Marinfos Magazine

Le maritime autrement — *N° 48 - Octobre 2026*

La nouvelle piraterie maritime

Editorial

Sébastien daurade

Nous étions, hélas, presque habitués aux attaques en tous genres : pirates au large de la Somalie, dans le détroit de Malacca, dans le golfe de Guinée, auxquelles s'étaient ajoutées celles des belligérants en mer Noire et dans le golfe d'Ormouz et plus récemment près du Bab el-Mandeb.
Mais nous avons maintenant à traiter avec une autre menace, et non des moindres : les cyberattaques. Elles ne sont pas vraiment nouvelles, mais un évènement récent peut nous faire craindre le pire :
Il y a quelques semaines, des spécialistes du FBI avaient dû intervenir sur deux navires marchands dans le golfe du Mexique, car des cyber-pirates s'étaient introduits dans les ordinateurs du bord, paralysant leur système de navigation. Le 20 août, d'autres avaient réussi à modifier le régime du moteur et son arrivée d'huile du *VL Prosperity,* qui naviguait près de Gibraltar.



Le *VL Prosperity* est un pétrolier battant pavillon libérien qui a quitté l'Égypte le 1er août 2026 à destination de Galveston, au Texas.
La cyber-attaque se serait produite le 7 août alors que le pétrolier traversait le détroit de Gibraltar. Les hackers ont ralenti le débit du liquide de refroidissement, augmenté la vitesse du moteur et perturbé l'alimentation en carburant.
Les hackers auraient également eu accès aux systèmes de navigation et de cargaison, tout en coupant les communications du navire pendant environ 30 heures.

Si, dans un cas comme dans l'autre, une rapide intervention avait réussi à limiter l'étendue des dégâts, rien ne dit que ces attaques resteront cantonnées à de "simples" inconvénients.
Sans protection particulière, sans doute coûteuse et difficile à définir et obtenir, des pirates vont pouvoir s'emparer à distance d'un navire et le guider jusqu'à un endroit où ils pourront le piller en toute impunité, voire le camoufler sommairement et le revendre à un armateur peu regardant.
Accessoirement, l'équipage pourra être retenu, afin d'obtenir une rançon.
Même si les moyens modernes permettent à la longue d'identifier un navire dont on a légèrement modifié quelques détails structurels, les changements successifs de pavillon peuvent le mettre à l'abri d'une identification rapide.
Peut-être sera-t-on obligé, dès la construction au chantier, de cacher quelque part dans sa coque une puce, comme on le fait déjà pour des véhicules ou des animaux.
Il est possible, dans certaines conditions, d'avoir, en plus de la fameuse "citadelle", des gardes armés à bord ; mais si l'intrusion se fait par ordinateur, ils seront réduits à l'état de spectateurs impuissants.
Les progrès de ces dernières années ont mis en scène le fameux "navire sans équipage", progrès certes encore impensables au siècle dernier, mais toute médaille a son revers : comme à chaque innovation technique, son utilisation frauduleuse n'est jamais loin.

Récemment, un armateur de Hong Kong a demandé à un chantier chinois d'installer des systèmes de navigation autonomes sur vingt de ses navires, actuellement en construction. Mais justement, ces fameux chantiers chinois sont bien placés pour les trafiquer en les installant, et qui nous dit qu'ils n'y ne se sont pas essayés ? N'oublions pas que les Chinois de Xi Jinping sont capables de tout ; on leur attribue déjà plusieurs attaques, et les Russes ne sont pas de reste, sans compter la Corée du Nord…
On voit presque tous les jours des annonces d'améliorations de tel ou tel système, mais beaucoup plus rarement celles de parades à des intrusions criminelles. Celles-ci peuvent même faites à l'aide de l'IA : il suffit de la lui demander gentiment…



On installe maintenant des simulateurs d'attaques, afin de préparer une éventuelle riposte. Mais tout ceci demande une formation particulière et il n'est pas certain, qu'à des milliers de kilomètres d'un centre opérationnel, elle arrive rapidement. Alors, des informaticiens à bord ? Après tout pourquoi pas ; il s'agirait d'un tournant inquiétant si on devait en arriver là, mais les changements de ces dernières années nous ont appris à ne rien écarter, y compris les hypothèses à priori les plus fantaisistes.
Il faut impérativement que dans la course au perfectionnement, l'honnêteté reste en tête, et rien n'est gagné…



Sommaire

- ✓ La nouvelle piraterie maritime. *Sébastien d'Aurade*
- ✓ Détroits. *Philippe Le Hardi*
- ✓ La cuisine à bord. *Alain Genty*
- ✓ Les vagues scélérates. *René de Cayeux*
- ✓ Album photo.

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

Détroits

Philippe Le Hardi

Les récents évènements politiques ont clairement montré qu'il ne fallait jamais tenir une situation pour acquise, pas plus dans le domaine maritime qu'ailleurs. Nous en avons la regrettable démonstration avec le détroit d'Ormouz. Pourtant, peu de gens semblent s'en souvenir, il y avait eu un précédent en 1980, lorsque Saddam Hussein avait déclenché une guerre contre l'Iran. Le canal de Suez avait aussi été fermé en 1967 par Nasser, pendant huit ans, après la guerre des Six jours, pour ne rouvrir que le 5 juin 1975, lors d'une grande cérémonie présidée par le président Anwar el Sadate (j'ai eu le plaisir de faire partie des invités). Pendant ces années, les armateurs avaient donc commandé des navires beaucoup plus grands, qui faisaient donc le tour par Le Cap. Ensuite, c'est la SCA qui a dû s'adapter aux nouvelles dimensions après des travaux gigantesques.
Rien n'est figé…

La presse maritime a publié récemment quelques suggestions d'alternatives aux principaux points de passages des navires, en cas de fermeture ou de péages abusifs. Nous n'allons dons pas y revenir mais aborder le sujet sous un autre angle : les solutions non maritimes…s'il y en a :



Le canal de Suez

Outre le classique détour contournant le continent africain, plusieurs solutions ont déjà été envisagées par le passé : une navette ferroviaire, mais qui nécessiterait une amélioration des voies existant déjà entre Damiette et Suez et signifierait une coûteuse rupture de charge. Il y a toujours l'arlésienne d'un canal bis, mais les travaux seraient titanesques (pour ne pas dire pharaoniques 😊) et très coûteux.

Le canal de Panama

Je ne voudrais pas salir la mémoire de M. de Lesseps, mais son choix était tout simplement aberrant, car il avait sélectionné l'endroit où l'isthme était certes le plus court, mais avec des dénivelés très importants et des systèmes d'écluses, dont on voit aujourd'hui les inconvénients, et pas des moindres. Les navires peuvent passer par le détroit de Magellan, mais le détour est long et la navigation parfois dangereuse en raison de courants contraires. L'itinéraire par le cap Horn n'est pas mieux. Seule solution : un canal passant par le Nicaragua, plus long, mais qui présenterait l'avantage très important de ne pas avoir d'écluses. Un entrepreneur chinois avait pris un semblant d'option il y a quelques années, vite abandonné. Mais il y a peu, un autre Chinois est revenu sur la scène avec un autre itinéraire potentiel…

Le détroit de Malacca

Bordé par quatre pays riverains (Malaisie, Indonésie, Singapour et Thaïlande) il est régi dans le cadre de la Convention de Montego bay, qui en garantit le libre passage. Les alternatives sont réduites : le détroit de La Sonde, difficilement navigable par les grands navires, ou le canal de Kra, en Thaïlande, qui présente toutefois un inconvénient majeur : il faut le construire…
À son point le plus étroit, il ne fait que 3 km, donc très facile à bloquer.

Le détroit d'Ormouz

Nous n'allons pas disserter sur une situation que tout le monde connaît. Constatons simplement que la voie terrestre existe déjà, mais qu'elle n'est pas faite pour absorber un trafic soutenu, oléoducs compris, sans compter la rupture de charge.
Avec 55 km de large, il est possible de le contrôler militairement.

Le Bab el-Mandeb et l'accès à la mer Rouge

Goulot d'étranglement entre Djibouti, l'Érythrée et le Yémen, c'est une position stratégique, menacée à de nombreuses reprises par l'instabilité politique des pays riverains. Récemment, les rebelles Houthis, soutenus par l'Iran, ont montré qu'ils pouvaient être des perturbateurs importants. Donc, en cas de fermeture, détour par Le Cap quasi obligatoire, un passage par voie terrestre dans des territoires souvent contrôlés par des tribus plus ou moins hostiles n'étant pas recommandé.
Quelque 26 km à son point le plus étroit, à portée de canon…

Le Bosphore et les Dardanelles

Territoire turc, mais libre passage garanti par la Convention de Montreux, ce qui parfois chagrine M. Erdogan, qui a déjà donné le premier coup de pioche d'un nouveau canal d'Istanbul, 45 km de long, avec un coût estimé de 25 milliards de dollars. Le but étant de faire payer très cher son transit. Il y a encore un écueil majeur : il ne peut pas interdire le passage en mer de Marmara, pour l'instant …

Le détroit de Taïwan

Entre la Chine et Taïwan. Libre circulation des navires garantie par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). Mais la Chine prétend qu'il lui appartient et menace régulièrement de le contrôler. Militairement. Il est bien évident que le jour où elle passera à l'action, il sera quasi impossible de s'y opposer en raison du rapport de forces qui joue à son avantage. Seule solution : contourner l'île par tribord ; plus long, mais sans doute plus sûr.
À son point le plus étroit, il fait néanmoins 130 km.

Détroit de Gibraltar

L'Espagne et Gibraltar au nord, le Maroc au sud. Le passage est garanti également par la CNUDM et n'est pas contesté par les pays riverains. Probablement un des plus sûrs politiquement. En cas de fermeture, un transbordement serait toujours possible entre Malaga et Cadix, mais reste une hypothèse d'école.
À son point le plus étroit, environ 14 km.

La Manche

Eh oui : on a tendance à l'oublier, mais son libre passage a également été avalisé par la convention de Montego bay. Pendant des siècles, ses deux principaux riverains, la France et la Grande Bretagne, ont tour à tour prétendu la contrôler, la perfide Albion ayant enregistré quelques succès en raison de la supériorité de sa Marine, ce qui n'est plus le cas de nos jours.
Avec 32 km, elle est cependant relativement facile à fermer. Un détour est envisageable par l'ouest du Pays de Galles ou de l'Irlande.

Conclusion

Certaines des alternatives mentionnées ci-dessus peuvent paraître quelque peu farfelues. Mais n'oublions pas que beaucoup d'autres projets avaient fait l'objet de haussements d'épaules, voire de moqueries, mais ils ont néanmoins été réalisés (Suez, Panama, tunnel sous la Manche, sous le St Gothard. En Chine, certains ouvrages ferroviaires font plus de 100 km, en une succession de ponts et de tunnels. Au Japon, un viaduc mesure plus de 13 km.
La Chine exploite depuis plusieurs années des train-blocs uniquement pour les conteneurs, reliant chaque jour le pays à l'Europe.
L'épée de Damoclès est maintenant l'idée des péages. À part l'Iran, d'autres pays envisagent sérieusement de prélever des frais de passage. L'idée fait son chemin et certains armateurs semblent l'accepter, pourvu que leurs navires puissent passer sans encombre, ce qui serait un bouleversement majeur dans le monde maritime.
Alors, pourquoi pas un canal du Nicaragua ? Ne rions plus…

La cuisine à bord

Alain Genty

En général, les terriens ne se posent pas de questions. Pour eux, c'est comme à terre : une espèce de cantine, sauf qu'elle flotte.

Mais c'est bien loin de réalité. Nous allons donc nous pencher sur la question.



Le Ravitaillement

Commençons par les approvisionnements. C'est la responsabilité du cuisinier, (coq) comme à terre. Si l'embarquement des marchandises sèches (conserves, féculents, farine, etc) ne pose pas de problème, il faut aussi des produits frais (légumes, viande, poisson). Il faut donc pouvoir disposer à bord de frigos et de congélateurs. (l'organisation sur les paquebots est très différente en raison du nombre de repas à assurer).

Certains navires font parfois de longs parcours, sans faire d'escale pendant plusieurs semaines, donc sans réapprovisionnement en vivres frais.

La qualité des repas a sans aucun doute une influence sur le moral de l'équipage, et tous les armateurs sérieux en sont bien conscients.

Au cours de ma longue carrière, si terrienne fût-elle, j'ai eu l'occasion de prendre de nombreux repas à bord, y compris des petits déjeuners. Un peu partout dans le monde, mais beaucoup quand j'étais "en poste" à Ports Saïd, où mon rôle consistait notamment à monter à bord des navires appartenant à nos clients armateurs, lorsqu'ils étaient ancrés à l'entrée du canal, en attendant le départ du convoi en direction de Suez.



PAVILLON FRANÇAIS : HAUTE GASTRONOMIE ET SERVICE À TABLE.

J'étais souvent convié à déjeuner ou à dîner, ce qui me permettait de faire quelques comparaisons.

J'ai donc établi un petit classement :

- La France. C'est certainement sur les navires battant pavillon français (il y en avait encore beaucoup à l'époque, en 1975, après la réouverture du canal) que l'on mangeait le mieux. Invité dans la salle à manger (bois verni) du capitaine, avec le second et le chef mécanicien. Apéro (en général du whisky) et excellent repas, servi par un maître d'hôtel en veste blanche et pantalon noir, s'il vous plaît. On ne plaisante avec la nourriture sur les navires français ! Le coq profitait souvent de l'escale pour acheter des "gambaris", ces grosses crevettes, pêchées le matin même. Délicieuses.

On annonce même l'ouverture en 2027, près de Cherbourg, d'un Institut français d'arts culinaires marins ; c'est dire si nous prenons les choses au sérieux !

- L'Italie. J'étais l'hôte régulier du commandant Domenico Ievoli, sur le roulier *Freccia Rossa*, qui effectuait un service régulier Gênes/Djeddah. Mais le navire n'était pas très grand, et tout le monde partageait la même salle à manger (formica).



PAVILLON BRITANNIQUE : CUISINE MIXTE ET DÉJEUNERS SANS ALCOOL (OFFICIEUX)

La cuisine était copieuse et soignée : n'oublions pas qu'en matière culinaire, l'Italie peut rivaliser avec la France. Domenico Ievoli devait par la suite reprendre l'armement familial Marnavi à Naples, où j'ai eu l'occasion de le revoir. Petit détail amusant : les Ievoli s'appellent tous Domenico, de père en fils ; j'ai même connu un oncle Domenico… Pas de vin aux repas.

-L'Espagne. Cuisine un peu plus grasse, mais très acceptable. Vin (un gros rouge, bien solide)

-Les navires appartenant à des armateurs britanniques : oublions ! Cuistot en général asiatique essayant de marier la cuisine de son pays avec les habitudes occidentales. Pas d'alcool (mais l'état Major du navire en avait à disposition dans la cabine du capitaine).

- Les Américains : la nourriture est copieuse ; beaucoup de viandes : boulettes, steaks hachés, côtes de porc, accompagnés de haricots verts et de patates sous toutes leurs formes., le tout noyé dans la "gravy" sortie d'un bidon d'un gallon. Le petit déjeuner est particulièrement généreux et comprend des œufs sous différents formes, accompagnés de bacon ou de petites saucisses assez parfumées. Pas d'alcool à bord, du moins en principe : je me souviens d'avoir été invité sur un cargo des Lykes Lines, à 9 h du matin, pour me voir proposer un whisky par le capitaine ; ayant refusé (en raison de l'heure), je me suis vu répondre "*I'm not drinking by the clock !*" et il s'est généreusement servi…



NAVIRES SOVIÉTIQUES : CAVIAR À LA LOUCHE ET VODKA MATINALE.

- Ayant travaillé un certain temps pour une agence maritime qui était consignataire des navires soviétiques, j'ai eu souvent l'occasion d'être reçu à l'occasion de chargements particuliers, notamment de transformateurs à destination du Canada. Arrivée au Havre, de Paris par le train, à bord vers 9 h, dans le bureau du capitaine. Immédiatement après nous, c'était le commissaire de bord qui faisait son apparition (représentant du Parti pour s'assurer de l'orthodoxie de la rencontre). Ils étaient en général vomis par les bords et le plus grand plaisir du capitaine était de sortir un plan de chargement (bidon) et de commencer à nous expliquer, avec force détails techniques, comment ils allaient s'y prendre. En général, le commissaire, qui bien entendu n'y entendait rien, sortait du bureau. Après quelques minutes. Le tonton sortait la bouteille de vodka et le caviar, avec la petite louche spéciale, probablement à l'origine de l'expression "caviar à la louche". Un peu dur quand on espère un jus d'orange, mais bon… Les déjeuners et dîners (chez le commandant) comportaient l'inévitable vodka et un assortiment de filets de poissons, accompagnés de patates à l'eau. Il disposait d'une ample provision de caviar et vodka, précisément pour recevoir lors des escales. (l'équipage ne bénéficiait pas de ces largesses, mais de saucisses sans goût et de légumes cuits à l'eau et aussi des soupes, quelle que soit la saison).



PAVILLON PANAMÉEN ET AUTRES : LA STANDARDISATION ET LA NOURRITURE INSIPIDE

Sur les autres navires, c'était la nourriture standard et insipide, avec en plus une inspiration locale, selon le pavillon ; elle est connue sous le nom de "*panamanian food*" mais reste néanmoins loin des gourganes et du lard plus ou moins avarié des temps plus anciens : l'arrivée des frigos à bord a tout changé, heureusement…



Les vagues scélérates existent : je les ai rencontrées

René de Cayeux

Quelques expériences, analyses et réflexions personnelles, Expériences, analyses et réflexions personnelles, de mémoire…

La première expérience

En Atlantique, en route de Dakar vers New-York, plein jour, ciel dégagé, temps calme, route loxo vers 300°.
Un train de houles qui se présente par bâbord arrière gisement environ 225, quart de onze à trois.
En 1953 sur le *Cabinda* des Chargeurs Réunis, j'ai 19 ans, Deuxième lieutenant (dérogataire), sorti deuxième d'une formation maritime CFN de six mois à l'EAM de St Gilles Croix de Vie.
Par le sifflet sur tube de cuivre, J'avertis le commandant qui ne réagit pas. Venir de 75 degrés sur bâbord m'a paru "excessif" sans l'accord du pacha. J'alerte à nouveau mais il monte trop tard !
Le *Cabinda* roule sur tribord en premier, au premier retour sur bâbord l'extrémité de l'aileron me semble flirter avec l'eau.
Pagaille dans tous les carrés, réfectoires et cuisine, même le mobilier, sièges notamment, quant à la cargaison : rien, ni à l'arrivée.
Très nettement le train d'onde était en cycle d'amortissement dès la deuxième houle...
Aucun avis météo ni de séisme connu ni avant ni après.
PS : j'ai aussi vécu un mascaret sur le *Cabinda* en Seine.



Illustration : Le pont du pétrolier *Stolt Surf* situé à près de 75 pieds (environ 23 mètres) au-dessus du niveau de la mer a été submergé par une vague scélérate en 1977.

Deuxième expérience

Sur un super pétrolier de la Navale des Pétroles, nous remontons vers le Golfe Persique, par le canal du Mozambique dans le courant des Aiguilles et celui du canal de Mozambique, j'ai passé le quart de nuit de onze à trois avec par mon travers un phare dont le balai ne m'a pas quitté, avec cependant pas de vagues scélérates "courantes" dans ces lieux ; c'est dire la force du courant mais aussi de la mer qui produisaient le même effet.

Troisième expérience

Le *Bételgeuse* de la Navale des Pétroles.
Ses 110 000 tonnes bénéficient des technologies modernes qui ont placé nombre de "détecteurs d'efforts", sur l'ensemble des navires. Cela limite automatiquement la puissance propulsive quand les efforts sont jugés "trop grands".
De ce fait, chargé dans le golfe Persique de moyenne profondeur, sa traversée de retour se faisait à vitesse variable. Cependant à la passerelle nous n'en avions pas ni de contrainte, ni de « sensations notables ».
Nous venions de franchir le détroit d'Ormuz, je suis premier lieutenant, quart de nuit (23h. à 3h.), route vers le canal de Mozambique, direction 190° environ, il fait nuit noire sans vent, outre celui de la marche, je suis face à l'avant, au ras de la porte tribord de la chambre de barre, je prends violemment dans le ventre la rambarde qui borde l'aileron, je comprends qu'une vague monstrueuse vient de nous heurter presque frontalement, le déflecteur du pavois m'évite une douche complète, étonnement peu aspergé.
Me souvenant de la première expérience. Je garde le cap, me disant que les suivantes doivent mollir.
La machine me demande d'abattre *!
La côte indienne proche me fait choisir tribord de quelques trente degrés, aucun roulis ressenti, la mer se calme vite et l'on peut revenir en route vers le SSW..
La "vague" était venue un peu de tribord, la porte étanche tribord au pont principal et l'échelle tribord menant au pont embarcation ont disparu, rayant tout le fronton sur plusieurs étages le quittant vers bâbord.
*La porte étanche arrachée, la mer entre par la coursive occupée par les cabines du personnel machine ; l'eau y pénètre ; elle descend dans la colonne d'ascenseur vers la machine… (une porte étanche dispose de quatre, voire six énormes taquets pivotants !) la *Machine* a pu la remplacer. Sans traces, assez étonnant, pas de souvenirs de questions sur le sujet.
Nous sommes arrivés au Havre avec ce fronton aux griffes rouillées, sans qu'à ma connaissance, aucune photo n'ait été prise.

Réflexion 2026 : étonnement, je me dis qu'à l'époque, aucun rapport ne m'est connu, aucune réunion n'a eu lieu à quelque moment que ce soit pour mémoriser, voire en tirer des conclusions !

Album photo



Le transporteur de minerais "*Sohar Max*" anciennement "*Vale Sohar*", construit en 2012, de port en lourd de 400 315 tonnes, est désormais équipé de voiles rotor Anemoi.



Le monument de l'échouement, près de l'endroit où le porte-conteneurs "*Ever Given*" s'est échoué en 2021, bloquant le canal pendant 6 jours pour un coût de 600 millions de dollars en dédommagements versés au gouvernement égyptien.

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