est donc risqué.

Le soufflé pourrait donc bien retomber, laissant nombre d'investisseurs compter leurs pertes. La question est de savoir dans combien de temps...

États-Unis : des tirs de missiles détruisent l'éolien en mer ; ils proviendraient de la Maison Blanche !



Sommaire

- ✓ Les chantiers navals américains. Sébastien d'Aurade.
- ✓ La gestion des sanctions américaines. Capt. Pilchard.
- ✓ Etudes essentielles des sols et fonds marins. Capt. Pilchard.
- ✓ Un allié inattendu. Omar von Breizh.



Le casse-tête de la gestion du régime des sanctions pour un armateur

Un exemple parfait de situation inextricable

Capt. Pilchard

À l'automne 2021, alors que la guerre en Ukraine n'avait pas encore éclaté, mais dans un environnement déjà marqué par des sanctions ciblées de l'Union européenne et du Royaume-Uni, le pétrolier "Catalan Sea" s'apprête à charger à Primorsk, aux abords de Saint-Pétersbourg. Une clause, insérée dans le contrat d'affrètement, prévoit que l'affrèteur ne doit pas être soumis à sanctions* et que l'armateur peut refuser toute instruction de voyage l'exposant, selon son jugement raisonnable, "en toute bonne foi", à un tel risque.

Tout bascule le 17 novembre 2021, à l'arrivée à Primorsk, quand Coral Energy, l'affrèteur, informe l'armateur que le *Bill of lading*, le connaissance, sera émis au nom de la société Neftisa. L'armateur, par prudence, diligente une enquête via Refinitiv*, une base de données spécialisée, qui fait remonter l'implication potentielle de Mikhaïl Gutseriev, oligarque sanctionné par l'Union européenne et le Royaume-Uni, dans Neftisa. L'armateur refuse alors de charger et exige une instruction alternative.



Coral Energy nie toute implication de Gutseriev, et tente alors de convaincre l'armateur avec force documents, dont certains à la véracité contestable, de la non-implication de l'oligarque dans l'affaire. Devant l'impossibilité de convaincre l'armateur, le 24 novembre l'affrèteur rompt le contrat d'affrètement ; ce que l'armateur confirmera sous la forme classique du "*repudiatory breach*", la rupture unilatérale. Dès le 17 novembre, l'affrèteur, anticipant le problème, avait trouvé un navire de substitution, le MT "Zuma", qui charge la cargaison sans encombre.

Le "Catalan Sea", propriété du géant Eastern Pacific de la dynastie Ofer, et le "Zuma", détenu par TMS tankers Ltd, un autre poids lourd grec du secteur, disposent de compétences et d'outils similaires pour examiner les risques liés aux sanctions. L'un ne prend pas le risque, l'autre oui.

Le procès et son dossier d'audience de 3 661 pages

L'affaire, atterrit directement, sans arbitrage, devant le juge Hochhauser KC, siégeant à la Haute Cour de Londres à l'automne 2024.

Trois questions majeures sont au cœur du jugement :

- Sens et portée de la clause de sanctions du contrat d'affrètement ;
- Compatibilité avec le régime international des sanctions ;
- La preuve d'un contrôle effectif de Neftisa par Gutseriev, ou la légitimité du doute de l'armateur.

La décision* tombe comme un couperet : l'armateur du "Catalan sea" était tenu d'accepter la cargaison de Neftisa, il est condamné.



Après le jugement

Deux rebondissements attendent l'ironie du sort. D'une part, en septembre 2023, la CJUE (la Cour de justice de l'Union européenne) établit que Gutseriev contrôle effectivement Neftisa, sans préciser si c'était avéré en novembre 2021. <https://tinyurl.com/CJUE-Gutseriev> - Voir : #94, #95 & #97. D'autre part, l'affrèteur, devenu 2Rivers, annonce sa dissolution suite aux sanctions occidentales (TradeWinds 11-8-25).

Entre interprétation à la lettre et réalité du terrain

Pour beaucoup, l'affaire est emblématique du fossé entre la théorie juridique et la réalité des opérations maritimes. Il a été reproché à la justice britannique d'avoir ignoré les contraintes de temps auxquelles font face les armateurs pour prendre des décisions délicates. Avec la décision de la CJUE et la disparition de l'affrèteur, l'affaire est loin d'être terminée. Un appel est d'ores et déjà envisagé.

Une saga qui illustre le casse-tête pour les armateurs : réagir pour éviter le risque ou risquer la sanction... et une potentielle condamnation dans les deux cas.

Pour aller plus loin

- La décision de la Haute Cour de Londres : [Texte de la décision](#)
- L'"*EPS Sanctions Clause*", la clause de sanctions, par laquelle l'affrèteur garantissait ne pas être sujet à sanctions et l'armateur avait la possibilité de refuser les ordres de voyage si "... *in its reasonable judgment would expose it (...) to the sanctions laws...*" (Le texte complet de la clause apparaît dans la décision au #28).
- Commentaires des avocats des parties :
Le gagnant : <https://tinyurl.com/ReedSmith-Catalan-Sea>
Le perdant : <https://tinyurl.com/WikborgRein-Catalan-Sea>
- "Refinitiv/World-Check" : Société filiale de la bourse de Londres, qui gère une base de données compilant des informations sur les personnes politiquement exposées, les individus et organisations à risque, les entreprises sanctionnées, et toute entité présentant un risque élevé en matière de criminalité financière, blanchiment d'argent, financement du terrorisme ou fraude.



En juillet, un cas semblable pour la Compagnie du Ponant qui a annulé une croisière de luxe vers l'Arctique, organisée par l'agence Neverend de Boris Poustovoïtov à Dubaï, destinée à des oligarques russes. Le voyage devait avoir lieu sur le "Commandant Charcot", paquebot brise-glace cinq étoiles. L'annulation a été justifiée par l'arrestation du directeur d'Evita Investments, chargé des paiements, soupçonné par le FBI de blanchiment et de contournement des sanctions. Neverend conteste cette décision, jugeant la résiliation "politique", et réclame 7,2 millions d'euros devant la justice française.



Études essentielles des sols et des fonds marins avant le positionnement d'une plateforme auto-élevatrice en mer, ou de barges de poses des mâts d'éoliennes et des mâts eux-mêmes

Capt. Pilchard

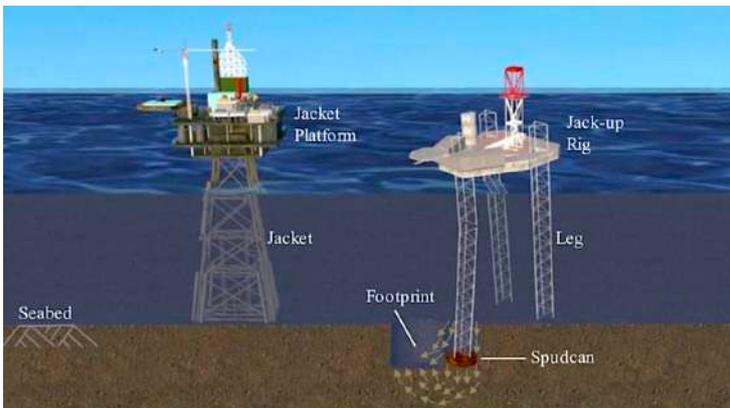


Avant de positionner une plateforme auto-élevatrice (*jack-up*), une étude approfondie des sols et des fonds marins doit être menée pour garantir la sécurité, la stabilité, et la conformité réglementaire. Ces études sont conçues pour identifier les géo-risques, évaluer les conditions de fondation et fournir les données nécessaires aux analyses d'ingénierie.

Investigations Géophysiques

Objectif : Cartographier le fond marin, identifier les dangers et comprendre les conditions du sous-fond marin.

- **Relevé bathymétrique** : Cartographie à haute résolution de la profondeur de l'eau et de la topographie du fond marin sur la zone proposée. L'espacement des lignes ne doit généralement pas dépasser 100 m x 100 m sur une surface d'au moins 1 km² centrée sur la position d'ancrage, avec un espacement plus dense (jusqu'à 25 m x 50 m) près des positions d'ancrage prévues.
- **Relevé de surface du fond marin** : Utilisation de sonar à balayage latéral, de bathymétrie multi-faisceaux et d'écho-sondeurs à haute résolution pour détecter les caractéristiques naturelles (par exemple, rides de sable, blocs rocheux) et les objets fabriqués par l'homme (par exemple, pipelines, débris, empreintes antérieures de *jack-up*). Des levés magnétométriques sont recommandés pour localiser les objets métalliques enfouis.
- **Profilage sismique peu profond/sous-fonds** : Identification des structures géologiques proches de la surface, de la stratigraphie et des poches de gaz peu profondes. Les levés doivent atteindre au moins 30 m sous la ligne de boue ou 1,5 fois la profondeur de pénétration anticipée des "*spudcans*" (pieds de la plateforme), la plus grande des deux valeurs étant retenue.



Investigations Géotechniques

Objectif : Déterminer les propriétés d'ingénierie des sols marins pour la conception des fondations et l'évaluation des risques.

- **Forage et échantillonnage** : Au moins un forage au centre du motif des pieds du *jack-up*, s'étendant à un minimum de 30 m ou 1,5 fois la profondeur de pénétration prévue des *spudcans* sous le fond marin. Toutes les couches de sol et les zones de transition doivent être échantillonnées et caractérisées.

- **Essais in-situ** :

- **Essai de pénétration au piézocône (PCPT/CPTu)** : Mesure de la résistance de la pointe, du frottement latéral et de la pression interstitielle pour la classification du sol et l'estimation de la résistance.

Le lien pour aller plus loin : [pénétration au piézocône](#)

- **Essai au scissomètre de chantier** : Détermine la résistance au cisaillement non drainée dans les sols cohérents.

- **Essai de pénétration standard (SPT)** : Fournit des données de comptage de coups pour les corrélations de densité et de résistance du sol.

- **Essais en laboratoire** :

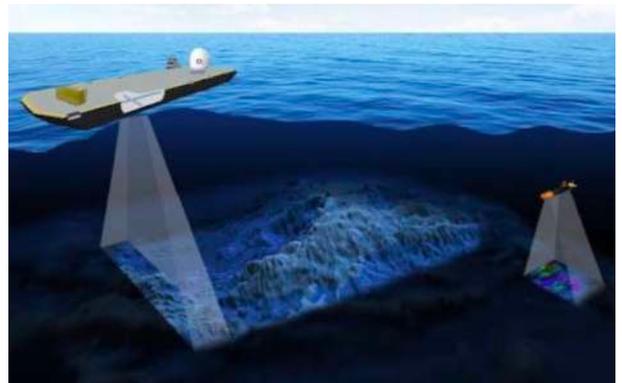
- **Classification des sols** : Teneur en eau, limites d'Atterberg, distribution granulométrique, densité unitaire, poids spécifique, teneur en carbonate.

Le lien pour aller plus loin : [Limites d'Atterberg](#)

- **Essais de résistance au cisaillement et de consolidation** : Essais triaxiaux, de compression non confinée, œdométriques pour les propriétés de résistance et de consolidation.

Le lien pour aller plus loin : [Les essais œdométriques](#)

- **Essais cycliques/dynamiques** : Pour les sites présentant un potentiel de chargement cyclique ou des sols sensibles, des essais supplémentaires pour déterminer la résistance au cisaillement cyclique et la dégradation du module peuvent être nécessaires.



Évaluations des Géo-risques et Environnementales

- **Identification des géo-risques** : Évaluation des gaz peu profonds, des failles, des volcans de boue, des courants de turbidité et d'autres dangers à l'aide de données géophysiques et géotechniques.

- **Potentiel d'affouillement et d'érosion** : Analyse des courants de fond marin, des rides de sable et du potentiel d'affouillement autour des *spudcans*. Cela peut nécessiter un échantillonnage supplémentaire et des mesures de courant.

- **Évaluation des empreintes antérieures des pieds** : Si le site a déjà été utilisé, évaluer la présence et l'impact des empreintes des *spudcans* et envisager des mesures correctives si nécessaire.

Intégration des Données et Développement du Modèle de Sol

- **Création d'un modèle de sol** : Intégration de toutes les données géophysiques et géotechniques pour développer un modèle prédictif des conditions du fond marin et du sous-fond marin. Ce modèle est essentiel pour la conception des fondations, l'évaluation des risques et la planification opérationnelle.



Un allié inattendu

Omar von Breizh

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la Marine américaine a construit une barge de 90 mètres destinée à la fabrication de crème glacée, officiellement connue sous le nom de "BRL" ("*Barge, Refrigerated, Large*"), afin de remonter le moral des marins et des Marines sur le théâtre du Pacifique.



Acquise auprès de l'armée américaine pour 1 million de dollars, cette embarcation en béton était équipée pour produire 38 litres de crème glacée toutes les sept minutes, soit environ 1 893 litres par quart de travail, et pouvait stocker 7 571 litres, ce qui en faisait un élément essentiel pour remonter le moral des troupes loin de chez elles.

La barge, stationnée dans le Pacifique occidental, notamment à

la base navale d'Ulithi, fournissait de la crème glacée aux plus petits navires américains qui ne disposaient pas de leurs propres installations de production.

Malgré son manque de propulsion, qui nécessitait l'aide de remorqueurs pour la déplacer, la barge à crème glacée est devenue un atout très apprécié pour remonter le moral des marins et des Marines dans le Pacifique.



Le 8 mai 1942. La marine américaine livre une bataille cruciale, la bataille de la mer de Corail, contre une flotte d'invasion japonaise en route vers Port Moresby, en Papouasie, dernier verrou contre les Japonais désireux d'envahir l'Australie. Bien que le Japon doive renoncer à son invasion, il remporte une victoire tactique contre les Alliés. Le porte-avions USS "Lexington" fut mis hors de combat, Lorsque le commandant du "Lexington" comprit la situation, il donna l'ordre d'abandonner le navire. Environ 2 735 marins furent évacués, mais une poignée d'entre eux arrivèrent en retard aux canots de sauvetage. Ils étaient occupés à piller la réserve de crèmes glacées du porte-avions, s'assurant de savourer chaque dernière bouchée délicieuse. Telle était la puissance d'attraction de la crème glacée sur les marins américains.

Le département de la Guerre, la Marine, et l'industrie laitière américaine, se sont associés pour garantir aux combattants un accès constant à ce doux plaisir glacé.

Cela ne veut pas dire que la glace fut le facteur décisif de la victoire alliée dans le Pacifique, mais il n'est pas anodin que les États-Unis aient construit une flotte de navires-livreurs de glace, ainsi qu'une barge flottante de crème glacée.



Si la Prohibition, qui interdisait la fabrication, et la vente d'alcool, aux États-Unis, a pris fin avant la guerre, l'industrie américaine devait bien combler le vide laissé par l'alcool. Plusieurs brasseries de bière reconvertirent ainsi leurs machines pour produire de la glace, et les fontaines à soda remplacèrent les *saloons* comme lieux de rencontre. Entre 1916 et 1925, la consommation de crème glacée augmenta de 55% chez les Américains gourmands.

Ni la fin de la Prohibition, ni la Grande Dépression, ne stoppèrent la folie américaine pour la glace. Ainsi, lorsque le pays entra dans la Seconde Guerre mondiale, la glace devint tout naturellement ce que l'on appellerait aujourd'hui une stimulation morale supplémentaire.

La marine américaine avait interdit l'alcool à bord des navires dès 1914, soit six ans avant la Prohibition, mais elle devait néanmoins compenser la perte en pouvoir de réconfort que représentait le traditionnel verre des marins.

Après qu'un assistant du sous-secrétaire de la marine, James Forrestal, écrivit que "*la glace, à mon avis, a été le facteur de moral le plus négligé de tous*", le secrétaire fit de la distribution de glace à ses troupes une priorité absolue. Désormais, tout navire assez grand serait équipé d'un "*gedunk bar*" (*gedunk* étant le terme des marins américains de la Seconde Guerre mondiale pour désigner la glace).

La glace offrait un triple avantage : apport calorique, aide à supporter la chaleur, et amélioration du moral.

Mais l'engouement pour la glace ne ravit pas tout le monde. À la fin de la guerre, le colonel Lewis "Chesty" Puller aurait dénoncé la glace comme une "*nourriture de mauviette*", et plaidé pour le retour de la bière et du whisky.

Mais le tout nouveau Département de la Défense décida de garder la glace.



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>