marine marchande informations

LA MAILLE

COMPTE RENDU
DE L'AG 2022
P16

N°239
2ème trim. 2022

PRÉSENTATION
DU CRAPEM
P04

SITUATION DU PILOTAGE
MARITIME EN FRANCE
P11

ISSN : 2739-6495

HYDROS

REVUE DE L'ASSOCIATION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE ET DES DIPLÔMÉS DE L'ENSM

HYDROS

SOMMAIRE

n°239 - 2ème trim 2022

. ÉDITO **P03**

. LE CRAPEM : CENTRE RESSOURCE D'AIDE PSYCHOLOGIQUE EN MER **P04**

. PROPULSION DES NAVIRES PAR LE VENT QUELLES AVANCÉES ? **P06**

. EMBARQUEMENT RÉUSSI CHEZ AIRSEAS **P10**

. LA SITUATION DU PILOTAGE MARITIME EN FRANCE TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR SUR LE PILOTAGE SANS JAMAIS AVOIR OSÉ LE DEMANDER ! **P11**

. COMPTE-RENDU DE NOTRE AG 2022 AU HAVRE. **P16**

NOTES DE LECTURE **P28**

RENDEZ-VOUS 2022-2023 . . . . . **P30**

RÉGIONS **P31**

ENSM. **P35**

MARINE MARCHANDE INFORMATIONS

COURRIEL :
associationhydros@gmail.com

SITE HYDROS :
https://hydros-alumni.org

POUR CONTACTER L'ASSOCIATION :

HYDROS
53 Avenue de Normandie
Boîte 11
50130 CHERBOURG-EN-COTENTIN
Email : hydros.alumni@gmail.com

marine marchande informations

ORGANE DE COMMUNICATION DE L'ASSOCIATION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE ET DES DIPLÔMÉS DE L'ENSM

Administration : F. JOUANNET // **Fondateur :** G. FEAT // **Présidents d'honneur :** J.-C. MAUR - Yannick LAURI // **Directeur de la publication :** Bastien ARCAS // **Edition-rédaction :** F. JOUANNET - A. FRENKEL - L. BONIN - F. VANOOSTEN // **Abonnements-publicité :** Yves-Noël MASSAC, S-G., associationhydros@gmail.com, 1 Rue Alphonse Daudet 92140 CLAMART // **Maquette :** Leslie TARDIF // **Commission paritaire** 52072 // **CPPAP :** 0319G79496 // **ISSN :** 2739-6495 // **Dépôt légal :** n° 239 - 2ème trimestre 2022

ÉDITO

Nous nous sommes donc retrouvés au mois de mai au Havre, sous le soleil, pour notre assemblée générale. Un grand merci à ceux qui se sont déplacés et que nous avons eu plaisir à rencontrer de nouveau après ces deux années de distanciations physiques et de visio-conférences. Des remerciements aussi à l'ENSM, sa Directrice générale, Caroline Grégoire, et le Directeur du site, Philippe Livet, pour nous avoir accueillis dans leurs murs à cette occasion ainsi que l'exposition des Toiles de mer qui en était à sa 21ème édition. Vous trouverez dans ce numéro le compte-rendu de notre Assemblée générale. À cette date, nous savions déjà que les directeurs des sites de Saint-Malo et du Havre seraient remplacés avant la rentrée prochaine. Le départ du Directeur général adjoint, Yann Vachias, était aussi programmé. Ancien directeur de l'Hydro de Nantes, il se retrouve Directeur Recherche et Innovation à l'École Navale. Mais ce chamboulement dans la direction de l'ENSM n'était pas terminé. Depuis, nous avons appris avec stupeur le départ de la Directrice générale qui était en poste depuis novembre 2019.

Dans l'attente de la nomination de son remplaçant, les deux postes de directeurs de site ayant, eux, été pourvus, nous souhaitons bonne chance à cette école qui nous a formés, mais qui traverse une passe difficile évoquée par le Président de son Conseil d'Administration, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, lors de son intervention au cours de notre AG. Par ailleurs, l'école et l'administration mettent tout en œuvre pour que les problèmes de diplomation des étudiants au Havre, soient résolus d'ici la fin de l'année. On rappelle d'ailleurs que l'ENSM cherche à recruter des professeurs, tout particulièrement sur le site du Havre, pour faire face à l'augmentation des effectifs d'élèves.

Dans ce MMI, nous vous proposons aussi le compte-rendu d'une conférence passionnante du Secrétaire général de la Fédération Française des Pilotes Maritimes, André Gaillard, sur la situation du pilotage maritime en France, faite lors de l'AG de la section Île-de-France du Mérite Maritime en mars dernier. La baisse d'activité des stations a limité les recrutements pendant la crise Covid. Conséquence, le nombre de pilotes a reculé de 5 % entre 2019 et 2021, tombant à 322 à la fin de l'an passé. Cela alors que la moitié des pilotes devra être renouvelée ces 10 prochaines années à cause des départs en retraite. La profession s'inquiète d'ailleurs du manque de candidats, qui commence à être un problème pour les stations à faible effectif, mais qui se remarque aussi pour les stations des Grands ports maritimes, poussant déjà 3 stations à assouplir leurs critères de recrutement.

De leur côté, les armateurs français cherchant par tous les moyens à recruter pour armer leurs flottes avec l'arrivée d'un grand nombre de navires, la situation est très favorable actuellement pour les jeunes officiers qui sortent de l'ENSM.

La presse s'est faite l'écho de problèmes de harcèlement (voire plus) sur quelques navires, mais il ne faudrait pas oublier aussi les mauvais traitements subis par les mousses au cours des siècles dernier et relatés dans l'étude de notre collègue Roland Mornet exposée dans son livre "Pauvres Mousses ! La condition humaine à bord des navires", fruit d'un gros travail de recherche dans les archives et que nous vous présentons dans la rubrique des notes de lecture. Ouvrage fortement recommandé !

Avec son accord, je tenais aussi à vous faire part d'un post de Louis Moutard-Martin publié sur Linkedin à la mi-avril dernier et plein d'enthousiasme pour le métier d'officier de la Marine marchande :

« Ma formation vient de se terminer définitivement, après 5 années scolaires à l'ENSM du Havre. J'ai vécu l'inauguration de cette école en 2015, alors en classe d'intégration OCQPI. S'y sont suivies les 3 années d'OCQPI-Capitaine 3000, puis le retour pour le cours de Capitaine illimité en 2021 après 2 ans et 1/2 de navigation en tant que lieutenant puis second capitaine, sur des ferries.

J'ai la chance immense d'avoir pu réaliser mon rêve de toujours en devenant officier de la marine marchande ; une passion qui m'aura permis de rencontrer des collègues aux personnalités et aux histoires personnelles extraordinaires, qui exercent ce métier ô combien extraordinaire à mes yeux, et ô combien atypique aux yeux du monde...

Cela n'a évidemment pas été une partie de plaisir tous les jours – bien au contraire – mais si c'était à refaire, je le referais sans hésiter, avec la même passion et la même détermination à m'impliquer autant que possible dans la galaxie Hydro, bien que désolé de voir que notre ENSM, école historiquement et culturellement exceptionnelle, n'est pas franchement au meilleur de sa forme (je pèse mes mots : il ne s'agirait pas de partir sur une note totalement défaitiste). Bref, quelques milliers de courriels et sans doute quelques centaines d'heures de "travail" qui ne se ressentent pas comme telles dès lors que ce "travail" est fait volontiers et sans obligation : quand on aime son métier, on s'implique naturellement ! »

Pour mieux cerner la personnalité de Louis Moutard-Martin que j'ai eu le plaisir de rencontrer lors de la cérémonie de baptêmes des 2 promotions d'OCQPI au Havre le 17 mars dernier, il faut savoir qu'au sein de l'ENSM, il était représentant des élèves OCQPI en 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019, représentant des Capitaines illimités de 2021 à 2022, représentant des élèves officiers monovalents au Conseil d'Administration et au Conseil des Études de 2018 à 2019, puis de 2021 à 2022, et qu'il a participé aux journées portes ouvertes en 2016, 2017, 2018, 2019, 2021 et 2022. Au sein du Bural, il a été responsable de la communication en 2017, Secrétaire Général de 2018 à 2019, Vice-président en 2019, et de 2021 à 2022. Membre fondateur de l'association Hydro Sailing Team en 2017. Enfin, il est Sauveteur embarqué à la SNSM quand il ne navigue pas. Un bel exemple d'engagement. Nous souhaitons à Louis Moutard-Martin, une belle carrière et beaucoup de joie dans son activité professionnelle.

Enfin, vous retrouverez les rubriques "What a beautiful ship !", "Histoire" et "Transports à la voile du futur" dans notre prochain numéro d'octobre. Quant aux rubriques "Mer et médias" et "L'Œil avisé du Rédacteur en chef", le supplément "Été" de ce MMI vous les apportera d'ici la fin du mois.

Bel été à toutes et à tous.

Yves-Noël Massac,
Secrétaire général

LE CRAPEM :
CENTRE RESSOURCE D'AIDE PSYCHOLOGIQUE EN MER

Dans le dernier numéro de MMI, nous vous avons rendu compte succinctement des Journées maritimes du Grand Ouest organisées, fin mars, par l'Observatoire des Droits des Marins. L'un des ateliers, piloté par le Dr Thierry Sauvage, chef du Service de santé des gens de mer (SSGM/DGAMPA), était consacré aux risques psycho-sociaux. Il comprenait un exposé, par Camille Jégo, sa directrice, sur le centre de ressource d'aide psychologique en mer (CRAPEM). Il nous a paru intéressant de présenter à nos lecteurs ce nouvel organisme au service des gens de mer. Nous remercions vivement le Docteur DELBROUCK de s'être livré à l'exercice.

Notre intérêt pour la santé mentale des gens de mer s'est manifesté une première fois en 2013, lors d'une rencontre avec le Service de Santé des Gens de Mer. Puis en 2017, Camille JEGO, psychologue sur le pôle de psychiatrie adulte du Centre Hospitalier de Saint-Nazaire (CHSN), a réalisé une étude sur la prévalence de l'état de stress post-traumatique chez les marins. Cette étude a mis en évidence une fréquence 5 fois plus élevée des états de stress post-traumatique chez les gens de mer qu'en population générale. Plusieurs rencontres ultérieures avec les acteurs du milieu maritime ont pointé l'absence de réponse adaptée à ce type de pathologie. En mars 2020, le pôle de psychiatrie adulte du CHSN a alors décidé, avec le soutien de l'Agence Régionale de Santé des Pays de la Loire, de mettre en place à titre expérimental une consultation spécialisée sur le psychotraumatisme pour les gens de mer. Quelques mois plus tard, l'explosion de la pandémie COVID-19 a profondément modifié le profil des consultants avec des demandes dépassant largement le champ du psychotraumatisme : décompensations anxieuses, dépressives, psychotiques, idées suicidaires, en rapport avec l'impossibilité sanitaire de débarquer, les inquiétudes pour les familles à terre, les prises en charge COVID limitées sur les navires…

L'analyse de ces demandes d'aide a montré que la souffrance psychologique des gens de mer est avant tout une souffrance de l'isolement où toute crise psychique (traumatique, suicidaire, psycho-sociale) arrive très rapidement à son paroxysme.

Cet isolement est d'abord sociétal en raison d'une marginalisation des systèmes de pensées conventionnels. En ce sens lors de la crise COVID, les gens de mer n'ont pas été reconnus en tant que professionnels essentiels alors qu'ils se sont retrouvés isolés voire oubliés tout en assurant les missions indispensables au quotidien de tout à chacun. Ils n'ont pas été non plus prioritaires pour la vaccination malgré le risque encouru en raison de la mondialisation de leurs activités. La spécificité des institutions et le changement de la position du marin dans l'Histoire avec l'éviction de leur profession de la pensée sociétale ont renforcé le clivage entre terriens et marins à partir des stéréotypes associés au milieu maritime.

L'isolement est aussi physique : le bateau en tant qu'outil de travail mais également lieu de vie devient alors la seule bouée de sauvetage en cas d'accident et l'équipage les seules ressources sociales de proximité. L'éloignement physique du bateau contraint les gens de mer à devoir se débrouiller par et pour eux-mêmes et cela jusqu'aux dispositifs de soins. Cela renforce alors l'isolement de groupe. Ainsi, une décompensation délirante à plusieurs jours de mer d'un débarquement impose une gestion commune compliquée, à la fois pour le patient et pour l'équipage.

Enfin, l'isolement est individuel avec la difficulté à gérer une souffrance qui est toujours personnelle et subjective. Les stratégies collectives de défense induisent alors des évitements émotionnels pour protéger le groupe.

Fort de ces constatations, nous avons alors élargi nos indications et avons inclus le CRAPEM dans un appel à projet d'innovation en psychiatrie du Ministère de la Santé. Le projet a été validé et la mise en place d'un partenariat avec le Service Social Maritime et le Ministère de la mer a permis de boucler le budget. Le CRAPEM a ainsi ouvert en version étendue en octobre 2021 et l'équipe a été ainsi constituée : une psychologue, un psychiatre, trois infirmières, une cadre et une secrétaire.

Les missions principales du CRAPEM sont au nombre de trois :

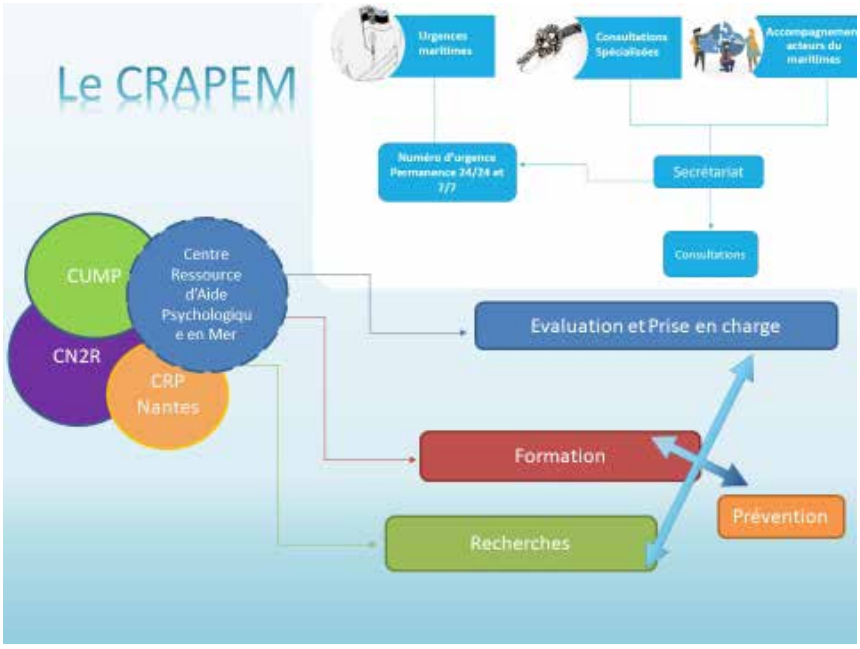
- Evaluation et prise en charge de l'urgence médicopsychologique des gens de mer. Sur le modèle du Centre de Consultation Médicale en Mer (CCMM), le CRAPEM permet une réponse aux urgences maritimes en 24/7. Après une évaluation téléphonique, une proposition de prise en charge est faite, tenant compte des spécificités du milieu maritime en termes de culture de métier, de vie en milieu confiné et d'isolement. Le CRAPEM offre également un suivi post-urgence ou post-crise avec un accompagnement de l'équipage, et un débriefing des acteurs de soins d'urgence en cas d'évènement de mer. Ces prises en charge se limitent actuellement aux professionnels de la mer (les plaisanciers en sont exclus, sauf cas particulier).
- Consultations de suivi et d'accompagnements, en distanciel ou en présentiel, pour les gens de mer nécessitant une prise en charge spécialisée mais également accompagnement des familles, notamment celles endeuillées, accompagnement des acteurs de première et seconde ligne du milieu maritime. La prise en charge vise à rompre l'isolement, renforcer les stratégies de défenses individuelles et collectives, éviter les idéologies défensives de métier et refaire des liens afin de créer un espace transitionnel où le marin a le droit d'être également humain. Elles

se font en liens avec les différents acteurs du soin : médecin traitant, médecin des gens de mer, service social maritime, lieux de soin des secteurs psychiatriques (centres médicopsychologiques, urgences psychiatriques, cellules d'urgences médicopsychologiques).

- Enfin, le CRAPEM a une mission de Formation et de Recherche. Formation des soignants du milieu maritime et des marins sur la psychopathologie et le bien-être en mer. Information auprès des acteurs sociaux et administratifs. Actions de sensibilisation et de promotion de la santé et déstigmatisation auprès des gens de mer et des instances gouvernantes de la santé mentale. Développement également de la recherche psychiatrique au sein de la population des gens de mer au travers de la participation et de la diffusion des résultats d'études lors des colloques nationaux et internationaux.

Après un an de fonctionnement à plein régime, le CRAPEM s'est imposé comme un acteur indispensable du bien-être et de la santé mentale des gens de mer. Il permet une interface entre différents acteurs concourant à des prises en charge spécialisées encore trop souvent stigmatisées.

Dr Patrick DELBROUCK ▪



Le CRAPEM travaille en soutien ou en collaboration avec

- Les acteurs maritimes :
  - L'ENIM : établissement national des invalides de la marine
  - Le CCMM : centre de consultation médicale maritime
  - Les SSM : services sociaux maritimes
  - Le SSGM : service de santé des gens de mer
  - Les SCMM : SAMU de coordination médicale maritime
- Les acteurs de Santé Mentale :
  - Les centres ressource en psychotraumatologie
  - Le CN2R centre national de ressource et de résilience
  - Les centres médico-psychologiques des secteurs
  - Les CUMP : cellules d'urgence médico-psychologique

Centre Ressource d'Aide Psychologique En Mer

Château d'Heinlex
57 rue Michel Ange
44600 Saint-Nazaire

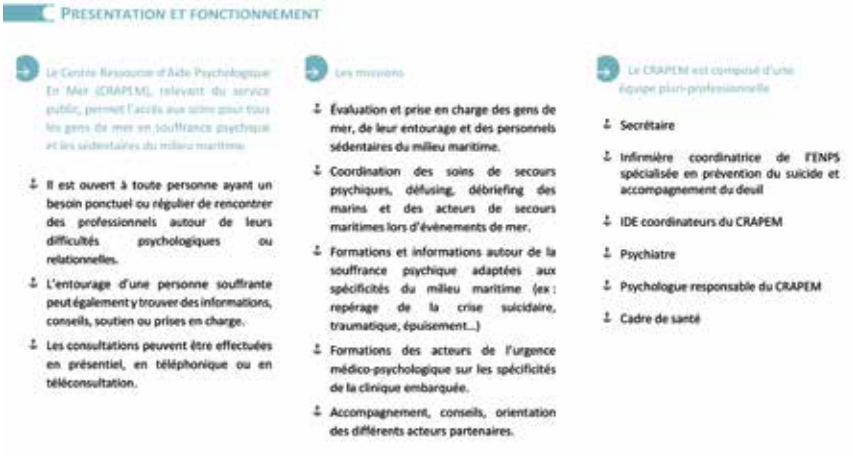
Secrétariat et Permanence
Du lundi au vendredi
9h-17h : 02 40 90 75 01
crapem@ch-saintnazaire.fr

Ligne d'urgence 24/24 : 06 11 21 40 30
ou via le CCMM : 05 34 39 33 33

Centre Ressource Psychotraumatisme des gens de mer

CRAPEM
Centre Ressource d'Aide Psychologique En Mer et aux Marins

PÔLE MÉDECINE ET SANTÉ MENTALE
Cheffe de pôle : Dr Florence MARTINEZ
Responsable de la structure : Mme Camille JEGO
Cadre supérieur de santé : M. José SAN MILLAN


PRESENTATION ET FONCTIONNEMENT

Le Centre Ressource d'Aide Psychologique En Mer (CRAPEM), relevant du service public, permet l'accès aux soins pour tous les gens de mer en souffrance psychique et les sédentaires du milieu maritime.

- Il est ouvert à toute personne ayant un besoin ponctuel ou régulier de rencontrer des professionnels autour de leurs difficultés psychologiques ou relationnelles.
- L'entourage d'une personne souffrante peut également y trouver des informations, conseils, soutien ou prises en charge.
- Les consultations peuvent être effectuées en présentiel, en téléphonique ou en téléconsultation.

Les missions

- Évaluation et prise en charge des gens de mer, de leur entourage et des personnels sédentaires du milieu maritime.
- Coordination des soins de secours psychiques, défusing, débriefing des marins et des acteurs de secours maritimes lors d'événements de mer.
- Formations et informations autour de la souffrance psychique adaptées aux spécificités du milieu maritime (ex : repérage de la crise suicidaire, traumatique, épuisement...)
- Formations des acteurs de l'urgence médico-psychologique sur les spécificités de la clinique embarquée.
- Accompagnement, conseils, orientation des différents acteurs partenaires.

Le CRAPEM est composé d'une équipe pluri-professionnelle

- Secrétaire
- Infirmière coordinatrice de l'ENPS spécialisée en prévention du suicide et accompagnement du deuil
- IDE coordinateurs du CRAPEM
- Psychiatre
- Psychologue responsable du CRAPEM
- Cadre de santé

PROPULSION DES NAVIRES PAR LE VENT
QUELLES AVANCÉES ?

L'Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR www.isemar.fr) et l'association WIND SHIP (www.wind-ship.fr) se sont associés pour rédiger la note de synthèse n°242 (juin 2022) offrant un point de situation sur la propulsion vélique des navires de transport de marchandises. La rédaction de MMI tient à remercier les auteurs de l'avoir autorisé à reproduire in extenso ce document.

Le *shipping* est un secteur concentré qui présente un nombre restreint d'acteurs, dans une logique de libre marché à l'international, qui a pris son essor grâce au fioul lourd extrêmement peu cher, très polluant et libre de taxe.

L'introduction de nouvelles exigences règlementaires par l'OMI oblige les armateurs à trouver de nouveaux carburants ou des modes de propulsion décarbonés. Or le manque de disponibilité et le prix (volatil) de ces nouveaux carburants sont des arguments pour vouloir s'en émanciper.

Exploiter le vent pour propulser la flotte des navires marchands est une solution déjà disponible pour améliorer significativement l'empreinte écologique du secteur maritime. Une étude menée en 2016-17 pour le compte de la Commission européenne[1] estime que si les premières installations de propulsion par le vent ont lieu en 2020, il y aura 3 700 à 10 000 navires équipés d'ici 2030, permettant d'éviter l'émission de 3,5 à 7 Mt de CO_2 et générant 15 à 18 000 emplois. Cette étude avait pris en compte seulement quatre technologies. Des travaux[2] menés en 2019 estiment en complément que 40 à 45 % de la flotte mondiale pourraient être équipés en 2050.

La France possède une richesse en matière de développements technologiques et un écosystème favorable qui pourraient se transformer rapidement en une filière industrielle grâce à un soutien public et privé approprié. La course pour décarboner l'économie étant engagée mondialement, de nombreux acteurs en Asie et en Europe du Nord se positionnent sur la propulsion des navires par le vent. L'offre française doit donc se démarquer pour être créatrice d'emplois et contribuer significativement à un transport maritime plus propre.

Quelles ont été les avancées de cette filière depuis ces trois dernières années ?

POINT D'ACTUALITÉ

Les développeurs et armateurs

La propulsion par le vent constitue, pour certains navires et certaines routes, une mesure primordiale pour se conformer aux niveaux requis en matière d'indices d'efficacité énergétique des navires, l'EEDI, obligatoire pour les nouveaux navires depuis 2013, l'EEXI qui s'appliquera aux navires existants à partir de 2023 et l'indice d'efficacité opérationnelle le CII.

La propulsion par le vent permet, en combinaison avec d'autres mesures (efficacité énergétique, exploitation du navire, utilisation de carburant alternatif), d'atteindre de forts niveaux de décarbonation. Ainsi, la propulsion par le vent peut être utilisée comme une assistance à la propulsion et installée sur la flotte déjà existante. Elle réduit alors de 5 à 20 % le carburant consommé ainsi que les émissions de GES et de polluants associées. Le potentiel est beaucoup plus élevé (au-delà de 30%) lorsqu'elle est déployée sur des navires neufs, de taille et de déplacement moyens et conçus à cet effet. Il peut atteindre jusqu'à 80% de réduction d'émissions en propulsion principale. Actuellement, une vingtaine de grands navires navigue déjà avec des technologies de propulsion par le vent. D'une longueur de 80 à 340 mètres et de 4 000 à 325 000 de jauge brute, ils ont été équipés grâce à des opérations de retrofit depuis 2018, excepté le navire E-Ship 1 d'Enercon, construit en 2010 avec 4 mâts rotors.

Le développement des équipements de propulsion par le vent (que l'on classe en cinq catégories : profil aspiré, profil mince, profil épais, kite et rotor…) est assuré en majorité par des start-ups. On recense une trentaine de développeurs de technologies dans le monde, dont une dizaine en France.

Deux usines de production sont déjà en construction. À Caen, l'usine AYRO produira les *Oceanwings*, des ailes articulées testées sur le navire *Energy Observer* depuis plus de deux ans. Quatre d'entre elles seront installées sur Canopée (Zéphyr & Borée et JIFMAR) actuellement en construction, un roulier hybride de 121 mètres de long qui transportera la fusée Ariane 6 pour le compte d'ArianeGroup. Le navire devrait être mis à l'eau début 2023. AYRO prévoit la création d'une centaine d'emplois à terme dans la région.

Une autre usine est en cours de conception par Airseas qui s'est installée à Nantes et qui va produire et commercialiser des ailes de kite. Son objectif est de produire 1 000 unités de plusieurs tailles (500, 1 000, 2 000 m²) d'ici 2030, pour équiper des bateaux de 100 à 400 mètres de long. Au total, d'ici 2025, près de 200 emplois seront créés. Airseas a installé son prototype de 500 m² sur le roulier « Ville de Bordeaux » de Louis Dreyfus Armateurs (LDA), qui réalise des transatlantiques entre Montoir-de-Bretagne et Mobile.

L'aile gonflable montée sur un mât télescopique rabattable de Wisamo (Miche-

1. Nelissen D. et al, Study on the analysis of the market potentials and market barriers for wind propulsion technologies, CE Delft, novembre 2016.
2. The Frontier Economics Report (July 2019), rapport pour le ministère des transports du Royaume-Uni.

lin) est testée par le skipper Michel Desjoyaux. Un prototype automatisé, d'une surface de 100 m², sera installé sur le roulier porte-conteneurs MN « Pélican » de la Compagnie maritime nantaise (CMN) d'ici la fin de cette d'année. Wisamo a choisi Nantes comme ville d'ancrage.

Les Chantiers de l'Atlantique développent le projet de paquebot à voiles *Silenseas*, qui intègre des voiles composites *Solid Sail* sur le gréement à balestron *Aeol Drive*. Un mât de 40 mètres et une voile de 500 m² sont actuellement testés sur le site de Saint-Nazaire après un premier démonstrateur de 50 m² sur la jetée du port de Pornichet fin 2019. Il faudra attendre l'été 2022 pour observer la solution *Solid Sail Aeol Drive* en grandeur réelle. Avec un coût de 18 M€ pour ce futur démonstrateur, les Chantiers de l'Atlantique ont pu compter sur les aides publiques à hauteur de la moitié de la somme. Ces innovations technologiques entrainent dans leur sillage un ensemble de fournisseurs issus des Pays de la Loire et de Bretagne tels que Multiplast, Avel Robotics, Lancelin etc.

D'autres équipements sont aussi en cours de développement tels que le profil épais d'ACCWING, le profil épais rigide de CWS Morel, le profil aspiré développé par le CRAIN et REEL, le kite développé par « Beyond the Sea » ou encore le profil épais développé par ADD Technologie.

Du côté des armateurs, Neoline travaille sur la construction d'un roulier de 136 mètres doté du gréement *Solid Sail* pour une voilure totale de 3 000 m². Ce navire desservira une ligne pilote entre Saint-Nazaire, Saint-Pierre et Miquelon, Baltimore (USA) et Halifax (Canada). L'entreprise poursuit sa recherche de financement et a le soutien d'une quinzaine de chargeurs dont Renault, Bénéteau, Manitou entre autres. L'objectif est une mise en service du premier Neoliner d'ici 2024-2025.

Zéphyr & Borée et l'importateur d'épices bio Arcadie lancent Windcoop, une nouvelle compagnie maritime organisée en coopérative. Celle-ci prévoit un premier voilier cargo de 85 mètres conçu par Dykstra et Groot Ship Design pour desservir dès 2025 la ligne France-Mayotte-Madagascar.

TOWT a signé un contrat avec le chantier Piriou pour la construction d'un premier Classe Phénix de 80 mètres et 2 500 m² de voiles en propulsion principale tandis que « Grain de Sail » attend la livraison de son second voilier-cargo, 52 mètres, en 2023, par le même chantier, qui construit par ailleurs le voilier-ravitailleur du Polar Pod, Persévérance, 43 mètres, pour une livraison la même année. Au moins sept navires français seront équipés d'une propulsion par le vent en 2023 ainsi que deux navires français avec des technologies étrangères, dont le Marfret Niolon (Marfret) et un navire de LDA.

Parallèlement à l'intérêt des armateurs, émerge une demande des chargeurs pour ce type de solutions mais l'offre n'est pas encore suffisante pour y répondre. Le transport des produits à haute valeur ajoutée constitue un marché moteur pour le secteur.

Les outils de simulation de performance et de routage météorologique développés par les entreprises spécialisées comme D-ICE Engineering, le CRAIN, SYROCO ou BVS M&O constituent une aide à la décision pour les armateurs. L'objectif est de prévoir le comportement du navire, en modélisant chacun de ses éléments : voile, carène, système propulsif, en mesurant les réactions des uns par rapport aux autres (mesure de forces, analyse structurelle) et en considérant l'impact de l'environnement (vent, vagues, courant) sur le système global (vitesse, tenue à la mer, mouvements du navire). Le routage statistique que certains proposent vise à confronter le modèle de navire aux conditions réelles de navigation qui auraient été rencontrées dans le passé. A partir d'un grand nombre de calculs de routes optimales, il est alors possible d'avoir des statistiques fiables sur la consommation réelle du navire, les conditions rencontrées et les économies de carburant associées à un système de propulsion par le vent. Même sans voile, le routage permet de gagner plus de 5 % de consommation.

Le futur cargo voilier Canopée - Source : « Zéphyr et Borée »

LES ACTIVITÉS DE SOUTIEN

Le financement

L'accès au financement constitue sans doute le principal frein de la filière de la propulsion des navires par le vent. Notamment lorsqu'il s'agit de franchir le cap de la R&D au prototypage. Le passage de la courbe d'apprentissage, des effets d'échelle et des premières séries est encore difficile. Actuellement, les taux de fret sont proches des taux des années 2000 tandis que les prix des soutes sont deux fois plus élevés, de sorte que les opérateurs sont confrontés à des marges plus faibles. En parallèle, les 40 premières banques mondiales ont réduit leurs capacités de financement alors que la flotte mondiale ne cesse d'augmenter. Ces éléments entrainent un important déficit de financement. Les banques européennes sont particulièrement touchées par cette situation

et l'augmentation des ressources des banques asiatiques ne parvient pas à combler ce déficit. Or, la décarbonation du transport maritime nécessite des capitaux pour la construction de nouveaux navires, plus coûteux, ou pour le rétrofit de navires existants. À cet égard, le prix du carbone aura également une incidence sur l'exploitation et le résultat financier. La commission environnement du Parlement européen a examiné le mois dernier quelques textes clés de la future politique climatique de l'UE et a voté à une large majorité en faveur de deux des principales mesures défendues par les armateurs européens. À savoir le partage de responsabilités entre le propriétaire et l'exploitant (l'affréteur) et la restitution à hauteur de 75% des revenus générés par les ventes de quotas pour financer les technologies de rupture nécessaires à la décarbonation. Ce qui donnera un coup de pouce aux technologies de transition. L'entrée du transport maritime dans le marché carbone européen, actuellement en négociation au Parlement européen, devrait valoriser toute économie réalisée en matière d'émissions de CO_2.

Néanmoins, les acteurs pionniers de la propulsion par le vent sont majoritairement des nouveaux entrants dans le secteur, et les navires équipés de voiles n'existent plus depuis 100 ans dans la marine marchande. Les projets ne disposant pas de « track record » peinent à déclencher des emprunts auprès des banques tandis que la multiplicité des technologies disponibles freine les investisseurs qui souhaitent trouver "la" technologie la plus profitable. Cela retient l'arrivée de capitaux importants pourtant nécessaires pour monter de véritables outils de production industrielle. D'où le recours de certains armateurs aux plateformes d'investissement participatif (LITA, WISEED…). Pourtant, une chose est sûre : le vent est gratuit et le restera.

Or le coût en carburant représente 20 à 35 % des dépenses d'exploitation du navire. C'est pourquoi un navire propulsé par le vent permet de réduire la dépendance à la disponibilité et à la volatilité des coûts des futurs carburants alternatifs et de réduire le risque financier. Pour le sujet des assurances, se référer au livre blanc publié par l'association Wind Ship3.

La règlementation

L'adaptation de la règlementation internationale (SOLAS, COLREG, MARPOL) à ces nouveaux modes de propulsion fait parfois défaut d'où une implication forte des sociétés de classification et de l'État du pavillon pour aider les projets. En France, c'est la DG AMPA (Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture) ainsi que ses services déconcentrés dont les DIRM (direction interrégionale de la Mer) et les CSN (Centre de sécurité des navires) qui sont chargés d'étudier la conformité des navires non délégués aux sociétés de classification (navires à passagers quelle que soit la longueur et tout navire de longueur inférieure à 24 m) et de délivrer les titres de sécurité et de prévention de la pollution (conformité du navire).

Pour les navires délégués, l'étude de conformité est réalisée par la société de classification, seules les exemptions ou conceptions alternatives sont étudiées et analysées par les services de l'administration précédemment cités. Pour tous les navires, l'immatriculation et la délivrance des permis d'armement (équipage) sont délivrés soit par les DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) soit par le RIF (Registre International Français) basé à Marseille.

La convention SOLAS, demande d'accorder une attention particulière à la fiabilité des éléments de propulsion essentiels qui ne sont pas montés en double et peut exiger que le navire dispose d'une source séparée de puissance de propulsion lui permettant d'assurer une vitesse suffisante pour naviguer, surtout s'il s'agit d'installations non conventionnelles. La réglementation nationale fixe même cette vitesse minimale à 7 nœuds. Tout navire propulsé par le vent doit disposer d'un moteur pour réaliser les manœuvres de port voire pour maintenir une vitesse minimale lui permettant de respecter les délais.

Les équipements de propulsion vélique positionnés sur le pont extérieur peuvent parfois occulter la visibilité depuis la timonerie et la visibilité des feux de navigation. Sur les navires neufs, cette contrainte est intégrée par les architectes navals qui dans la majorité des cas positionnent la timonerie sur l'avant du navire et anticipe la problématique. Sur les navires existants, des solutions d'équivalence à la règle sont recherchées par les architectes navals ou les bureaux d'études en association avec les équipementiers (caméras déportées …). L'État du pavillon est alors sollicité pour analyser la capacité de la solution à répondre à l'objectif de la règle en vue d'y délivrer un certificat d'exemption ou déclarer une équivalence à la réglementation. Que ce soit la convention SOLAS, les règlementations nationales ou européennes il n'y a pas de critères de stabilité spécifiquement adaptés aux navires sous voiles. Il leur est donc appliqué les critères de stabilité conventionnels d'un navire à propulsion mécanique dans le cas où l'équipement de propulsion par le vent n'est pas déployé. En complément, il leur est appliqué des cas de stabilité supplémentaires avec les équipements de propulsion par le vent déployés. La stabilité est ainsi évaluée dans les conditions les plus défavorables. Il n'y a donc pas de difficultés insurmontables car l'administration, avec l'appui de la société de classification, examine au cas par cas chaque navire et configuration afin de trouver une conception qui réponde aux objectifs de la réglementation.

En 1987, le Bureau Veritas a publié une Note règlementaire NR 206 « Classification des installations de propulsion éolienne à bord des navires ». Cette directive technique a été mise à jour en 2020 et intègre les derniers développements technologiques en matière de propulseurs (kite, mât-aile …), de taille de gréements de plus en plus imposante, de nouveaux matériaux (composite, cordage synthétique), d'analyse de risques, d'évolutions des méthodes de calculs (EF), d'automatisation et de monitoring, ou encore d'évolutions de la règlementation,

des calculs de stabilité, et de prise en compte des considérations d'efficacité énergétique (impact sur le calcul de l'EEDI).

La formation

Enfin, l'enjeu de la gestion à bord de ces nouveaux équipements et de la mise en sécurité du navire en cas d'urgence est important et les assurances demandent des preuves de la formation des marins en la matière. C'est pourquoi l'association Wind Ship, l'École Nationale Supérieure Maritime et la société D-ICE Engineering, travaillent au développement d'un référentiel de formation pour la conduite optimisée des navires propulsés par le vent.

Ainsi, dès 2023, un module de formation continue théorique et pratique pourra être proposé aux opérateurs et à leurs marins. Météorologie, rappel des principes physiques de l'hydro et de l'aérodynamique, et sécurité feront partie des sujets abordés pour une navigation optimisée et en sécurité.

Ces sujets seront également abordés par l'État du pavillon dans le cas de la certification du navire et de la compagnie au code ISM (gestion de la sécurité).

L'accompagnement institutionnel

L'accompagnement institutionnel peut se faire à plusieurs échelons : européen, national et territorial. Des aides de l'UE existent au travers d'appels à projet lancés par la Commission européenne (DG MARE), comme celui lancé en 2021 intitulé Blue Economy Window call 2020. Financé par le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP ou EMFF), cet appel était destiné à soutenir les PME innovantes du secteur maritime. Dans ce cadre, AYRO avait obtenu de l'UE un engagement de 2,36 M€ afin de conforter la pré-industrialisation, les tests, la validation, les suivis de performance de ses Oceanwings. Deux appels à projet « Horizon Europe » ont visé les sujets de propulsion par le vent en 2022.

Sur le plan national, en France, la loi de finance 2022 a été accueillie très favorablement par le secteur. Elle facilite le recours aux énergies propres avec un dispositif de suramortissement enfin applicable. Sont éligibles les navires de commerce battant pavillon d'un État membre de l'UE ou de l'EEE. Elle permet aux entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition de déduire de leur résultat imposable des sommes dont le montant varie en fonction des équipements « verts » acquis (Art. 39 decies C Code général des impôts).

La propulsion principale décarbonée4 fait l'objet d'un suramortissement de 125% selon le Code général des impôts. Il est précisé que le vélique comprend : « les équipements véliques : mâts, ailes, rotors, kite et son système de commande, voiles, cordages, accastillage, gréement, quilles et lests ou ballasts (qui sont installés en supplément des lests ou ballasts utilisés lorsque le navire n'est pas chargé). » Jusqu'à cette dernière loi de finance, les équipements auxiliaires de propulsion par le vent ne bénéficiaient que d'un taux de suramortissement de 20 % sur la valeur d'origine du bien. Ce taux a pu être révisé pour atteindre 85 %, rendant enfin le dispositif plus incitatif pour les armateurs. Aujourd'hui, il reste encore à définir la notion de propulsion principale et auxiliaire notamment pour les équipements de propulsion par le vent autres que les voiles conventionnelles, car la définition actuelle repose sur une norme qui a été déterminée pour ces voiles conventionnelles.

À noter que cette aide d'État est unique dans l'UE et qu'elle est strictement encadrée par le droit européen. Les industriels développeurs de solutions peuvent candidater aux différents appels à projets lancés par Bpifrance comme le dispositif « Première Usine » qui vise à accélérer l'émergence de premières réussites d'industrialisation par des start-ups industrielles ou PME ETI innovantes. Il s'inscrit dans le cadre du plan d'investissement « France 2030 ».

À l'échelon régional, le soutien de la filière peut se manifester de différentes manières : enveloppes dédiées sous forme de subventions, prêts, garanties d'emprunts, fonds d'investissements. Elles peuvent cofinancer des structures d'accompagnement des entreprises comme les pôles de compétitivité ainsi qu'organiser des événements autour de la propulsion par le vent.

Les régions Pays de la Loire et Bretagne capitalisent respectivement sur des années d'expérience de la course au large pour la Bretagne, de la construction de navires de croisière pour la région Nantes Saint-Nazaire. De plus, ces deux régions bénéficient de la présence d'un tissu d'entreprises dense travaillant dans l'industrie navale et le nautisme. La propulsion par le vent regroupe des fabricants et fournisseurs d'éléments ou de sous-ensembles, des services d'ingénierie ou de modélisation, de la maintenance, de la construction navale, des armateurs, des chargeurs…

Ce biotope est source d'attractivité et de montée en compétences et est pourvoyeur de nouveaux emplois comme en témoigne la récente étude de l'agence Bretagne Développement Innovation (BDI) qui dénombre 156 entreprises intéressées par le secteur, pour un chiffre d'affaires de la filière estimé à 28 M€. Les projets développés en Bretagne portent aussi bien sur différentes briques technologiques que sur des lignes de transport régulières ou des projets de cabotage à l'échelle locale.

En Pays de la Loire, la Région soutient différents projets, comme l'implantation d'Airseas, le projet de Neoline, le projet de formation des marins piloté par Wind Ship ou encore le développement d'un nouvel outil porté par BVSolutions M&O pour estimer les performances des technologies. Nantes Saint-Nazaire Développement et Wind Ship ont déjà fixé la deuxième édition de Wind For Goods qui aura lieu les 1er et 2 juin 2023 à Saint-Nazaire. Cette rencontre internationale des acteurs de la propulsion par le vent témoigne bel et bien d'une filière en pleine ascension.

Lise DETRIMONT (Déléguée générale Wind Ship) et Camille VALERO (ISEMAR) ▪

EMBARQUEMENT RÉUSSI CHEZ AIRSEAS

Dans la Marine marchande, tout marin s'est un jour ou l'autre posé la question d'une possible reconversion à terre après des années à naviguer sur les mers du globe. J'en fais partie.
Quoi de mieux après 15 ans dans la Marmar, qu'un retour en mer ponctuel sur une route entre Montoir de Bretagne et Mobile (USA) autour d'un projet passionnant ?
En septembre 2021, j'ai donc atterri chez Airseas[1] à Nantes. Dans cette entreprise, on alterne le développement de notre système de traction par Kite pour les navires de commerce dit « Seawing », avec les essais en mer sur le navire roulier « Ville de Bordeaux » de la compagnie Louis Dreyfus Armateurs, affrété par Airbus.

J'ai donc embarqué sur ce navire début mars 2022 pour le compte d'Airseas dans le cadre de la campagne d'essais en mer. J'ai retrouvé un cadre maritime bien connu, celui d'un navire sur lequel j'ai déjà embarqué deux fois en 2010 et 2011 (comme me l'a rappelé mon Livret Professionnel Maritime). J'ai même retrouvé d'anciens collègues mais avec un changement total de casquette sur cet embarquement.
Le déroulement des essais reste intense et les ajustements techniques sont permanents quand on travaille sur un prototype en plein développement. Mes collègues d'Airseas, qui pour la plupart n'ont jamais mis un pied à bord d'un navire de commerce, ont apprécié l'expérience à bord du « Ville de Bordeaux ». C'est un nouveau monde, une nouvelle culture qu'ils ont pu découvrir, et j'étais ravi de le partager avec eux.

La très bonne coopération avec l'équipage du « Ville de Bordeaux » nous a permis d'obtenir des créneaux d'essais et d'en apprendre chaque jour un peu plus sur la mise au point de notre système. Seul bémol de cette transat, Eole et Poséidon qui n'étaient pas toujours d'accord avec notre feuille de route pour les essais. Pas toujours évident à cette période de l'année, au vu des conditions en Atlantique Nord… Il faut en effet réunir les conditions météo favorables à nos besoins spécifiques d'essais. Aujourd'hui, nous progressons et franchissons, étape par étape, des jalons clés.
Après des premiers essais de test unitaires sur chacun des composants du système, puis de pliage, dépliage, montée de l'aile au mât, nous sommes maintenant dans des phases plus avancées, avec plus de défi, et d'adrénaline avec au bout la satisfaction d'un essai réussi. Nous gagnons en confiance, et en connaissance du comportement de notre aile.
La décarbonation dans le transport maritime avec le retour du vélique est en plein essor. Aujourd'hui, cette filière du transport maritime, dont Airseas fait partie, est portée par un collectif composé de nombreux acteurs, en France[2] comme à l'étranger. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a fixé au secteur du transport maritime un premier objectif ambitieux : d'ici 2030, réduire de 40 % ses émissions carbone[3].
Le vent est une ressource gratuite, inépuisable et « zéro carbone », mais surtout une solution non seulement immédiate, mais qui a pour vocation, à terme, d'être complémentaire aux fuels alternatifs (comme l'hydrogène, par exemple) qui ne seront disponibles en quantité suffisante que d'ici une dizaine d'année, et ce à un prix deux à trois fois plus cher que les carburants fossiles actuels. Cela fait d'ailleurs de nombreuses années que l'Agence Internationale de l'énergie (AIE) rapporte une tendance lourde à la hausse des prix énergétiques.
La troisième dimension s'ouvre dès maintenant au monde maritime. Il faudra désormais, à tout bon chef de quart, lever la tête de ses écrans, et observer si un « Seawing » n'est pas en vol au-dessus de sa tête.

Jean-Baptiste Heuzé
(LH2006 - DESMM) ▪

1. www.airseas.com/

2. www.wind-ship.fr/livre-blanc
3. https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/18-MEPCGHGprogramme.aspx

LA SITUATION DU PILOTAGE MARITIME EN FRANCE
TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR SUR LE PILOTAGE SANS JAMAIS AVOIR OSÉ LE DEMANDER !

Compte-rendu par le Secrétaire général d'HYDROS, Yves-Noël Massac

Conférence d'André Gaillard, Secrétaire général de la Fédération Française des Pilotes Maritimes, prononcée le 26 mars 2022, lors de l'Assemblée générale de la section Île-de-France du Mérite Maritime

André Gaillard est né à Nice en 1972. Il entre à l'école nationale de la Marine Marchande de Marseille en 1991 et obtient son brevet de Capitaine illimité (C1NM) en 2001 après avoir navigué principalement sur des navires à passager (ferries et croisière). Il devient pilote du port de Marseille-Fos en 2003, puis des ports de Nice-Cannes-Villefranche en 2008. C'est la particularité de la Méditerranée avec ces 2 stations de pilotage qui sont liées. Il est élu président de la station de pilotage de Nice en 2015, fonction qu'il occupe jusqu'en 2020. Il est nommé conseiller technique de la Chambre de Commerce Nice-Côte d'azur en 2016 et élu président de l'Union Maritime 06 (association regroupant les professionnels du monde maritime et portuaire local) en 2018. En plus de promouvoir le métier de pilote, André Gaillard apporte une vision plus large en plaidant pour la modernisation des infrastructures portuaires françaises et en soutenant le secteur du transport maritime dans son ensemble. L'un de ses objectifs est d'informer le public et de conseiller les élus sur les atouts environnementaux du commerce maritime, en tant que mode de transport le moins polluant par tonne ou par passager, tout en promouvant des solutions de technologies plus vertes.

André Gaillard lors de la conférence. (Photo : Y-N. Massac)

Il est secrétaire général de la FFPM depuis juillet 2021 quand son prédécesseur, Henry Caubrière, a pris la présidence en remplacement de Jean-Philippe Casanova et membre de la section IdF du Mérite Maritime. Le siège de la FFPM est à Paris.

LE PILOTAGE MARITIME FRANÇAIS

90 % des échanges mondiaux de marchandises se font par voie maritime. Les navires sont de plus en plus grands mais les ports maritimes n'ont pas grandi dans les mêmes proportions. Par exemple à Nice, le port n'a absolument pas évolué depuis 1907. Les bassins et les quais sont ceux de 1907. Les ferries mesuraient environ 120 m de long dans les années 1970, 150 m au milieu des années 1980, 200 m au début des années 2000 et aujourd'hui la plupart des ferries font 230/240 m. Les navires grandissent en longueur mais aussi en largeur et en hauteur. Un navire comme l'Oasis of the Seas fait 80 m de haut par rapport à sa quille pour 360 m de long. Il y a 16 ponts passagers. Sa largeur est de 60,5 m pour seulement 47 m à la flottaison. Les porte-conteneurs les plus gros peuvent atteindre 16/17 m de TE à pleine charge pour 400 m de long et plus de 61 m de large. A l'exception des pétroliers dont la taille a diminué (plutôt 250 ou 280 m au lieu des 340 à plus de 400 m), tous les autres types de navire ont grandi.

La conséquence, en proportion, les ports deviennent de plus en plus étroits et c'est pourquoi il y a besoin de pilotes malgré les nouvelles technologies.

Beaucoup de gens se demandent pourquoi il y a encore des pilotes au XXIe siècle. Il est vrai qu'au XV ou XVIIIe siècles on les appelait des "pratiques". Ils étaient souvent d'anciens pêcheurs qui connaissaient bien les fonds, les courants, les vents et la configuration géographique de leurs ports. Et aujourd'hui avec les cartes électroniques, avec les nouveaux moyens de propulsion des navires, azipods, propulseurs d'étrave, etc…, on se demande pourquoi il y a toujours besoin de pilotes. Tout simplement parce que les manœuvres sont de plus en plus compliquées. Les navires sont très grands et il y a toujours des vents et du courant. A Marseille, quand on rentre des porte-conteneurs de 370 m ou 400 m et qu'il y a 30 ou 40 nœuds de Mistral, la surface de voilure est très importante et les navires dérivent beaucoup, comme peut le confirmer notre président et Capitaine de remorqueur, Fabrice Viola. Il y a aussi le bras de levier technologique. Les navires étant de plus en plus grands, il y a de plus en plus d'argent qui est mis en œuvre dans ces transports, des milliards et des milliards de dollars aussi bien pour les navires à passagers que les navires de charge, et il est donc important d'assurer la sûreté et la sécurité de ces manœuvres. Voilà le gros le rôle, en gros, des pilotes.

En France, nous avons 330 pilotes qui sont des hommes et des femmes (3 actuellement, stations de Seine, Martinique et Brest récemment). Ces pilotes sont évidemment qualifiés et

ils embarquent à bord de tous les navires, à partir d'un certain seuil, pour assurer la sécurité de la manœuvre dans les eaux resserrées des ports de commerce, en France métropolitaine et en outre-mer.

Catherine Cornu, première femme pilote maritime de France, entrée à la station de pilotage de la Seine-Caen-Dieppe en 2000. Ancienne présidente de la station de 2016 à 2019. Actuellement Présidente du Propeller Club de Rouen et membre du Conseil d'Administration d'HYDROS.

Le pilotage maritime est un service d'intérêt général au bénéfice de :

- la fluidité du trafic maritime. Il en va de la compétitivité du port compte-tenu des enjeux financiers. Les navires ne peuvent plus attendre et il faut donc optimiser les mouvements pour les accostages et les appareillages, pour faire croiser les navires en respectant les vitesses spécifiques. Ces croisements sont particulièrement délicats dans les chenaux étroits compte-tenu des effets de berge ou de surpression entre les navires,
- l'économie locale et nationale,
- la protection des ouvrages portuaires. Pour l'accostage d'un VLCC (Very large Crude Carrier), la vitesse de rapprochement vers le quai est au 1/10 de mètre par seconde pour la phase finale afin de ne pas détériore le quai ou l'appontement. Le pilote dispose d'outils pour mesurer et maîtriser cette vitesse. La protection des grues et portiques est aussi essentielle compte-tenu du coût de ces équipements et des conséquences d'avoir un équipement HS sur la capacité du port et son trafic avec des pertes d'exploitation (entre la commande d'un portique et sa mise en service effective, il peut s'écouler 3 à 4 années),
- la protection de l'environnement,
- la sécurité et la sûreté maritime.

Dans tous les ports du monde, et ce n'est pas une spécificité française, il y a ce qu'on appelle un seuil minimum de longueur à partir duquel le pilotage est obligatoire. Le seuil n'est pas le même dans tous les ports. À Bastia, 45 m, à Marseille 70 m sauf pour les navires avec des marchandises dangereuses pour qui le seuil est à 50 m, à Nice, 50 m, à Cannes, 80 m, etc… Chaque port a ses spécificités. À noter que le capitaine d'un navire qui est inférieur à ces seuils, peut parfaitement demander l'assistance d'un pilote, par exemple si le capitaine ne connait pas le port ou si les conditions météo sont difficiles. Les pilotes sont nommés pour une zone géographique donnée. Déjà de bien connaître une zone prend énormément de temps, alors il n'est pas possible de connaître toutes les zones. Pour Marseille-Fos la zone de compétence du pilotage va des Saintes-Maries-de-la-Mer jusqu'au Cap du Dramont au-delà de St-Raphäel. Les révisions pour passer un concours de pilotage à Marseille, c'est 12 mois de travail en ne faisant que ça, sans naviguer. Il faut apprendre les règlementations internationale et européenne, la règlementation nationale et les règlementations locales (écluses et ponts tournants par exemple) et apprendre par cœur toute la zone géographique. Il faut que le pilote ait l'expertise d'assurer son travail sans aide électronique (radar, sondeur, carte électronique, etc…) afin de pouvoir intervenir de jour comme de nuit dans des conditions dégradées. Il faut donc connaître tous les amers et repères à terre mais aussi les lignes de sondes. Il faut tout savoir pour le concours et après, il faut entretenir ses connaissances car on finit par en oublier un peu.

Le rôle du pilote selon la définition du code des transports : « *Le pilotage consiste dans l'assistance donnée au Capitaine par un personnel commissionné par l'État pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades, et eaux maritimes des fleuves et des canaux* ». Ce rôle de conseil au Capitaine, vous l'avez tous en tête parce que c'est évidemment le rôle que tout le monde connait.

Il y en a d'autres : **La défense des intérêts économiques :**

- Fiabilité: Service disponible H24, 7/7, 365 jours par an, jour & nuit, par tout temps. Il n'y a jamais de grève chez les pilotes. Même en cas de grèves des services portuaires, les pilotes essayent de trouver des solutions.
- Fluidité du trafic.
- Contribution à la productivité des installations portuaires et à la compétitivité du port.

Une mission sécuritaire :

- Sécurité du personnel, en particulier des lamaneurs qui doivent récupérer les aussières des navires, parfois lourdes et grosses voire métalliques, pour les capeler à terre. Il faut s'assurer de ne pas coincer le ou les canots de lamanage entre le navire et le quai (en particulier pour les gardes) en maîtrisant la vitesse de rapprochement vers le quai en particulier en cas de vent accostant.
- Sécurité de la manœuvre.
- Protection de l'environnement.
- Préservation des installations portuaires.

C'est un peu un rôle de chef d'orchestre en travaillant avec les remorqueurs, les lamaneurs, le port via les officiers de port, en binôme avec le Capitaine du navire. Mais les rôles de chacun sont bien distincts. Le Capitaine est en charge de son navire et de son équipage et le pilote a la vue globale de la situation et fait entrer en compte les autres navires en particulier lors des croisements.

Autre mission, le devoir d'assistance :

Il date des années 70/80. *« Même s'il*

n'en a pas été requis et sauf le cas de force majeure, le pilote doit prêter en priorité, nonobstant toute autre obligation de service, son assistance au navire en danger, s'il constate le péril dans lequel se trouve ce navire » (Article L 5341-2 code transports). Par exemple, un pilote rentrant à terre avec la pilotine après son service qui constate par fort Mistral qu'un navire au mouillage est en train de chasser, doit "sauter" sur le navire au lieu de rentrer voir le match de foot, réveiller éventuellement l'équipage, et aider le navire à reprendre son mouillage.

Autre rôle important : **Le devoir de signalement :**

Renforcé par une directive européenne de 1995 (Directive 95/21/CE).

Les pilotes connaissent toutes les règlementations, nationales, européennes et internationales, SOLAS, MARPOL, ISM, COLREG, STCW, LL69… et doivent s'assurer chaque fois qu'ils mettent le pied à bord d'un navire (Ils sont souvent le premier représentant de l'État à mettre le pied sur un navire qui arrive de l'étranger et 98 % des navires qui escalent dans un port français ne battent pas pavillon français. Mais parfois aussi les seuls et en tous cas les derniers lors de l'appareillage) de l'état apparent du navire et pouvoir signaler à l'autorité compétente (gendarmes maritimes, affaires maritimes, douanes, capitainerie – qui fera souvent le relais), une irrégularité observée. Ce peut-être un sachet de drogue échangé sur un yacht, un timonier qui s'endort à la barre sur un navire à l'équipage sous-payé, des instruments de navigation obligatoires qui ne fonctionnent pas.

Rôle de Sûreté maritime et portuaire :

Depuis 2020 et avec l'augmentation du risque terroriste, il y a eu une modification du Code des Transports et il revient dorénavant aux pilotes français le devoir de signalement en matière de sûreté maritime. Il ne faut pas mélanger sûreté et sécurité. En matière de sûreté, il s'agit du terrorisme, de la contrebande, etc… Il y a donc eu de mis en place une "Alerte discrète". C'est-à-dire que quand le pilote monte à bord du navire, il contacte la capitainerie pour s'annoncer, comme d'habitude, et comme il y a un "mot secret" ou une "phrase secrète" dans chaque station de pilotage qui a pour but de déclencher une alerte discrète, le pilote peut l'utiliser pour signaler un problème. La réaction du correspondant reste "discrète", comme par exemple, *« votre place à quai n'est pas encore disponible, vous devez donc aller au mouillage ou attendre à l'entrée du port »*. L'officier de port dispose d'une check-list pour contacter les douanes, la gendarmerie, le GIGN, etc… Des entrainements sont d'ailleurs effectués plusieurs fois par an avec par exemple la simulation d'une attaque terroriste sur un ferry. Des listes de personnes recherchées sont disponibles et comme les ferries ou les navires à passagers doivent diffuser les listes de passagers aux gendarmes maritimes, il est possible parfois de retrouver des personnes en cavale depuis plusieurs années. Les gendarmes interviendront pour interpeller ces personnes avec la coopération des pilotes qui connaissent plus les navires. Ils peuvent embarquer à la suite du pilote, par l'échelle de pilote. Le choix d'un poste à quai spécifique peut être décidé pour faciliter l'intervention comme de mettre le navire l'arrière à quai face au soleil pour éblouir les conducteurs en sortie du navire et pour rendre la présence des forces de l'ordre moins visible de ce fait sur le quai. Le pilote se charge de rassurer le Capitaine.

Les pilotes travaillent donc en matière de renseignement maritime, avec les autorités.

Dans le même esprit, il y a une **collaboration avec la Marine Nationale :**

- Certains pilotes sont expert maritime auprès du Préfet Maritime.
- Expertise en matière de mouillages et pour protéger les champs de posidonies avec de nouvelles règles de mouillage et l'établissement de nouvelles zones de mouillage pour chaque type de navire en fonction des conditions météo
- Conférences/cours de manœuvre à la FAN (Force d'action Navale).
- Formation EEI (Équipes d'évaluation et d'intervention) pour certains pilotes pour éventuelle intervention.
- Expertise DP (Positionnement dynamique) pour établir de nouvelles règles d'utilisation en particulier en Méditerranée, afin de limiter la pollution de l'air et sonore puisque les machines tournent toujours, même navire à l'arrêt, pour garder la position sans mouiller, de plus en plus de navires étant équipés de ce système (Ferries, navires à passagers, yachts, navires de services, etc…).

Collaboration avec les MRCC/CROSS (Maritime Rescue Co-ordination Centre – généralement à l'étranger + Nouvelle-Calédonie/Centre régional opérationnel de surveillance et sauvetage – en métropole et Antilles, Guyane, Réunion). A Tahiti on a affaire à un JRCC (Joint Rescue Coordination Centre).

- EVASAN : Évacuation Sanitaire (Aide principalement linguistique compte-tenu du très bon niveau d'anglais des pilotes qui n'est pas forcément partagé par les opérateurs des CROSS). Donc rôle de médiateur et traducteur, voire intermédiaire entre le médecin d'un navire à passager et Purpan, le CCMM, centre de consultation médical maritime français.
- SAR : Search And Rescue, avec les moyens nautiques des stations qui sont opérationnels en quasi permanence dans les grandes stations.
- Informations sur les mouillages

LA FORMATION DES PILOTES.

- "Doublures" afin d'acquérir de l'expérience par transmission de connaissance entre les anciens et les nouveaux pilotes.
- Formation progressive et continue. A Marseille, il faut 10 ans pour former un pilote apte à tous navires. Ils commencent par de petits navires sans marchandises dangereuses, puis année après année, la taille des navires pilotables augmente et ils sont autorisés à servir les navires transportant des marchandises dangereuses. Les limites peuvent être aussi basées sur la météo pour les débuts.
- Module d'entretien des connaissances chaque année, pour se rap-

peler la règlementation et connaître son évolution, en particulier.
- Bridge Ressource Management : Gestion des ressources humaines sur la passerelle. Gestion inspirée de ce qui se fait dans l'aviation. Mise en place d'un "Passage planning" entre le pilote et le Commandant (La planification du passage ou la planification du voyage est une procédure permettant d'élaborer une description complète du voyage d'un navire du début à la fin, avec vitesses, caps, points tournants, lieu de prise du ou des remorqueurs, etc…). Cela permet au Commandant de pouvoir contrôler ce que fait le pilote plus facilement et de lui signaler des écarts éventuels par rapport au plan établi. La répétition des ordres/conseils donnés par le pilote est importante pour s'assurer de la bonne compréhension de ceux-ci par l'exécutant. Deux types de pilotage : Le pilotage indirect qui concerne en général les paquebots, ferries et certains navires spéciaux où c'est le Commandant qui manœuvre sous la surveillance du pilote, et le pilotage direct qui concerne la très grande majorité des cas où c'est le pilote qui manœuvre sous la surveillance du Commandant.
- Commission RETEX (Retour d'expérience), pour analyser les accidents et les presqu'accidents.
- Simulateur / Port Revel.
- Stages d'Anglais

En haut, image d'un simulateur. En bas, vue réelle.

LE RECRUTEMENT :

- Âge limite : 35 ans avec quelques dérogations en Outre-mer et en Corse.
- 72 mois de navigation effective
- Brevet de Capitaine illimité

ORGANISATION DU PILOTAGE EN FRANCE :

- 30 stations (22 en métropole et 8 dans les Outre-mer) et une coopérative de pilotes hauturiers
- 330 pilotes
- 400 employés dont les équipages des pilotines
- Une centaine de pilotines
- 3 hélicoptères (Dunkerque, Le Havre et Bordeaux), 3 avions pour la Nouvelle-Calédonie dont la zone d'activité est très étendue.
- 1 bateau pilote, La Couronnée IV (Construite en 2007 – pour en savoir plus : http://www.marine-marchande.net/Reportages/LaCouronnee/0-LaCouronnee.html), pour la station de la Loire.

Le bateau-pilote La Couronnée IV en rade de Saint Nazaire, avec une de ses pilotines à l'eau se dirigeant vers un navire pour récupérer le pilote. (Photo : Wikipédia)

LE PILOTAGE MARITIME, UN MÉTIER À RISQUES :

2001-2021, 20 ans d'accidentologie, étude qui vient d'être faite par la FFPM.
- 160 accidents et incidents.
- 1 pilote décédé.
- 3 pilotes définitivement arrêtés (polyfracturés).
- 1 jambe amputée (à Marseille).
- 30 chutes d'échelles : 10 à la mer, avec très peu de conséquences ; 20 sur le pont de la pilotine avec généralement des fractures.
- 4 500 jours d'arrêt de travail enregistrés au total (soit 225 j/an en moyenne). C'est assez élevé rapporté au nombre de pilotes et représente une image de la gravité des accidents.
- Fréquence des accidents : 4 fois inférieure à la moyenne nationale. Cela s'explique par le grand professionnalisme des pilotes.
- Gravité des accidents : 5 fois supérieure à la moyenne nationale.
- Étude avec les pilotes hollandais sur la Maladie d'Alzheimer. Des travaux ont prouvé que cette maladie pouvait être liée à des problèmes de sommeil avec du travail de nuit et des horaires irréguliers. A Marseille, 60 % du trafic a lieu de nuit.

LES DÉFIS D'AUJOURD'HUI POUR LA FÉDÉRATION DES PILOTES

Elle travaille sur plusieurs sujets avec la mise en place de plusieurs commissions :

- Commission Transition Eco Énergétique du Pilotage.
- Commission Transition Numérique et Cyber sécurité.
- Commission Réforme des retraites. Il devient difficile avec l'âge de grimper sur les échelles de pilote. C'est très physique en particulier quand il ne fait pas beau.
- Commission matériel naval et aérien, etc.
- Commission Sûreté nationale.

Pilotine 100 % électrique

Après 43 minutes d'exposé, André Gaillard a proposé de répondre aux questions que pouvait se poser l'assistance.

Voici quelques réponses données :

En France, les pilotes sont organisés dans chaque station sous la forme de syndicats professionnels. Dans certains pays, les pilotes sont fonctionnaires de l'État (en Afrique du Nord par exemple). Une situation mixte existe au Canada. Les pilotes français sont propriétaires de leur matériel. C'est précisé dans le Code des Transports. Les personnes qui travaillent pour les stations sont donc employées des pilotes. C'est l'autorité de tutelle (DML - Délégation à la mer et au littoral) qui décide des investissements en matériel (achat de pilotines) mais c'est la collectivité des pilotes qui investit.

En Allemagne, c'est l'État par les Lands, qui est propriétaire du matériel nécessaire au service. Tout le matériel est acheté et entretenu par les Lands.

En France, les pilotes n'ont pas de contrat de travail. Ils sont nommés, après le concours, par le ministre des transports, sous l'autorité du Premier ministre. Ce qui impose des droits et surtout des devoirs.

C'est le Préfet de région qui fixe les tarifs de pilotage après avis consultatif d'une assemblée commerciale où siègent des pilotes mais principalement les usagers du port. Le nombre de pilote par station est aussi fixé par l'administration en fonction de l'évolution du trafic, de la charge de travail par pilote et des prévisions pour les années à venir. Depuis quelques décennies, le nombre de pilotes a diminué (62 à 42 pour Marseille en 30 ans, plus de 50 à 17 à Bordeaux en 20 ans). Cela s'explique par des navires plus gros mais moins nombreux et une durée plus longue de travail des pilotes avec l'amélioration des conditions de travail.

Ce sont les usagers qui payent les tarifs de pilotage qui sont liés au volume des navires.

Ces recettes de pilotage vont permettre de payer toutes les charges de fonctionnement de la station de pilotage y compris le renouvellement du matériel.

Merci à André Gaillard. Photos : FFPM sauf mentions contraires

Pour en savoir plus sur la FFPM : https://pilotes-maritimes.com/ ▪

UNE FORMATION CHEF DE QUART PASSERELLE AU LYCÉE MARITIME DE NANTES

Le lycée professionnel maritime Jacques Cassard vient de recevoir l'agrément pour lancer une formation "Officier chef de quart passerelle" (OCQP) à la rentrée de septembre.

Le lycée nantais est actuellement le seul à se positionner sur cette formation, *« en bonne entente avec l'ENSM »*, précise son directeur, Alban Salmon, qui était précédemment directeur et responsable pédagogique du site nantais de l'École nationale supérieure maritime.

L'établissement a saisi une opportunité avec la réorganisation de l'ENSM Nantes qui se concentre désormais avec succès sur les formations d'ingénieurs en génie maritime.*« Il y a de la demande d'armateurs qui cherchent des officiers sur la région »*, souligne Alban Salmon. Et le lycée maritime estime que l'écosystème maritime local fait qu'il est justement aisé de trouver des formateurs compétents pour intervenir sur cette formation.

Une quinzaine de places sont ouvertes à la rentrée et une formation probatoire est en cours pour remettre à niveau les stagiaires qui souhaitent déjà l'intégrer. Le LPM Jacques Cassard monte ainsi en compétences puisqu'il ouvrira également à la rentrée un BTS mécatronique, proposé sur un seul autre site en France, au lycée maritime de Paimpol. (D'après Le Marin)

Il faudra voir par la suite comment ces OCQP, s'ils souhaitent progresser dans leur carrière, peuvent rejoindre un cours de Capitaine.

COMPTE-RENDU DE NOTRE AG 2022 AU HAVRE

Tous ceux qui étaient arrivés vendredi 20 mai après-midi ont pu se retrouver pour un dîner précédé d'un pot d'accueil au restaurant de la Société des Régates du Havre, sur le Quai Éric Tabarly. L'invitée d'honneur était Caroline Grégoire, la Directrice générale de l'ENSM. Tout le monde de 24 à 89 ans, était content de se retrouver autour d'un excellent repas.

Samedi 21 mai matin, le Conseil d'administration s'est réuni à 10h00 dans une salle de l'Hydro. Deux membres du CA qui n'avaient pu se déplacer étaient présents en audioconférence. Les sujets du moment ont été abordés, en particulier la situation actuelle de l'ENSM et le projet d'agenda ENSM. Pendant ce temps-là, les autres membres de l'association pouvaient visiter l'exposition "Les Toiles de Mer", organisée par l'association HYDROS, dans le grand hall de l'école.
Le samedi midi, le déjeuner a été servi au Novotel, juste de l'autre côté du bassin Vauban, rejoint via la Passerelle Hubert Raoul-Duval, repas proposé sous forme de buffet.
À 14h00, nous étions de retour à l'ENSM pour l'Assemblée générale.

La belle tablée du dîner du 20 mai à la SRH

RAPPORT DE L'AG 2022 (21 MAI AU HAVRE)

Ouverture de l'Assemblée Générale Ordinaire à 14h00 dans le Grand Amphithéâtre de l'ENSM du Havre.
Il y a 23 membres présents :
B. Apperry, B. Arcas, P. Arlais, P. Aymeric, J-B. Blondel, L. Bonin, A. Connan, C. Cornu, M. Fouliard, F. Jouannet, Ch. Lachèvre, M. Lerat, Y-N. Massac, J-L. Pernollet, J. Perottino, R. Prochasson, I. Puig, A. Ribes, P. Riedinger, M. Salaün, L. Sauteur, R. Vaillant, F. Vanoosten
et 106 pouvoirs ont été reçus :
F. Abiven, L. Allais, N. Aubry, P. Boidron, R. Boissel Dombreval, Ch. Bommelaer, Ph. Bouthet du Rivault, R. Briant, B. Caillard, F. Cambournac, J-Ch. Camenen, B. Carrey, Ph. Casadepax, J-B. Cateau, L. Clairand, A. Coatanhay, L. Colas des Francs, Y. Constantin, G. Courtot, C. Couttin Lequet, S. Cremers, A. Dassonville, B. Datcharry, R. de Cayeux, L-C. de Hogues, G. Decherf, A. Delafoy, Ch. Derouet, R. Derouin, É. Doux, J-C. Dufort, F. Epaule, P. Fœillet, Ch. Fougerat, E. Fourn, J-J. Fournier, A. Frenkel, B. Giland, R. Guilhaume, Y. Guillemot, J-P. Guitard, V. Hamoniaux, P. Harent, B. Holvoet-Vermaut, B. Huriet, M. Iacazio, É. Iliou, B. Jannot, J-P. Jeanjean, R. Jégou, P. Joly, A. Julien, A. Julliard, J-Ph. Labeylie, G. Laforce, P. Laporte, Y. Laurent, Y. Lauri, F. Laverrière, A. Le Barazer, P. Le Cerf, G. Le Falher, X. Le Héricy, P. Lecaulle, Ch. Lecomte, J-F. Légal, H. Massé, J-C. Maur, S. Merabiha, B. Mercier, M. Morin, R. Mornet, X. Mouchet, F-X. Nettersheim, A. Pacteau, Ch. Paranthoën, Y. Pauthier, J-C. Perot, D. Perrot, M. Pitras, D. Quaini, G. Quiesse, O. Quillien, R. Refour, M. Renault, J-P. Richard, M. Rogliano, J. Roux, B. Saint-Jours, M. Salvy, D. Savatier, J. Schirmann, Ch. Souffre, C. Tercinet, D. Thiard, A. Thirion, F. Thomas, Y. Thoraval, P. Tiger, R. Tyl, O. Varin, M-L. Vaucquelin, É. Vêche, L. Vicinati, J-P. Villenave et Ch. Weippert.
Par ailleurs, les membres suivants sont excusés :
M. Gallicher Lavanne, Ch. Gruault, R-C. Jacob, E. Juan, G. Juin, A. Le Goff, D. Lesage et M. Sauvage.
Mots d'introduction, d'accueil et de présentation de l'AG par le Président, Bastien Arcas.

L'AG commence par le Rapport d'Activités présenté par le Secrétaire Général, Yves-Noël Massac, qui reprend les différentes activités portées à sa connaissance, réalisées depuis l'AG précédente tenue en visio-conférence le 26 juin 2021 :
Avant de commencer, nous aurons une pensée pour nos camarades âgés ou malades qui ne peuvent plus se déplacer, comme Christian Gruault, Alain Julliard, René de Cayeux, Xavier Le Héricy, Victor Hamoniaux ou Francis Crépel.

Présentation du Rapport d'activités par le S-Gal. (Photo : CL)

26 juin 2021 : Assemblée Générale 2021 par visio-conférence
28 juin au 2 juillet 2021 : Session de rattrapage de la PMS Marmar à Lanvéoc avec la participation de l'Aspirant Julien Perottino qui était alors le Gd-Mât de l'Hydro de Nantes.
5 juillet 2021 : 7ème eRDV du Cluster Maritime Français "Les enjeux maritimes et géostratégiques et présentation du plan Mercator accéléré" par le Chef d'État-Major de la Marine l'Amiral Pierre Vandier avec la participation du SG, Yves-Noël Massac. L'occasion pour ce dernier d'interpeller via le Pdt du CMF, le CEMM sur le problème des PMS Marmar.
9 juillet 2021 : Réunion par visio-conférence sur le projet d'Hommage à la Marine Marchande pour son comportement héroïque lors du dernier conflit mondial, initié par Alain Connan, avec la participation pour HYDROS entre autres, d'Alain Connan et du SG Yves-Noël Massac.
11 juillet 2021 : Dimanche des Marins à Marseille avec messe internationale à Notre Dame de la Garde, avec la participation d'Olivier Varin.
12 juillet 2021 : Participation du SG, Y-N. Massac, à la réunion du Bureau de la section Île-de-France du Mérite Maritime.
29 juillet 2021 : Cérémonie pour la sortie du livre "Coups de Gueule en mer" co-écrit par Alain Connan, Danielle Quaini, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Jean-Marc Roué et une quinzaine d'autres auteurs, dans la grande cour de la citadelle de Port-Louis située à l'embouchure du Blavet et à l'entrée de la rade de Lorient, avec la présence de 9 des auteurs et du SG d'HYDROS. C/R publié dans MMI.
31 juillet 2021 : Séance de promotion/dédicaces du livre "Coups de Gueule en mer" co-écrit par Alain Connan, Danielle Quaini, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Jean-Marc Roué et une quinzaine d'autres auteurs, aux Quat'Sardines à Concarneau, avec la présence du SG d'HYDROS.
5 août 2021 : Obsèques de Jacques Métais à Nantes en présence de François Jouannet.
30 août 2021 : CA ENSM électronique avec la participation de Christophe Lachèvre.
1er septembre 2021 : Cérémonie de rentrée des étudiants « M1 » sur le site ENSM du Havre avec la présence de Christophe Lachèvre, VP d'HYDROS et du SG d'HYDROS. C/R publié dans MMI.
8 et 9 septembre 2021 : AG de l'AFCAN à Trouzilit, avec la participation d'Y-N. Massac, membre de l'AFCAN, SG d'HYDROS et Pdt de la CAMM.
21 septembre 2021 : Wind for goods - 1ère rencontre autour du transport de marchandises à la voile à St-Nazaire. Présence de plusieurs membres d'HYDROS.
22 septembre 2021 : Réunion tripartite à l'École militaire sur le sujet des PMS Marine marchande avec l'Amiral directeur du CESM, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président du CMF et Y-N. Massac, SG d'HYDROS.
26 septembre 2022 : Messe des marins à Notre-Dame de la Garde à Marseille, en présence d'Olivier Varin, suivie de la prière au monument des disparus en mer.
27 septembre 2022 : La ministre de la mer est à Nantes. Pose de la 1ère pierre de la future Hydro, rentrée solennelle de la nouvelle promotion, en présence de Julien Perottino.
30 septembre 2021 : Réunion du Bureau de la Section IdF du Mérite Maritime avec la participation du SG d'HYDROS.
5 octobre 2021 : Visite du Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, organisée par la section IdF du Mérite Maritime avec la participation du SG d'HYDROS. Visite à recommander fortement !
15 octobre 2021 : Remise du Prix de la Maison de la Mer 2021 à Nantes, à Jean-Pierre Arcile, par son parrain Bernard Datcharry, en présence de René Vaillant.
21 octobre 2021 : AG de l'IFPM (L'institut français d'aide à la formation professionnelle maritime) à Paris avec la participation du SG d'HYDROS.
15 novembre 2021 : Session du Propeller Club de Paris au siège du CMF avec une conférence de Stéphane Raison, Directeur général et président du directoire du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine HAROPA PORT sur le thème : "HAROPA PORT, enjeux et perspectives". Présence de plusieurs membres d'HYDROS dont le SG, Y-N. Massac. C/R publié dans MMI.
18 novembre 2021 : À l'invitation du dernier Président de l'ACLCC1, participation du SG d'HYDROS à un déjeuner réunissant à Paris une partie des anciens membres de la section IdF de l'ACLCC1. L'occasion de revoir une dernière fois notre ami Vartan Berberian.
19 novembre 2021 : Réunion par visio-conférence sur le projet d'Hommage initié par Alain Connan, avec la participation de plusieurs membres d'HYDROS dont le SG.
20 novembre 2021 : Réunion du Bureau d'HYDROS en visio.
28 octobre 2021 : CA extraordinaire du CIM (Centre International de la Mer) en visio avec la participation de François Thomas, le représentant de la CAMM auprès de cette instance.

28 octobre 2021 : Dîner-conférence du Propeller Club de Nantes Saint-Nazaire avec la participation de Julien Perottino.

17 novembre 2021 : Apéritif de la mer au Havre avec la participation de Christophe Lachèvre.

18 novembre 2021 : CA de l'ENSM à Paris avec la participation de Christophe Lachèvre.

24 novembre 2021 : CA et AG de la CAMM, Confédération des Associations de la Marine Marchande, en visio, avec les représentants de la FNPMM, de l'AFCAN, du GEPY et d'HYDROS. Le mandat du président (Y-N. Massac, SG d'HYDROS) est prolongé.

25 novembre 2021 : Réunion du Bureau de la Section IdF du Mérite Maritime avec la participation du SG d'HYDROS, suivi d'un dîner conférence avec une conférence d'Hélène Richard, Secrétaire perpétuelle adjointe de l'Académie de marine sur le thème : "L'Académie de Marine du XVIII^{e} siècle à nos jours : une histoire longue mais interrompue". Participation de plusieurs membres d'HYDROS. C/R publié dans MMI.

2 décembre 2021 : 10ème e-RDV du CMF consacré à : "La croisière responsable". Présence du Secrétaire général.

9 et 10 décembre 2021 : Colloque sur le transport maritime décarboné organisé sur le site nantais de l'ENSM par les étudiants de l'École Nationale Supérieure Maritime de Nantes avec Julien Perottino, Président du Student Port de Nantes Saint-Nazaire et membre du CA d'HYDROS, Damien Kérébel, Hugo Girard, Margot Caruel et Maxime Jourdan, tous membres d'HYDROS, en partenariat avec le Propeller Club de Nantes Saint-Nazaire, Atlanpole, le Pôle Mer Bretagne Atlantique et le Cluster Maritime Français.

12 et 13 janvier 2022 : Rentrée solennelle du CDMO, Le Centre de Droit Maritime et Océanique, avec la participation en visio au colloque de François Jouannet.

15 janvier 2022 : Obsèques de notre collègue Philippe Jourdeuil à Nantes en présence de François Jouannet qui représentait en autres HYDROS.

17 janvier 2022 : Réunion du Propeller club du Havre avec la participation de Christophe Lachèvre.

25 janvier 2022 : Mardi de la Mer à l'ICP en présentiel et à distance avec une conférence d'Isabelle Autissier, navigatrice, Présidente d'honneur du WWF, sur le thème "Méditerranée : un bel exemple de gestion écologique et économique". HYDROS était représenté entre autres par le SG, Y-N. Massac.

27 janvier 2022 : Participation du SG, Y-N. Massac, à la réunion du Bureau de la section Île-de-France du Mérite Maritime.

29 janvier 2022 : Obsèques de l'épouse de notre collègue René Vaillant. HYDROS était représenté par François Jouannet et plusieurs HYDROS.

2 février 2022 : Réunion de Christophe Lachèvre avec le directeur de l'Hydro du Havre, Philippe Livet, pour discuter sur la possibilité d'organiser l'exposition des Toiles de mer et l'assemblée générale d'HYDROS à l'école du Havre fin mai.

7 février 2022 : Visio-conférence du Propeller Club de Paris sur le thème : "La Météorologie, de la production des prévisions à leur exploitation opérationnelle" avec Jean-Jacques Morvant, Président de la Commission Marine du Conseil supérieur de la météorologie et Ludovic Gérard, CEO et Partner de AYRO. Présence de plusieurs membres d'HYDROS dont le SG, Y-N. Massac. C/R publié dans Jeune Marine et sur notre plateforme internet.

8 février 2022 : Mardi de la Mer à l'ICP en présentiel et à distance avec une conférence de Sophie Panonacle, Députée de la Gironde, Présidente du Conseil National de la Mer et des Littoraux, sur le thème "Les élus faces aux défis maritimes". HYDROS était représenté entre autres par le SG, Y-N. Massac.

10 février 2022 : Rencontre de François Jouannet avec Hugo Girard, Président du Student Port, et vice-président du Bural de Nantes.

4 mars 2022 : Visio IFSMA pour parler de la crise en Ukraine, avec Danielle Quaini, notre représentante.

8 mars 2022 : Réunion tripartite en visio entre Jeune-Marine (Aymeric Avisse), ENSM (Caroline Grégoire et Yann Vachias) et HYDROS (Bastien Arcas et Christophe Lachèvre).

10 mars 2022 : Conseil d'Administration de l'ENSM au Havre avec la participation de Ch. Lachèvre et Estelle Juan.

11 mars 2022 : Réunion en visio-conférence de l'équipe du projet d'Hommage avec la participation de René Tyl, Bernard Datcharry, Danielle Quaini, Mathieu Lerat et Y-N. Massac, autour d'Alain Connan pour faire le point sur les derniers développements après la visite d'une délégation au Havre.

12 mars 2022 : Réunion du Conseil d'Administration d'HYDROS en visio-conférence pour la préparation de l'AG et faire le point sur la situation à L'ENSM.

15 mars 2022 : Mardi de la Mer à l'ICP en présentiel et à distance avec une conférence de l'Amiral Emmanuel de Oliveira, Président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer sur le thème : "Stratégie 2030 de l'association et sa nouvelle feuille de route", avec la présence de François Thomas et du SG d'HYDROS.

17 mars 2022 : Cérémonie de baptêmes des 2 dernières promotions d'OCQPI à l'Hydro du Havre avec la présence et participation du Secrétaire Général d'HYDROS. C/R publié dans MMI.

18 mars 2022 : Obsèques de notre collègue Vartan Berberian à Paris avec une bonne délégation d'HYDROS dont le SG.

24 mars 2022 : Webinaire du Cluster Maritime Français sur le thème "L'État et le réseau mondial de câbles sous-marins de communication", avec Camille MOREL, récipiendaire du prix de thèse économie bleue du Comité France Maritime. Participation du SG, Y-N. Massac.

26 mars 2022 : Participation du SG, Y-N. Massac avec d'autres membres

d'HYDROS, à l'Assemblée Générale de la section Île-de-France du Mérite Maritime. Conférence du SG de la FFPM, André Gaillard sur "La situation du pilotage maritime en France". C/R publié dans ce MMI.

29 mars 2022 : Assemblée Générale de l'ODM, avec la participation de François Jouannet et du Professeur Chaumette

29 mars 2022 : Validation des Bourses HYDROS 2022 par le CA après consultation par e-mail.

30 et 31 mars 2022 : Journées maritimes du Grand Ouest 2022 organisées par l'ODM avec la présence de François Jouannet et Bruno Huriet.

4 avril 2022 : Conférence-débat à l'École Militaire sur le thème "Grands fonds : vingt mille défis sous les mers" organisée par le CESM, avec la présence du SG, Y-N. Massac.

8 avril 2022 : Hydro de Marseille, réunion en vue de l'organisation du baptême de la nouvelle promo avec le Bural, 2 professeurs et Olivier Varin, sollicité comme conciliateur pour tenter d'obtenir un accord du directeur du site.

8 avril 2022 : À l'Hydro du Havre, conférence de Charles Caudrelier, ancien élève et coureur océanique sur le trimaran « Banque Rothschild » dans le cadre de la convention ENSM/ Fédération Française de voile – Coureur de haut niveau. Présence sur place de Christophe Lachèvre. Le SG qui ne pouvait pas se déplacer ce jour-là, s'était inscrit et a donc reçu le lien pour pouvoir visionner cette conférence.

8 avril 2022 : Dîner des équipages, à la SRH, pour la régate HYDRO'S CUP avec la participation de Ch. Lachèvre.

9 et 10 avril 2022 : Hydro's cup (la régate du monde maritime) au Havre. Présence et soutient de Christophe Lachèvre tout le weekend. Projet soutenu par une bourse HYDROS.

20 avril 2022 : Apéritif de la mer au Havre avec la présence de Christophe Lachèvre.

22 avril 2022 : Cérémonie de remise des diplômes de la PMS Marmar sur le fortin du commandement de la Marine à Marseille, devant les autorités civiles, militaires, et les familles des 20 stagiaires. Olivier Varin au nom d'HYDROS a remis un prix à Athénaïs Mabecque (un atlas de cartes du monde au cours des siècles). C/R publié dans ce MMI.

L'assemblée écoute avec attention les orateurs. La distanciation physique est bien respectée dans ce grand amphi ! (Photo CL)

26 avril 2022 : Réunion à l'Hydro de Marseille obtenue à l'arrachée avec le directeur du site par le Bural sur le sujet de la cérémonie du baptême. Présence en visio de la Directrice générale, Caroline Grégoire et sur place d'Olivier Varin en fin de réunion. La cérémonie est finalement actée.

27 avril 2022 : Conseil d'Administration de la CAMM avec les représentants de la FNPMM, de l'AFCAN et d'HYDROS.

5 et 6 mai 2022 : Congrès de la Fédération Nationale du Mérite Maritime à Boulogne-sur-Mer avec la présence de François Jouannet, du SG Y-N. Massac, de Danielle Quaini et de plusieurs autres membres d'HYDROS. Visite de Nausicaa, du CROSS Gris-Nez et présentation du drone renifleur de l'EMSA.

7 mai 2022 : Gala des élèves officiers de la marine marchande organisé par le Bural de Marseille. Olivier Varin y était, invité par le Bural.

9 mai 2022 : 5ème conférence, à Paris, du cycle organisé pour le centenaire de la refondation de l'Académie de marine, sur le thème : "La mer : Ses aventures humaines, ses métiers". L'occasion pour le Secrétaire général d'HYDROS de rencontrer le Président d'Armateurs de France, Jean-Emmanuel Sauvée, et de discuter avec lui.

11 mai 2022 : Apéritifs de la mer à Nantes avec la présence de Julien Perottino.

12 mai 2022 : CA de l'ENSM. Consultation électronique. Participation de Christophe Lachèvre.

14 mai 2022 : AG ACORAM au Havre avec conférence et cocktail. Présence de Christophe Lachèvre.

18 mai 2022 : Buffet networking organisé par le Cluster Maritime Français avec l'intervention du Chef d'État-Major de la Marine, l'Amiral Pierre Vandier, qui s'est exprimé sur les enjeux de la Marine et du Directeur général de la Sogena, Hugues du Plessis d'Argentré, qui a présenté le futur salon Euromaritime, en présence du SG d'HYDROS.

19 mai 2022 : Assemblée générale de la Fédération Maritime de Nantes-St-Nazaire avec la participation de François Jouannet, le Pdt sortant.

19 mai 2022 : Très réussie cérémonie de baptême de la dernière promotion de pilots à l'Hydro de Marseille, en présence d'Olivier Varin. C/R publié dans ce MMI.

19 mai 2022 : Vernissage de l'exposition « Les Toiles de Mer » dans le hall de l'Hydro du Havre en présence de Christophe Lachèvre, VP d'HYDROS et d'Yves-Noël Massac, SG. C/R publié dans ce MMI.

20 mai 2022 : Dîner à la SRH pour les membres d'HYDROS déjà présents avec comme invitée, Caroline Grégoire, Directrice générale de l'ENSM.

Avant de laisser la parole à Alexandre pour le rapport financier, je voulais remercier tous ceux, particulièrement

nombreux, qui ont joint un petit mot aimable à leur courrier, avec des encouragements, des remerciements et/ou des félicitations pour le travail de l'association.

Puis le rapport financier est présenté par le Trésorier Général, Alexandre Ribes

Voici le bilan comptable pour l'année 2021 que j'ai essayé de faire sur le même modèle que le précédent.
Situation financière au 31/12/2021.
En résumé :

	DE L'ANNÉE
CRÉDITS - RECETTES	14 857,49 €
DÉBITS - DÉPENSES	11 047,84 €

Encore une année assez calme. On note une assez forte progression de la trésorerie malgré les deux paiements Alumni pour notre plateforme internet (compte tenu du paiement d'avance !). Mais il n'y a pas eu de bourse en 2021 et nous avons reçu un gros don. Par ailleurs, compte tenu de la pandémie de Covid, les réunions se sont faites à distance et il n'y a donc pas eu de frais de déplacement.
Trésorerie au 31 décembre 2021 :

EN CAISSE	5 550,95 €
LIVRET A	80 332,24 €
TOTAL	**85 883,19 €**

Rappel du Total en trésorerie le 31 décembre 2020 : 83 804,71 €
Travaux à lancer pour l'année à venir :
- Retravailler/renégocier l'assurance de l'association à la baisse si possible
- Faire le point sur la couverture juridique CAMJU avec le Cabinet Quimbert. Voir aussi au niveau comptable comment cela doit être traité.

Compte-tenu des résultats financiers, il est proposé de conserver le montant des cotisations à leurs valeurs actuelles.
En 2022, 3 bourses HYDROS ont été attribuées soit une dépense de 1 500 €. 272 cotisations ont déjà été enregistrées et 7 membres ont même réglé leur cotisation 2023. Par contre, il reste 89 adhérents de l'an dernier qui sont en retard de cotisation. Une relance sera faite.
Pour l'exposition des Toiles de mer, le budget est de l'ordre de 2 000 € qui s'équilibre avec les sponsors et la cotisation des exposants.

Intervention de Laure Bonin, Trésorière adjointe. (Photo : FJ)

Laure Bonin nous a fait le point sur la plateforme internet. Il y a une centaine de connections par mois.

Vient ensuite le Rapport moral présenté par le Président Bastien Arcas :

Le Président présente son rapport moral

Dédions ces premières minutes à nos amis disparus depuis la dernière Assemblée générale. Honorons-les en nous levant et en respectant une minute de silence :
Jacques Métais,
Jean-Claude Bazoin,
Eve Gilardoni,
Philippe Jourdeuil,
Henri Rousset,
Vartan Berberian,
Mme Line Crépel, épouse de Francis Crépel,
Mme Arlette Vaillant, épouse de René Vaillant.
Je vous remercie.
En 2021, HYDROS a été très actif. Des MMI et suppléments dont la qualité ne cesse de progresser, des articles dans Jeune Marine, les Coup de sifflet Bref, la plateforme HYDROS avec la publication d'un nouvel article par jour, 835 depuis son lancement.
Nous nous sommes mobilisés pour le maintien de la PMS Marmar. Un lien fort entre la Marine Nationale et la Marine Marchande doit être maintenu. Alain Connan, ici présent, pourra vous parler du rôle des marins de la Marine Marchande lors de la seconde guerre mondiale.
Sous le soleil de Marseille, notre ami et délégué régional, Olivier Varin, a tenu le rôle de médiateur entre le directeur de site et le Bural afin de permettre le maintien de nos traditions dans un environnement sûr et contrôlé. Ce baptême de 150 pilots fut une grande réussite.
Je ne vais pas vous lister toutes nos activités et actions, Yves-Noël l'a déjà très bien fait.
Je préfère prendre quelques minutes pour parler de nos hôtes.
En premier lieu, remercier pour leur accueil, Caroline Grégoire, directrice générale de l'ENSM qui nous a honoré de sa présence pour le dîner d'hier soir, et Philippe Livet, le directeur du beau site du Havre, que nous retrouverons ce soir au dîner de Gala.
Hier soir, un de nos camarades disait : *« Je n'ai pas fait l'Hydro, c'est l'Hydro qui m'a fait »*.
L'Hydro, quel que soit son nom à l'époque, a forgé des caractères et des vies. L'Hydro a pris des jeunes lycéens encore ignorants de la vie, leur a donné un socle de connaissances et d'expériences puis les a envoyé voyager et travailler sur tous les océans et mers du monde. Ces jeunes, sortis de l'Hydro, ont silencieusement contribué à la grandeur et à la prospérité de la France.
Certains en devenant professeurs pour transmettre à leur tour leur savoir, d'autres en commandant tous types de navires. Quelques-uns en chuchotant à l'oreille du Président de la République. Tous contribuent à l'histoire maritime de notre pays.
Donc, Francis, tu as raison, l'Hydro

nous a fait. Mais, ce sont nous et les générations précédentes qui collectivement façonnons l'Hydro.
Aujourd'hui, l'ENSM traverse une tempête.
Il est temps que tous, professeurs, administrateurs, président du CA de l'ENSM, nous nous rappelions l'attitude à adopter dans les coups durs.
Nombreux sont les Commandants, ici présents, à avoir affronté des situations terribles, incendies, voies d'eau, "blackout" en pleine tempête, etc… Ces situations mettent à rude épreuve les personnes, des tensions apparaissent, la fatigue et le stress s'en mêlent. Comment avons-nous fait face ? Avons-nous jeté par-dessus bord le lieutenant qui n'avait pas regardé la météo ? Ou le Commandant a-t-il été mis dans une embarcation laissée à la dérive car il lui était reproché ses choix ?
Non !!
On s'en sort en étant un équipage uni, en faisant front, en étant solidaires et en faisant confiance aux connaissances et qualités des uns et des autres.
Alors, aujourd'hui, au nom d'HYDROS, je tiens à exprimer notre confiance et notre soutien à la Capitaine de l'ENSM, Caroline Grégoire, à son armateur, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, ainsi qu'à tout l'équipage de cette grande École.
Vous pourrez toujours compter sur nous et sur notre attachement à l'ENSM.
Madame la Directrice, gardez le cap !
Je vous remercie.

Puis il est procédé au vote d'approbation des trois rapports :
Les Rapports d'Activités, Financier et Moral sont approuvés à l'unanimité des personnes présentes et représentées. Le Conseil d'administration vous remercie.

Questions, remarques et interventions :
- Alain Connan a parlé de son projet d'Hommage et a proposé de venir faire une (des) conférence historique aux élèves de l'Hydro havraise. Gratuite(s) et réservée(s) aux élèves volontaires, cette (ces) conférence(s) devrai(en)t pouvoir attirer du monde.
- Bourses HYDROS : Suivant les discussions des CA précédents, les règles pour concourir vont évoluer à partir de la rentrée de septembre pour recadrer les choses. Si certains membres de l'association souhaitent participer au jury, ils doivent se faire connaître.
- Il est recherché un volontaire pour, dans un premier temps, aider le rédacteur en chef du Coup de Sifflet bref Alain Frenkel, puis le remplacer.
- Bannières HYDROS : Prévoir la modification de l'adresse de la plateforme qui n'est plus la bonne.
- Relations avec Jeune Marine. Nous collaborons de nouveau et les relations entre nos deux présidents sont bonnes. Ils échangent régulièrement. Nous fournissons des articles à Jeune Marine presqu'à chaque numéro. On rappelle qu'ils sont aussi passés au numérique. Aymeric Avisse, leur président, consacre beaucoup de temps à sa revue. Il effectue des interviews et a déjà organisé des conférences à l'ENSM (que nous vous avons relatées dans MMI). Aymeric était là pour le vernissage des Toiles de mer.
- Notre but est de relier les marins entre eux. Prenons deux exemples : Que Laure Bonin puisse connaître toute la vie qu'a pu avoir Alain Connan, que François Jouannet, jeune retraité, puisse échanger avec Julien Perottino qui va rentrer dans la vie active. On a cette volonté de maintenir un lien. C'est plus facile de maintenir ce lien vers les élèves et les retraités que vers les actifs qui sont pour ceux qui naviguent, embarqués au moins la moitié du temps. On cherche à les intégrer mieux via le numérique et notre plateforme. Vous pourriez être intéressés par les problèmes actuels des Seconds-Capitaines ou Commandants et eux-mêmes pourraient être intéressés de savoir comment vous aviez géré les mêmes problèmes à une époque où les technologies n'étaient pas les mêmes, comment c'était à une époque où il ne fallait pas envoyer des rapports toutes les 5 minutes ou de saisir des chiffres dans des tableaux toute la journée. Et les jeunes générations qui arrivent, elles, se demandent comment ça va être demain. Nous avons aussi un rôle de lobby auprès de l'État, de l'administration, des écoles, d'autres organismes, pour essayer de donner notre point de vue et défendre les marins. Nous avons bien sûr vocation à collaborer avec Armateurs de France car nous avons des intérêts communs même si notre point de vue peut-être différent de celui des armateurs.
La notion de partage d'expérience avec les élèves passera par le fait que parfois des anciens aillent dans les écoles pour partager leur vécu, via des réunions ou des conférences. On a besoin d'organiser des visites de navires de commerce, de sabliers, de câbliers, de chantiers navals, pour ces jeunes qui en première année vont attendre un an pour aller mettre les pieds pour la première fois de leur vie sur un navire. Ça l'association peut leur apporter. Quelqu'un qui ne sait pas quelle carrière maritime choisir, plutôt que d'aller faire la tournée des armateurs, d'aller faire un mois par-ci, un mois par-là, en échangeant avec les anciens de l'association, il lui est possible de connaître tous les types de navigation qui sont possibles en France et ainsi de trouver son bonheur. Actuellement il est possible de choisir son type de navigation alors qu'il n'y a pas si longtemps, on prenait ce qu'on trouvait.
- En ce qui concerne l'adhésion des élèves/étudiants, nous avons constatés que ceux qui avaient fait la démarche une fois, ne l'avait pas renouvelé l'année suivante, pour la plupart, alors que leur cotisation est de 0 €. Ils n'ont pas eu le réflexe au changement d'année de dire « je reconduis mon adhésion pour rester dans l'association ».
Il faut observer que la situation de l'emploi évoluant, actuellement, les élèves trouvent des embarquements sans problème, puisque les armateurs cherchent des officiers en quantité. L'intérêt d'une association leur semble moins évident pour les aider.

- La crise Covid a malheureusement supprimé les activités en présentiel, rencontre avec les élèves, réunions de régions, conférences, etc…, et même si nous avons pu faire avancer des dossiers comme la PMS Marine Marchande, le Baptême des pilots à Marseille, pour ne citer que ces deux cas, quand l'association ne vit pas dans les régions, les gens ne voient pas l'intérêt d'adhérer, sachant qu'en plus le CdSb et MMI sont devenus gratuits et envoyés malgré tout comme à tous les élèves via les Burals que nous souhaitons d'ailleurs impliquer plus dans le fonctionnement de l'association ou, pendant un certain temps, aux adhérents qui ont omis de renouveler leur adhésion. Pour refaire vivre l'association dans les régions, nous avons besoin de délégués en régions. Volontaires, faites-vous connaître ! La relation avec la direction de l'Hydro de Nantes est devenue inexistante et celle avec la direction de l'Hydro de Marseille est difficile. Cela ne facilite pas notre travail.
- Si nous voulons avoir des adhérents, ce n'est pas pour collecter de l'argent, vous avez vu que nous en avons, c'est pour avoir plus de poids dans nos interventions en représentant plus de monde. Et nous pensions qu'en rendant l'adhésion gratuite pour les non diplômés, nous aurions un boom sur les adhésions. Ce n'est pas le cas jusqu'à maintenant.
- Certains ont demandé pourquoi nous ne disposons pas des listes des élèves des différentes promotions. Nous avons demandés plusieurs fois cela à l'ENSM. Malheureusement la règlementation sur la protection des données personnelles ne permet plus la diffusion de ces listes sans un accord signé des intéressés. Peut-être que certaines écoles font la démarche d'obtenir ces accord individuels afin de pouvoir publier des annuaires, ce qui reste à vérifier. Nous disposions à la création de la plateforme d'un très gros fichier avec plusieurs décennies d'élèves et nous nous sommes posés la question de son utilisation. Mais il était illégal d'avoir ce fichier et de l'utiliser. Nous nous sommes donc abstenus. Tout ce que nous pouvons faire est de pousser l'école à demander aux élèves leur accord pour que l'ENSM puissent nous donner leurs coordonnées afin qu'ils puissent être inscrits sur l'annuaire de la plateforme.

Intervention de Frédéric Moncany de Saint-Aignan. (Photo : LB)

Comme il s'y était engagé et malgré son emploi du temps chargé après la nomination du 1er gouvernement Borne, **Frédéric Moncany de Saint-Aignan,** Président du Cluster Maritime Français et du Conseil d'Administration de l'ENSM est venu nous rejoindre. Après avoir salué tout le monde avec pas mal de visages connus de lui, il a pris la parole.
Avec tout d'abord des commentaires sur le nouveau gouvernement et son articulation « Mer ». Il pense que la nomination d'une secrétaire d'État chargée de la mer, auprès de la Première ministre (à ce moment-là, il s'agissait de Justine Benin) est mieux que la nomination d'un ou d'une ministre de la mer. Pourquoi ? La décision du Président de la République de recréation d'un ministère de la mer en juillet 2020 après une trentaine d'année d'absence, a permis d'incarner politiquement l'objet Mer qui n'avait jamais été vraiment incarné. Avec parfois certaines personnalités mais qui avaient du mal à porter ça politiquement. Annick Girardin l'a fait très très bien pendant les deux ans qui viennent de s'écouler à la hauteur des moyens qu'on lui a donnés. Le Ministère de la mer a été vu par les autres ministères comme un ministère comme un autre. *« Ce qui n'est pas notre option bien évidemment »*. Ce ministère comme un autre, quand il y avait une réunion interministérielle, les fameuses "RIM", subissait les arbitrages qui se font au poids régalien, financier, des ministères en cause. Comme le Ministère de la mer n'a pas de moyens financier hormis ses crédits de fonctionnement et pas d'investissement, les arbitrages étaient assez souvent défavorable, mais pas toujours. Il y en a eu de favorable et ça on le doit à la personnalité d'Annick Girardin et à son équipe.
Frédéric Moncany ayant participé à la campagne du Président Macron, le sujet a été abordé à plusieurs reprises avec lui. La conviction portée par Frédéric Moncany et qui semble écoutée pour l'instant, c'est que la mer n'est pas un objet comme un autre. Elle doit être transverse. Et pour l'avoir comme transverse, il faut la relier directement à celui/celle qui coordonne l'ensemble de l'action ministérielle, c'est-à-dire maintenant la première ministre. D'autant plus que le président avait annoncé quelques semaines auparavant à Marseille que la planification écologique serait confiée au Premier ministre. Et la mer est partie intégrante de cette planification écologique, puisque la mer, c'est l'océan, c'est le climat, c'est la biodiversité, ce sont les transports, etc… Après, il va falloir voir comment cela vit, quelle est la personnalité de la secrétaire d'État choisie dans un savant jeu d'équilibre gouvernemental entre différents critères ?

La seconde partie de l'intervention a concerné l'ENSM, cette école où nous étions réunis.

Il y a des tensions qui s'expriment principalement au Havre. Ces tensions ne sont pas identiques à Marseille et encore moins à Nantes et à Saint-Malo puisque les préoccupations n'y sont pas les mêmes. Pourquoi des tensions ? Premièrement, 2 ans de Covid, qui n'ont pas aidé les établissements d'enseignement supérieur, quels qu'ils soient, à vivre. Ça n'a pas aidé les élèves à s'agréger, à vivre une vraie vie estudiantine. Cela a provoqué un ressentiment bien compréhensible. Et puis, des difficultés d'organisation, principalement par manque de professeurs. On n'arrive pas à recruter dans le corps professoral au Havre. C'est un fait. On recrute assez facilement à Marseille et à Nantes, facilement à Saint-Malo, mais au Havre, on n'y arrive pas. Ce manque d'effectif crée une désorganisation, une surcharge de travail, de la fatigue, ce qui pousse les gens à devenir désagréables. Et donc là aussi, cela crée ces tensions. Les difficultés ont été remontées un peu tardivement et en début d'année, on s'est aperçu que l'école n'était pas en mesure de diplômer tous les "M2" qui sortaient de l'école du Havre. Il manquait 112 heures de cours, principalement en électro-automatisme et un peu en manœuvre. 83 personnes étaient concernées. Cela n'a pas calmé les tensions. La ministre Annick Girardin s'en est inquiétée rapidement. (Une inspection de l'IGEM a été diligentée.) Cela s'est traduit par la mise en place d'un comité d'appui par la ministre elle-même, composé entre autres de François Le Bourhis, Inspecteur général de l'enseignement maritime, Philippe Illionnet, ancien directeur de l'ENIM, Administrateur général des Affaires maritimes et membre associé de l'inspection générale des Affaires maritimes. Sa mission fut de mettre en place un dispositif qui permette la diplomation des 83 officiers. Il y a un certain nombre de professeurs qui ont accepté, même pendant les vacances scolaires, de construire et mettre en place des cours en ligne sur ces 3 matières. Ils sont maintenant en ligne en intégralité. Les officiers concernés sont soit embarqués, soit en congés, soit pour un petit nombre ils ont déjà quitté la navigation et ils ont la possibilité de se connecter sur ce système, de suivre les cours en ligne, chez eux ou à bord. Et puis, il est prévu en remplacement de l'examen classique, qu'ils fournissent un mémoire sur les sujets de ces cours et qui sera corrigé par l'inspection générale de l'enseignement maritime, avec un début de correction et donc un début de validation, un début de diplomation mi-juillet et une limite finale en décembre 2022. Ce délai permet aux personnes concernées de s'organiser en particulier celle qui sont embarquées et qui n'ont pas la possibilité de suivre ces cours depuis leur navire. 3 webinaires ont été mis en route dont 2 ont déjà eu lieu pour que les étudiants puissent se connecter, voir les membres de la direction des études, de l'inspection générale de l'enseignement maritime et puissent poser des questions. Un comité de suivi présidé par la Ministre puis François Lambert, directeur de cabinet de la ministre, puis Christophe Lenormand, administrateur en chef de 1ère classe des affaires maritimes, chef du service des flottes et des marins au sein de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, qui rassemble la tutelle (DG AMPA), la direction de l'ENSM, la mission d'appui, les représentants des armateurs, le Président du CA de l'ENSM et l'inspection générale de l'enseignement maritime, se réunit en visio toutes les semaines le jeudi à 15h00.

Maintenant, il faut s'organiser pour ceux et celles qui vont sortir en fin 2022. La mission d'appui s'organise, préconise (une quinzaine de préconisations) afin d'améliorer l'organisation de l'ENSM, de recruter des professeurs pour parvenir à boucher les trous. Cela semble en bonne voie. Il y a encore quelques petits points à régler mais les choses sont en voie de s'arranger.

Cette tension a fait naître d'autres interrogations.

Est-ce que l'école a le bon cap ? Est-ce que 2 sites (pour la filière 1), c'est bien ? Est-ce qu'il ne faudrait pas revenir à l'ancienne méthode ? Est-ce qu'il ne faudrait pas reformer au Havre et à Marseille ? Cela fait 10 ans que l'École s'interroge pour savoir si elle a fait le bon choix. Les marches arrière ce n'est jamais très facile. Voici le point de vue de Frédéric Moncany, Président du CA, exposé d'ailleurs à la Ministre : La veille, il était en réunion avec le Comité français du BV, composé de directeurs de chantiers, de directeurs d'armements, de directeurs de courtages maritimes, etc… L'idée présente au cours de cette réunion était : C'est quoi le navire en 2030 ? Parce que là on fait face à des règlementations internationales nouvelles comme la décarbonation, etc… Ça change vite et ça va changer encore plus vite. Et si on n'arrive pas à s'y mettre, on va voir les bateaux qui vont être interdits. C'est quoi la propulsion de demain ? Personne aujourd'hui n'est capable de dire quelle elle sera. Est-ce que ce sera du GNL, du méthanol, de l'ammoniac, du e-fuel, du vélique, de l'hydrogène, etc… Et donc, c'est extrêmement complexe. C'est surtout pas le bon moment de dire on va baisser la formation. Il faut former des officiers ingénieurs. Cette filière est indispensable. Revenir en arrière pour des raisons de court terme n'est pas la bonne solution. Des armateurs disent, il faut des officiers, il faut des officiers vite ! Oui, mais on fait des officiers "vite" pour les navires d'aujourd'hui. Mais on ne fera pas des officiers "vite" pour les navires de demain. Il y a un cursus à faire, à venir, et donc, même s'il y a des choses à améliorer, le cap de l'École, c'est-à-dire de faire une École de la Marine marchande qui forme des ingénieurs officiers ou des officiers ingénieurs (au choix !), est indispensable. Ce serait une erreur de revenir là-dessus. Quant au choix des sites, c'est un faux problème. Le marin au cours de sa carrière se promène et sera amené à se déplacer un peu partout dans le monde. Il peut donc commencer à Marseille et poursuivre au Havre avant de partir parcourir le monde.

Voilà pour l'École. Il faut que l'on recrute. Pour recruter, il faut être attractif. Pour être attractif, il faut augmenter les salaires, pour augmenter les salaires, il faut que l'on

ait une charge de service public qui augmente. Le Président de la République avait annoncé aux Assises de l'économie de la mer de Nice le 14 septembre 2021 : L'objectif est de doubler le nombre d'officiers sortant de formation à l'École nationale supérieure maritime d'ici 2027. Cela veut dire largement plus que doubler le nombre d'élèves entrant car il y a une évaporation importante au cours du cursus. Cela veut dire recruter plus de professeurs, car on est déjà trop juste pour le staff actuel, sous statut STCW, ce qui veut dire des professeurs qui auraient navigué et pour débaucher des navigants dans les compagnies, il faut les payer. Il y a une discussion avec Armateurs de France sur ce sujet afin de détacher des navigants pour quelques années. Mais actuellement cela semble difficile puisque les armateurs sont plutôt en recherche d'officiers et qu'il est difficile de forcer les navigants à aller à terre. Il faut aussi des cours. Cela ne se fait pas comme ça. Il faut bâtir, il faut construire, il faut acheter des simulateurs, des équipements. La tâche est assez rude et motivante. Il sera peut-être utile de renvoyer du monde à Nantes. Déjà dans le cursus 2023, il est prévu de renvoyer un petit peu à Nantes, plutôt des ingénieurs, car on n'a pas assez de place. Le projet de Saint-Malo sera élargi.

Frédéric Moncany lors de son intervention

Question de Francis Vanoosten au sujet de la pérennité de la recherche. Réponse : On ne peut pas sacrifier la recherche. Il ne faut surtout pas. Il faut avoir des partenariats internationaux pour faire venir du monde et échanger. Une école de ce niveau doit avoir, ne serait-ce que pour attirer les professeurs, un département de recherche. Il ne sera pas sacrifié.

Question de Bastien Arcas concernant la possibilité d'avoir des passerelles entre la Royale et la Marine marchande, en convertissant STCW des personnels de la Marine nationale pour éventuellement faire des professeurs de Marine marchande et entrainer une synergie entre l'École navale et l'ENSM. Réponse : L'École navale s'est aussi transformée en une école identique à la nôtre, c'est-à-dire établissement d'enseignement supérieur, etc… et ça n'a pas fait un bruit. Et ceux qui sortent de l'École navale sont ravis d'avoir le titre d'ingénieurs. Frédéric Moncany qui discute régulièrement avec le CEMM indique que la Marine a du mal à garder ses gars donc qu'elle ne souhaite pas les voir partir vers la Marine marchande. La piste de la collaboration est donc plutôt sur l'enseignement et là-dessus, le travail est en cours pour mettre en commun des moyens. D'ailleurs le directeur de l'École navale est membre du CA de l'ENSM et la Directrice générale de l'ENSM est membre du CA de l'École navale. D'un point de vue ressources humaines effectif, il ne faut pas se faire d'illusion, ce n'est pas là qu'on va les trouver. De la recherche commune, des partenariats internationaux communs, oui.

Témoignage de Julien Perottino qui termine son cursus d'ingénieur en génie maritime à Nantes : Il lui apparaît que le référentiel pour sa formation d'ingénieur est en avance sur son temps, sur tout ce qui touche la décarbonation, la transition écologique, les carburants de demain, par rapport aux autres écoles d'ingénieurs, par rapport à ce qui se fait aujourd'hui dans l'industrie. Effectuant son stage de fin d'études aux Chantiers de l'Atlantique, parmi tous les stagiaires, il est le seul qui ait déjà signé son contrat parce que les chantiers ont vu qu'il avait déjà une certaine maturité sur ces sujets par rapport aux autres formations. Il pense qu'il serait dommage qu'il y ait un retour en arrière et son sentiment est qu'il y a presque un sabotage, qu'on essaye de minimiser un peu les avancées de formations d'ingénieurs et ce nouveau cap qui a été donné à l'école. Il faudrait plutôt voir que c'est une vraie force pour l'école. Tous les points négatifs sont pointés du doigt et mis en exergue et tous les points positifs ne sont pas assez développés. L'école ne se rend peut-être même pas compte de la force qu'ont les ingénieurs issus de l'ENSM dans cette projection dans le monde industriel. Réponse de Frédéric Moncany : Un grand merci ! Une invitation au prochain CA de l'ENSM pour une séance de témoignage. Julien rejoint l'avis que lui avait donné Édouard Philippe au sujet des secousses subies par l'ENSM : « Vous avez une chance phénoménale. Vous êtes la seule école d'ingénieurs qui forme des officiers de la Marine marchande ». Des écoles qui forment des officiers de la Marine marchande, il y en a dans le monde entier, des bonnes et des moins bonnes ou des mauvaises, mais il y en a dans le monde entier. Nous on a cette qualité, cette expertise, cette opportunité. Certes, certains armateurs disent : *« Oui si on forme des ingénieurs, ils s'en vont »*. Mais avant, les officiers s'en allaient aussi.

Julien Perottino ajoute : Comme vous le dites, on ne regarde pas le problème au bon endroit. Le problème c'est que les gens quittent la navigation, ce n'est pas qu'ils vont se retrouver ingénieur quelque part. Et s'ils se retrouvent ingénieurs, c'est parce qu'ils ont fait le choix de quitter la navigation. Et il y a peut-être des raisons à cela.

Frédéric Moncany lui répond que cela fait partie aussi des travaux que l'on essaye de mener afin de rendre le quotidien de nos marins navigants le plus facile possible et la crise Covid a fait beaucoup de dégâts dans ce domaine avec des embarquements rallongés sans savoir comment allaient s'organiser les relèves. Ce fut très compliqué, mais la situation revient à la normale aujourd'hui. Sauf qu'ayant subi cela, certains réfléchissent avant de signer à nouveau. L'attractivité du métier n'est donc pas si bonne que cela. Et donc elle penche vers des car-

rières courtes et pour cela il faut des formations qui permettent de se recycler à terre beaucoup plus facilement.
Une question sur la promotion sociale et les carrières longues et les gens qui souhaitent naviguer mais voient la perspective d'ingénieur comme un frein insurmontable. Frédéric Moncany constate que la promotion sociale a été largement abandonnée dans les dernières décennies et donc, il faut y revenir. Car il y a des marins qui veulent naviguer et qui resteront peut-être plus que les autres dans le métier. Et ça, c'est peut-être le mauvais point de l'école d'ingénieurs car la tutelle de l'école d'ingénieurs dit : *« Moi je forme les meilleurs, point final »*. Il faut aussi laisser aux gens la possibilité de rentrer par la petite porte.
Témoignage de notre président : Quand on a du mal à trouver des marins, on est prêt à envoyer des matelots, à envoyer n'importe qui se former pour devenir officier ou Capitaine et dès que la situation s'inverse un petit peu, toutes les personnes qu'on envoie dans ces filières-là ne sont embauchées nulle part. Et c'est là qu'il y a un travail à faire auprès des armateurs pour que quelqu'un qui fait un Capitaine 3000 ou un Capitaine illimité, qui du coup est monovalent, il ait sa place dans l'armement soit en période de plein emploi, soit en période de creux. Parce que c'est difficile quand on envoie ces personnes dans ces filières qui sont un peu longues de leur dire qu'au bout de leur formation, si vous tombez au bon moment vous aurez un poste et si vous tombez au mauvais moment, vous resterez matelot. Le problème des monovalents se retrouve chez plein d'armateurs. Frédéric Moncany rappelle qu'en 2008, des formations OCQP avaient été ouvertes à la demande des armateurs qui n'en voulaient plus 2 ans plus tard après un retournement de tendance. Ce problème des retournements de tendance concernant le nombre d'élèves est un vrai problème. En peu d'années, les armateurs qui souhaitaient diminuer le nombre d'élèves se sont mis à demander de fortes augmentations, rendant les choses difficiles à gérer.
Témoignage de François Jouannet concernant les recrutements chez Naval Group : Ayant fait du lobbying pendant 17 ans pour essayer de faire recruter des "Hydros", la réponse systématique du RH a été : *« l'ENSM n'est pas une école référencée chez nous, ton CV on le met à la benne »*. Il y a probablement un manque de connaissance de certains groupes industriels de la qualité de la formation de nos Hydros et de la valeur de nos marins. Le problème semble se situer au niveau des RH et pas des patrons des entreprises. Frédéric Moncany fera passer le message pour augmenter le niveau de visibilité de l'ENSM auprès des RH.
Frédéric Moncany devant nous laisser, il est chaudement applaudi par l'assistance. Merci beaucoup Frédéric pour ta venue et ton intervention.
L'Assemblée générale s'est achevée à 16h40.
Puis nous sommes allés à la suite de Francis Vanoosten, rejoindre le secteur des simulateurs pour découvrir les derniers développements de ces équipements.
Francis Vanoosten, ingénieur de recherche pour l'ENSM et responsable du simulateur MARINS nous présente l'installation :
Le département recherche de l'ENSM du Havre, dirigé par M. le Dr. D. Follut est équipé d'un simulateur exclusivement dédié à la recherche. Il s'agit du simulateur MARINS livré et installé par l'entreprise italienne 5K Sindel.
Une des 2 passerelles est actuellement dédiée au programme de recherche E-panema (E.Positinning Aide à la Navigation Environnement Maritime), soutenu par l'ADEME, qui consiste en la mise au point d'un équipement de passerelle d'aide à la décision.
Cet équipement met en œuvre un radar de nouvelle génération fourni par Diadès Marine et une caméra optronique couplée à une plateforme inertielle toutes les deux fournies par Safran Électronique de Défense. Le lien entre ces deux briques technologiques est assuré par un algorithme développé par l'ENSTA Bretagne.
Le système permet d'une part la détection, le suivi et l'identification de pistes

Francis présentant le système dans la salle de contrôle du simulateur

Passerelle du simulateur. Nous sommes sur un porte-conteneur, dans le chenal d'accès au Havre, avec une mer formée et le navire qui roule franchement sur la houle.
La sensation est très réaliste, peut-être trop, car le roulis va provoquer des réactions stomacales sans aller toutefois jusqu'au mal de mer (mais presque !) et alors que le sol ne bouge pas, la plupart des spectateurs s'est mise à compenser le roulis par des mouvements de balancier des jambes. Notre amis Alain Connan prendra la barre, avec un plaisir certain, pour guider le navire vers l'entrée du port. (Photos CL)

en condition de visibilité dégradée (brume...) et d'autre part le calcul de la position du navire à partir d'un point optique réalisé par reconnaissance d'amers remarquables dans l'éventualité d'un défaut de position GPS et/ou associé à des conditions de visibilité dégradée (brume...).
Des essais en situation réelle sont actuellement effectués par les officiers de navigation à bord du RoPax Jean Nicoli de la compagnie Corsica Linea, partenaire du projet.
Un grand merci à Francis pour sa présentation passionnante.
À l'issue de cette visite, chacun est allé se préparer en vue du dîner de gala qui a réuni les participants au Novotel. L'invité de marque était Philippe Livet, le directeur de l'Hydro du Havre et notre hôte pour cette AG.
Pendant l'apéritif, le Secrétaire général a présenté et fait circuler le livre "Pauvres Mousses ! La condition humaine à bord des navires" que vient de publier notre collègue Roland Mornet.

Le dîner de gala avec la joie des participants. Un vrai plaisir de se retrouver ensemble autour d'une bonne table.

Le lendemain, dimanche 22 mai, une célébration était proposée en milieu de matinée, à l'église Saint-François, dans le quartier du même nom. C'est le Père Guy Pasquier, prêtre de la mission de France et aumônier de la mer depuis plus de 10 ans, qui a officié accompagné de Philippe Martin pour la musique et les chants. Le Père Pasquier travaille sur le port du Havre à l'accueil des marins. Il visite régulièrement les navires et les équipages pour leur apporter du réconfort et un moment de prière s'ils le souhaitent. Il est présent à toutes les manifestations maritimes Havraises : Messe des marins, bénédiction en mer, baptême des navires…
Nous retiendrons la prière universelle :

Seigneur, nous te prions pour la paix. Qu'elle se rétablisse dans les pays en guerre, spécialement en Ukraine. Nous te prions pour tous les réfugiés, et spécialement pour les marins inquiets pour eux-mêmes, leurs familles et le sort de leur pays. Que ton Esprit habite en nos cœurs, pour que nous soyons des artisans de paix.

Seigneur, nous te prions pour notre monde et nos océans. Que chacun porte le souci du devenir de notre planète, pour qu'elle reste vivable pour tous ses habitants, et que nos mers restent un lieu de développement de la vie. Que ton Esprit habite nos cœurs, pour que nous prenions soin les uns des autres.

Seigneur, nous te prions pour tous les marins, éloignés de leurs familles pendant de longs mois, relevés encore difficilement. Que tous les responsables maritimes aient le souci du bien-être de leurs marins. Que ton Esprit habite notre cœur, pour que nous sachions les accueillir dignement.

Seigneur, nous te prions pour ton Église, et les communautés auxquelles nous sommes rattachés. Qu'elles soient ouvertes et accueillantes aux personnes en détresse, ou qui manquent du nécessaire. Que ton Esprit habite notre cœur, pour que nous soyons des frères bienveillants vis-à-vis de ceux placés sur notre route.

Et la Prière du marin finale :

Mon Dieu,
Nous te demandons de prendre tous les marins sous ta protection. Rends les vifs et prudents dans leur travail. Aide-les à être fidèles lorsque la routine s'installe, rapides et courageux pour agir en toutes circonstances.
Protège tous nos marins des dangers et périls de la mer, et même dans les tempêtes – matérielles et spirituelles – qu'ils puissent avoir la paix et le calme dans leur cœur.
Lorsqu'ils sont loin de chez eux, loin de leurs proches et de leur pays, donne-leur la grâce d'être sûrs, où qu'ils soient, qu'ils ne seront jamais abandonné par ton amour. Prends soins de leurs proches pendant les jours, semaines et mois où ils seront séparés d'eux, quelquefois avec un demi-monde entre eux.
Donne-nous la grâce de leur être fidèles, et donne-leur la fidélité envers nous. Et quand nous sommes séparés, rassemble-nous à jamais dans la sécurité et la loyauté.
C'est ce que nous demandons au regard de ton amour.
Oh Vierge Marie, étoile de la mer, guide-nous et nos marins bien-aimés.
Souvent séparés, aide-nous à grandir dans l'amour du prochain et de ton fils Jésus.
Amen.

Puis une partie des participants à cette célébration a rejoint à pied, en suivant le bord de mer, le lieu d'embarquement pour la visite de Port 2000 avec le reste du groupe et deux OCQPI de l'Hydro, sur la vedette "Ville du Havre" des Vedettes de la Baie de Seine. Départ du Port de plaisance puis traversée de l'avant-port avant de franchir les jetées du Port du Havre vers la mer. Le temps de jeter un coup d'œil vers la plage du Havre et Sainte-Adresse où l'on devinait tout en haut les restes de l'École Nationale de la Marine Marchande.

La vedette Ville du Havre avec laquelle nous sommes sortis en mer.

Cap vers le large et la sortie du port.

La plage, les hauteurs de Ste-Adresse et en haut au milieu, la passerelle de l'ancienne Hydro.

Virage sur bâbord pour mettre le cap sur l'entrée de Port 2000. Longé la digue Sud puis la digue protégeant une partie de la CIM et l'ancien terminal méthanier GDF avant de passer les jetées sous un ciel plutôt gris.

En route vers Port 2000

Surprise en passant les jetées, la drague **Samuel de Champlain** est au travail dans l'avant-port.
Mais elle n'est pas seule, la drague **Willem Van Oranje** de Boskalis y travaille aussi. Après être passé entre les deux, nous avons longé les navires à quai jusqu'au fond de la darse en passant devant le terminal de Normandie MSC, puis le terminal Porte-Océane pour finir par le terminal de France. Tous les postes étaient occupés par des porte-conteneurs de toutes tailles. Dans l'ordre, un petit

Samuel de Champlain

La drague Willem Van Oranje de Boskalis

Le long de l'APL Singapura

Le Marchen Maersk

Le MSC, puis le Maersk Surabaya et l'autre APL. (Photo : FJ)

L'impressionnante pontée du Marchen Maersk. (Photo : CL)

MSC, le **Maersk Surabaya** (332,58 m - 8400 EVP), un APL, le **Marchen Maersk** (399,20 m - 18270 EVP), un petit CMA CGM, un petit navire gréé et l'**APL Singapura** (397,56 m - 13892 EVP avec cheminée CMA CGM).
Au retour, avant de retourner à quai, nous avons fait un petit tour dans l'avant-port du port traditionnel jusqu'au terminal de croisières.
Retrouvez en couverture de ce numéro, la photo de groupe de cette sortie en mer. Avec au centre, nos deux OCQPI, Pierrick Guerinel et Amandine Sauzet entourés de Julien Perottino et Laure Bonin et de nos anciens, René Vaillant et Alain Connan.
À l'issue de cette virée en mer, ceux qui le désiraient étaient conviés à un déjeuner/pique-nique au sous-sol de l'ENSM, côté quai du bassin de l'Eure, avec les exposants des Toiles de Mer. Encore un moment sympathique avant de reprendre la route pour rentrer chacun chez soi.

Le pique-nique clap de fin de cette édition 2022.

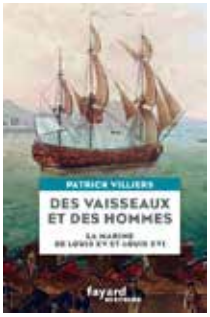
Pour finir, un immense merci à l'organisateur de ces journées très réussies, notre Vice-président Christophe Lachèvre.

Le Secrétaire général
Yves-Noël Massac
(Photos de l'auteur agrémentées de photos transmises par Laure Bonin, François Jouannet et Christophe Lachèvre.) ▪

PRIX LITTÉRAIRES FNMM

A l'occasion du Congrès 2022 de la Fédération Nationale du Mérite Maritime, à Boulogne, les prix « Ecume de mer » et « Commandant Jean Loreau » ont été attribués.

Le prix **Ecume de mer 2022** a été décerné à **Des vaisseaux et des hommes - La marine de Louis XV et Louis XVI,** de Patrick Villiers, aux éditions Fayard. Une impressionnante somme de données précises, compilées pour étayer, dans une présentation fluide et vivante, les décisions des responsables successifs de la marine royale, entre la fin du règne de Louis XIV et celle du règne de Louis XVI. Cette remarquable analyse qui porte à la fois sur les considérations stratégiques, financières, les progrès de la construction navale, ceux des arsenaux ou de la formation des équipages, fait ressortir le rôle essentiel des ministres et, trop rarement, du roi. L'éclairage des arcanes du pouvoir est intéressant et suscite tout naturellement des comparaisons avec l'époque actuelle. Par ailleurs les tactiques employées lors des combats navals sont parfaitement analysées et la responsabilité des commandants bien mise en évidence.



Éditeur : Fayard (13 octobre 2021) - Broché : 320 pages - Prix : 24€ - ISBN-13 : 978-2213681276

Marine royale et marine de commerce françaises ne furent sans doute jamais aussi fortes qu'en 1789. La France maritime, et particulièrement la France des ports, est alors le moteur de la croissance du royaume. Or, à la suite des traités d'Utrecht (1713), le pays a perdu une partie de son empire colonial. En échange d'une paix sur mer de près de trente ans, le Régent puis le cardinal de Fleury ont sacrifié la marine de guerre. Directement victime des choix budgétaires et d'une politique continentale calamiteuse, elle s'effondre sous Louis XV. Par la victoire de la Chesapeake, cette marine donne pourtant leur indépendance aux États-Unis d'Amérique et permet ainsi un nouvel ordre européen.

Par-delà le rôle indiscutable de grands ministres tels Maurepas, les Choiseul, Sartine ou Castries, Patrick Villiers restitue un siècle d'histoire d'une marine de guerre française encore trop méconnue. Il dresse le portrait de ces hommes et de leurs vaisseaux, de leurs combats et de leurs engagements, autant que de l'incompréhension dont ils firent l'objet de la part d'une société de cour tournée bien plus vers la terre que vers la mer.

Professeur émérite en histoire moderne à l'université du littoral Côte d'Opale, fondateur du Centre de recherches en histoire atlantique et littorale, vice-président de la Société française d'histoire maritime, Patrick Villiers est auteur de deux thèses sur le commerce colonial atlantique, la marine royale et les corsaires. Ses ouvrages ont à cinq reprises été récompensés par l'Académie de marine.

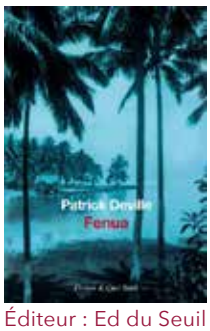
Éditeur : Glénat (5 mai 2021) - Broché : 408 pages - Prix : 19,95€ - EAN : 9782344047552

Le prix Commandant **Jean Loreau** a été attribué à **L'Atlantique en eaux troubles,** roman de Jean-Yves Chauve, aux éditions Glénat. L'auteur connaît parfaitement le monde des courses au large et de la grande plaisance, ses descriptions sont précises et réalistes, on perçoit bien la patte du médecin dans les descriptions des processus physiologiques, les blessures, les situations psychologiques, qui rendent ses personnages crédibles. Tous les thèmes actuels sont évoqués : la pollution, la drogue, les violences faites aux femmes, le SIDA… Le récit est palpitant et tient le lecteur en haleine jusqu'à la fin.

PRIX LITTÉRAIRE AEN **Le Prix Éric Tabarly du meilleur livre de mer a été adjugé à Patrick Deville pour son ouvrage Fenua, aux Editions du Seuil.**

La Polynésie se décline en un poudroiement d'îles, atolls et archipels, sur des milliers de kilomètres, mais en fin de compte un ensemble de terres émergées assez réduit : toutes réunies, elles ne feraient pas même la surface de la Corse. Et ce territoire, c'est le Fenua.

Comme toujours chez Deville, le roman foisonne d'histoires, de rencontres et de voyages. On déambule, on rêve. On découvre les conflits impérialistes et coloniaux qui opposèrent la France et l'Angleterre ; on croise Bougainville, Stevenson, Melville, puis Pierre Loti sur les traces de son frère Gustave, ou Victor Segalen. Mais la figure centrale c'est Gauguin, le peintre qui a fixé notre imaginaire de cette partie du monde, entre douceur lascive et sauvagerie. Des îles merveilleuses qui deviendront, vers le milieu du XXe siècle, le terrain privilégié d'essais nucléaires dont le plus sûr effet aura peut-être été de susciter un désir d'indépendance…



Éditeur : Ed du Seuil (19 août 2021) - Broché : 368 pages - Prix : 20€ - EAN : 9782021434026

« L'INTENDANCE DE BORDEAUX À LA FIN DU XVII[e] SIÈCLE » ÉDITION CRITIQUE DU MÉMOIRE « POUR L'INSTRUCTION DU DUC DE BOURGOGNE »

SOUS LA DIRECTION DE LAURENT COSTE

Cette nouvelle édition critique de l'enquête des intendants[1] enrichit la connaissance de la France d'Ancien Régime en couvrant le territoire de la généralité de Bordeaux.

En février 1697, le duc Paul de Beauvillier charge les intendants de province d'une vaste enquête afin de fournir à son élève le duc de Bourgogne, petit-fils du Roi-Soleil et héritier du trône, une documentation précise et uniformisée sur les généralités du royaume. Louis Bazin de Bezons, chargé de la généralité de Bordeaux, remet son mémoire au cours de l'été 1698. Il y décrit la province de Guyenne, son histoire, présente les institutions ecclésiastiques, la justice royale, brosse un tableau de l'économie régionale en cette époque marquée par de graves difficultés, et termine en énumérant les principaux lignages nobles de la province.

Dans le cadre de la publication de l'enquête des intendants engagée par Louis Trénard dans les années 1970, Laurent Coste, secondé par Caroline Le Mao, Éric Suire et Alain Contis, met l'accent sur les apports majeurs de ce mémoire, qui est restitué accompagné de l'appareil critique nécessaire.

Professeur d'histoire moderne à l'université Bordeaux-Montaigne, Laurent Coste a été directeur adjoint du Centre d'études des mondes moderne et contemporain de 2016 à 2021. Ses recherches portent pour l'essentiel sur les élites municipales du Sud-Ouest, de la Renaissance au début du XIX[e] siècle. Il a notamment publié « Les lys et le chaperon : les oligarchies municipales en France de la Renaissance à la Révolution » (Presses universitaires de Bordeaux, 2007) et « Les bourgeoisies en France : du XVI[e] au milieu du XIX[e] siècle » (Armand Colin, 2013).

Éditeur : Comité des Travaux Historiques et Scientifiques (CTHS)
Date de parution : 12/04/2022 (1ère édition)
Collection : Notices, inventaires et documents d'histoire moderne et contemporaine-No46
Format : 15 x 23,3 cm
Livre broché de 320 pages - Prix : 50€
EAN : 9782735509423
ISBN : 978-2-73550-942-3

1. Le mémoire sur « l'intendance de La Rochelle à la fin du XVII[ème] siècle » vous a été présenté dans le MMI 238.

« GÉOPOLITIQUE DE LA MER » - 40 FICHES ILLUSTRÉES POUR COMPRENDRE LE MONDE

PAR JULIA TASSE, SÉBASTIEN ABIS

La France dispose du second espace maritime mondial, avec 11 millions de km² qui offrent à notre puissance une présence sur toutes les mers du globe. Cette présence confère des opportunités économiques et stratégiques, tout comme elle engage la responsabilité environnementale de la France sur ces territoires. Des clichés à la réalité, cet ouvrage nous parle de lieux, de faits et de chiffres pour nous aider à prendre toute la mesure de ce que peut être « la puissance bleue ». Spécialistes incontestés, les auteurs proposent 40 fiches documentées pour cerner les nouvelles dynamiques géopolitiques de la mer. L'ensemble est illustré de cartes, de graphiques et de tableaux.

Éditeur : IRIS - Editions Eyrolles
Date de parution : avril 2022
Collection dirigée par Pascal Boniface
Livre broché de 184 pages -
Prix : 17,90€
ISBN : 978-2-416-00392-9

PAUVRES MOUSSES ! LA CONDITION HUMAINE À BORD DES NAVIRES

DE ROLAND MORNET AUX ÉDITIONS DE LA GESTE

Dans le passé, et un passé encore récent, la violence était presque inhérente au métier de Marin. Cet état de choses a bien souvent été occulté, parfois nié, pour le moins minimisé. C'était l'omerta de la mer. Les mousses, des enfants de 12 ans, parfois moins, étaient les premières victimes. Combien de ces mousses déclarés emportés par la fureur de la mer ont été en fait victimes de la fureur des hommes ? Certes, ils ne mourraient pas tous, mais presque tous étaient frappés (au sens punitif du terme) ; certains subirent des sévices sexuels. Les matelots aussi, ont été souvent « accablés de mauvais traitements ». Et cela est advenu même des passagers. Les Capitaines, quant à eux, avaient sur la tête une épée de Damoclès : Ils pouvaient être remerciés (dans le sens virés) à tout moment par leur armateur s'ils n'étaient pas trouvés assez « performants ».

Après de grosses recherches dans les archives, Roland Mornet nous relate pleins de cas précis de maltraitance de mousses, avec dans cer-

tain cas, des mousses maltraités par leur père même. On imagine l'enfer qu'ont vécu certains de ces jeunes enfants qui sont parfois devenu plus tard des Capitaines maltraitants. Les autorités informées de certains cas précis, ne réagissaient qu'assez mollement avec beaucoup de mansuétude pour les Capitaines. Mais Roland Mornet ne se contente pas de relater la souffrance de ces jeunes marins du XVIII[e] au XX[e] siècles, il nous relate aussi la condition humaine à bord des navires avec la malnutrition, les mauvais traitements et leurs conséquences, les désertions. Enfin, il raconte l'Odyssée du mousse vendéen Narcisse Pelletier, abandonné par son Capitaine après le naufrage de son navire au large de l'Australie et recueilli pendant 17 ans par les aborigènes de Night Island avant d'être retrouvé et ramené chez lui en Vendée et l'histoire des révoltés de l'Albert, ce 3-mâts parti de Chine en 1850 avec 180 coolies pour Callao, de l'autre côté du Pacifique, afin de travailler dans les mines du Pérou.

L'auteur : Roland Mornet est né en 1945 à La Chaume, quartier des Sables d'Olonne. Mousse à 14 ans sur un thonier. Il navigue sur les chalutiers-thoniers des Sables (mousse, novice et matelot) jusqu'à son service militaire qu'il effectue, au Centre d'Expérimentation du Pacifique, à Tahiti à bord du BDC Trieux. Breveté lieutenant de pêche à 19 ans, patron de pêche à 23 ans, capitaine de pêche à 25 ans. Il deviendra à 24 ans, Capitaine d'un navire océanographique basé outre-mer et fera l'essentiel de sa carrière dans cette fonction, dans différents organismes de recherche océanographiques, notamment IFREMER.

Passionné d'histoire en général, et d'histoire maritime en particulier, il est devenu « navigateur en archives » (selon l'expression d'un journaliste). Il a publié de nombreux articles dans les bulletins d'histoire et des revues maritimes comme Le Chasse-Marée, et il a écrit plusieurs nouvelles primées. Roland Mornet est l'auteur de **La Tragédie du Paquebot Afrique, des Mots de la Mer** et de **La Tragédie du Saint-Philibert,** parus aux éditions La Geste. Il est Chevalier du Mérite Maritime, membre de la Fédération des Pensionnés de la Marine Marchande et membre de l'association HYDROS.

Parution : 2 mai 2022
ISBN 979-10-353-1600-6
Broché 325 pages avec dossier iconographique de 18 pages
Prix : 25 € - contact@gesteditions.com

LES RENDEZ-VOUS PROFESSIONNELS 2022-2023

2022

- **8 ET 9 SEPTEMBRE**
Assises économie de la mer - *Dunkerque*

2023

- **1er ET 2 JUIN**
***Wind For Goods* (2ème rendez-vous du transport maritime écoresponsable) -** *Saint-Nazaire*

LES RENDEZ-VOUS CULTURELS 2022-2023

- **JUSQU'AU 31 JUILLET 2022**
« La face cachée des hélices » - exposition - *Nantes (Maison des Hommes et des Techniques - 2bis, bd Léon Bureau) -* www.maison-hommes-techniques.fr

- **DU 5 FÉVRIER AU 31 DÉCEMBRE 2022**
« Les 300 ans de l'École de médecine navale » - *Rochefort (Hôtel de Cheusses et ancienne école de médecine navale)*

- **DU 5 FÉVRIER AU 31 DÉCEMBRE 2022**
« D'ombres et d'écume » - exposition temporaire de la céramiste Elsa Guillaume - *Rochefort (Hôtel de Cheusses et ancienne école de médecine navale)*

- **À PARTIR DU PRINTEMPS 2022**
« Cap vers le grand large ! » - exposition permanente - *Toulon (Musée national de la marine)*

- **DU 24 JUIN 2022 AU 5 MARS 2023**
« Voyage en terres australes. Crozet et Kerguelen, 1772-2022 » - exposition temporaire - *Brest (Musée national de la Marine)*

- **DU 5 AU 9 OCTOBRE**
« La Mer » - 25ème Rendez-vous de l'histoire - *Blois* *https://rdv-histoire.com/*

- **DU 12 AU 16 OCTOBRE**
Festival Aventuriers de la mer - *Lorient (Cité de la voile)*

- **DU 29 OCTOBRE AU 1er NOVEMBRE 2022**
Exposition de photographies « marine » - *Nantes (Maison de la Mer - quai de la Fosse)*

- **DU 15 AU 21 MAI 2023**
12ème édition de la #semainedugolfe

- **DU 8 AU 18 JUIN 2023**
Armada de Rouen - *www.armada.org/*

LES CONFÉRENCES DE L'AAMM 2022-2023

- **PARIS (14h30 - Maison de la Vie associative du XVIème arrondissement, également en visio)**
9 novembre « Jules Verne, navigateur ignoré » - *Ph. Valetoux*
23 novembre « Traite des noirs, navires et hygiène à bord, quelques remarques d'un historien) » - *P. Villiers*

NOUVELLES DES RÉGIONS - PAYS DE LA LOIRE

ACCUEIL AUX MARINS

L'assemblée générale de « Nantes Port Accueil » (NPA)[1] s'est tenue le 8 avril dernier au *Seamen's Club* de Nantes[2], en présence de la Présidente de la Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins[3] (FNAAM), et de représentants du Conseil Régional et du Département.

Cette association compte quarante bénévoles, au nombre desquels une dizaine d'anciens élèves de notre école, qui visitent et accueillent les marins en escale à Nantes (44 nationalités dont 99,5 % d'étrangers) en trois équipes quotidiennes.

Les conditions particulières du moment ont été légitimement rappelées par l'AG2AM® Bernard Lefebvre, Président de Nantes Port Accueil. En effet, les conséquences sociales du conflit dans l'Est de l'Europe sont potentiellement lourdes pour les marins (déroutement de navires, blocage à quai, non-paiement des salaires, consignation à bord, relèves retardées…), notamment pour les ressortissants des pays belligérants. A cet égard, notons que six navires ont été bloqués depuis le 24 février, mais que des décisions de justice les font libérer comme ce fut le cas pour le « Pola Ariake »[4] à Lorient, le 28 mars 2022.

NANTES-PORT-ACCUEIL
30 rue de l'île Botty
44100 NANTES
02 40 31 80 19 & 06 19 44 85 52
info@seafarerswelfarenantes.org
www.seafarerswelfarenantes.org

Au résultat, l'activité de Nantes Port Accueil en 2021 est très proche de celle que l'association a connue en 2019.

532 visites ont permis aux bénévoles de rencontrer quelque 1 440 marins. 700 journaux, de 21 nationalités différentes, ont été distribués. A quoi il faut ajouter la vente de cartes téléphoniques, le transport de marins vers le foyer et/ou vers les magasins…

Les dix nationalités les plus représentées à Nantes sont : Russie (20,8 %), Ukraine (16,9 %), Philippines (15,8 %), Turquie (9,7 %), Géorgie (4,4 %), Pologne (4,1 %), Azerbaïdjan (2,9 %), Lituanie (2,8 %), Lettonie (2,2 %) et Roumanie (2,1 %).

Malgré des conditions sanitaires et géopolitiques compliquées, les bénévoles et le Seamen's club de Nantes Port Accueil sont toujours bien présents sur les quais et maintiennent leur service de bien-être à bord et l'accès au foyer… à tous les marins qui le souhaitent dans l'esprit de la convention MLC 2006.

Mais pour que cette action s'inscrive dans la durée, il est nécessaire que de nouveaux bénévoles se fassent connaître !!

1. www.seafarerswelfarenantes.org
2. Rue de l'Île Botty. L'inauguration de ce foyer a fait l'objet d'un compte rendu dans MMI 227.
3. http://fnaam.org/
4. Décision du juge des référés du tribunal de Lorient levant la saisie du cargo décidée par les douanes françaises.

LA CYBERDÉFENSE MARITIME : UN DÉFI MULTINIVEAUX

Ce jeudi 5 mai, l'ENSM de Nantes a eu l'honneur d'accueillir le colloque sur le thème « La Cyberdéfense maritime : un défi multiniveaux ». À l'invitation de Philippe Josso, Président de l'Association Régionale des auditeurs de l'IHEDN Pays de la Loire, du Capitaine de vaisseau Philippe Petitdidier, Commandant la Marine à Nantes et Saint-Nazaire, et de Pascal Leblond, directeur du site de Nantes de l'ENSM, les étudiants en génie maritime ont pu approfondir ce sujet incontournable de leurs futurs métiers et échanger avec les intervenants, à savoir :

- Laurent Rabineau, « grand témoin », du Groupe CETIE ;
- Caroline Devaux, Maître de conférence et Responsable du Master 2 Droit Maritime à Nantes Université ;
- Olivier J., de France Cyber Maritime ;
- Vincent Lhost, de l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN) ;
- Emmanuel Chatelier, de la Compagnie Maritime Nantaise ;
- Awa Sam, enseignant-chercheur à l'ENSM ;
- Pedro Merino, enseignant-chercheur en cybersécurité à l'ENSM.

De l'avis général, ce fut une réunion très enrichissante. Laissons le mot de la fin à Pascal Leblond :

Très beau colloque qui a réuni une centaine de participants et qui a permis d'aborder le thème de la cybersécurité sous ses différents aspects. Les étudiants en Génie maritime, directement concernés dans le cadre leur formation, ont ainsi pu approfondir le sujet. Merci à l'IHEDN et au Commandement de la marine de Nantes-Saint-Nazaire pour l'organisation conjointe de cet évènement dans les locaux de l'ENSM de Nantes. Merci aux intervenants pour le partage de leur expérience et la richesse des échanges. À renouveler !

PROPELLER CLUB NANTES SAINT-NAZAIRE

A l'invitation du *Propeller Club*, Paul TOURRET, directeur de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime[1] (ISEMAR), est intervenu le 17 mai 2022 - en présence de nombreux adhérents HYDROS - pour une conférence au cours de laquelle il a présenté les **« Perspectives sur 20 ans de relations internationales, d'économie et de transport maritime ».**

« Le monde vivait depuis deux ans dans l'ambiance singulière de la crise sanitaire et en espérait la fin en 2022. Le retour à une vie normale semble devant nous nonobstant la menace latente de nouveaux variants. Pourtant, en février 2022, la guerre a fait son retour en Europe (…) Le transport maritime, outil de la globalisation, est affecté par les heurts de la géopolitique contemporaine. Petit retour sur 20 ans de globalisation et de désordre mondial ».

La Rédaction vous renvoie à la note de synthèse ISEMAR n°240 (avril 2022) qui traite de ce sujet. Elle est disponible sur le site de notre association.

1. https://www.isemar.fr/fr/

NAVEXPO INTERNATIONAL - LORIENT

Après deux années d'absence pour cause de pandémie, la 5ème édition du salon Navexpo International s'est installée au cœur de l'activité industrielle et maritime du Pôle naval de Keroman. Exposants ou visiteurs, plusieurs adhérents HYDROS – nantais notamment – ont participé à cet évènement.

Une centaine d'entreprises étaient présentes pour des rencontres autour des stands, ou sur le quai du bassin permettant d'assister aux démonstrations de différents navires et équipements : des bateaux de services, de travaux maritimes ou encore de dépollution (Minibex de Ship As A Service, un Waste Cleaner d'Efinor, une vedette en PEHD de Tideman Boats, plusieurs semi-rigides dont un Naviwatt électrique), mais également des drones sous-marins, de surface et aériens.

Ce salon, qui vise les professionnels des secteurs de la construction et de la réparation navale, des opérations maritimes et sous-marines, ainsi que des infrastructures portuaires et offshore, propose concomitamment des conférences et tables rondes.

Les thèmes abordés cette année concernaient notamment la propulsion par le vent (Wind Ship), les projets innovants de propulsion électrique (Association Française du Bateau Electrique) et hydrogène (EODev), la part locale des marchés de l'industrie navale (GICAN), les innovations en matière de décarbonation portées par les adhérents du Pôle Mer Bretagne Atlantique, ou l'emploi et la formation (Campus des Industries Navales – CINav).

La table ronde de l'Association Wind Ship « La propulsion par le vent : une filière dynamique et structurée pour une navigation décarbonée » a été brillamment animée par le jeune Timothée Terrier avec la participation de AYRO, Antoine DEBLED, D-ICE ENGINEERING, CT MER FORTE, Syroco et Zéphyr & Borée. A noter que Wind Ship et D-ICE Engineering travaillent, avec l'ENSM, à l'élaboration d'un module de formation dédié à la propulsion par le vent.

Démonstration « à flot »

Table ronde Wind Ship

LA GOÉLETTE « ÉTOILE DE FRANCE » À SAINT-NAZAIRE

À l'invitation de notre adhérent Jean-Louis Piquemal (LH 1973 - DESMM), Président de l'Association des Ingénieristes et Constructeurs des Chantiers de l'Atlantique (AICCA)[1], un « embarquement » était proposé ce 15 juin, à bord de la goélette « Etoile de France »[2] à quai dans le bassin de Saint-Nazaire. Cette goélette à huniers, construite en 1938, est classée bateau d'intérêt patrimonial depuis 2007.

Le navigateur malouin Julien Mabit a exposé le projet de rénovation[3] de cette belle goélette traditionnelle qui a subi un choc avant important, suite à une avarie moteur.

Au cours de la visite, l'âme de nos mécaniciens s'est épanouie en assistant au lancement du moteur diesel (moteur 2 temps B&W Alpha, installé à bord en 1954, 110 ch., à démarrage à air comprimé) !

Enfin, l'AICCA a eu la gentillesse d'offrir un rafraîchissement.

Un grand merci à Jean-Louis pour avoir pris l'initiative d'organiser un tel événement, et à Bertrand Joly, expert maritime[4], pour le partage des photographies.

Outre un financement, Julien Mabit recherche une personne qui pourrait participer à la conduite d'ensemble du projet.

Si l'un ou l'autre de nos lecteurs souhaitait avoir plus d'information, qu'il n'hésite pas à contacter Jean-Louis (all.piquemal@wanadoo.fr).

1. www.aicca44600.fr
2. www.etoiledefrance.fr
3. Dossier téléchargeable en suivant le lien : https://www.dropbox.com/s/90ntgmybmptjpxj/%C3%89toile%20de%20France%20au%2020%20octobre%202021.pdf?dl=0
4. https://yatagan-expertises.fr/

En Angleterre, tout est permis sauf ce qui est interdit.
En Allemagne, tout est interdit sauf ce qui est permis.
En France, tout est permis même ce qui est interdit.
En Russie, tout est interdit même ce qui est permis.

(Winston Churchill)

NOUVELLES DES RÉGIONS - NORMANDIE

LES TOILES DE MER 2022 AU HAVRE

Ce jeudi 19 mai 2022, où l'on baptisait les pilots à Marseille et où à l'initiative du Bural, les baignoires faisaient la course dans le bassin Paul Vatine au Havre, l'Association HYDROS vernissait la 21ème édition de l'exposition **LES TOILES DE MER** (Peintures, sculptures, photographies) dans le grand hall de l'Hydro havraise, 10 quai Frissard, après deux années d'interruption pour cause de Covid.

Les exposants (une vingtaine), les invités et les amis des **Toiles de Mer** se sont donc retrouvés avec joie pour le vernissage de l'exposition autour des organisateurs, Christophe Lachèvre, Vice-président d'HYDROS et Éric Perrot, et du Secrétaire général d'HYDROS, Yves-Noël Massac. Caroline Grégoire, Directrice Générale, Philippe Livet, Directeur du site et Muriel Mironneau, représentaient l'ENSM.

Après les discours d'usage, une collation a été proposée pendant que les participants pouvaient admirer les différentes œuvres exposées et éventuellement les acheter.

Différentes vues de l'exposition

La collation se prépare.

Les exposants réunis autour de Christophe Lachèvre qui agite la cloche, Philippe Livet, le directeur du site qui croise les bras, et Éric Perrot en polo rouge.

L'exposition s'est tenu jusqu'au dimanche 22 juin, permettant aux participants de notre Assemblée générale de compter parmi les visiteurs. Le dimanche midi, un déjeuner pique-nique s'est tenu dans les locaux associatifs du sous-sol côté quai avec les exposants et les participants de l'AG encore présents.

Vivement l'an prochain pour la suite…

SITE ENSM DE MARSEILLE

Après deux années et demie d'interruption pour cause de Covid, la tradition est de retour sur le site ENSM de Marseille. La cérémonie de baptêmes s'est finalement bien tenue à l'Hydro le 19 mai 2022, grâce à l'intervention d'Olivier Varin, notre délégué sur place, sollicité par les élèves, et de la Directrice générale, Caroline Grégoire, présente en visio lors de la dernière réunion de concertation avec la direction du site.

Ce jour-là, Olivier représentait donc HYDROS aux baptêmes des pilots.
Il nous a indiqué que la cérémonie concernait 150 élèves de la promotion "Daniel Rigolet". Pour rappel, Daniel Rigolet, né le 5 juin 1930 au Perreux-sur-Marne, était un marin français devenu Capitaine de navire puis directeur de l'École d'apprentissage maritime de Cherbourg de 1973 à 1976. D'abord, Mousse, puis Novice et Pilotin, passé par l'école de Kersa, il suit le cours de CLC à l'Hydro de Nantes et deviendra Capitaine au Long cours fin 1957. Son premier commandement sera au pétrole en 1965. En 1978, il commandera le géant Pierre Guillaumat. Il est l'inventeur d'une combinaison de survie pour les marins. Il a été élu premier président de l'Association française des capitaines de navires (AFCAN) lors de sa création en 1979.

La marraine était Juliette Ressens, ancienne navigante et amie de notre collègue Danielle Quaini. Le parrain était Pierre Giroud, professeur de navigation, prévu partir en retraite à la fin de l'année scolaire.
La cérémonie, de très bonne tenue, s'est déroulée dans une très bonne ambiance.
Étaient présents : Des armateurs, les Affaire Maritimes, des professeurs, et beaucoup d'anciens.
Était absent… Le directeur du site !

Nous avons été remerciés pour l'aide qu'HYDROS a apportée aux élèves, dans le discours du Grand-Mât, Paul-Antoine Desthieux et celui du parrain. À ces deux occasions, les élèves nous ont chaleureusement applaudis.

Merci Olivier et bravo aux élèves pour leur persévérance afin de maintenir les traditions de notre profession. Le baptême constitue la phase la plus festive et la plus symbolique des traditions de l'Hydro.

Au premier plan, le parrain, le responsable des traditions, la marraine, le Gd-Mât, au second plan, Amphitrite, Neptune et l'Évêque.

Arrivée de Neptune, Amphitrite et l'Évêque

À genoux vers la mer

La cérémonie dans le bassin de l'école, sous un beau soleil et dans la bonne humeur. (Photos d'Oliver Varin)

Au Rad'LO

Reprise des expériences de l'Association Au Rad'LO, soutenue par l'Association HYDROS, qui avait déjà réalisé une expérience de survie en 2017. Cette fois-ci, la nouvelle aventure concerne une vingtaine d'élèves, filles et garçons, qui ont joué les naufragés du 3 au 6 mai 2022 au large des îles du Frioul.

Des barres protéinées, un litre d'eau par jour, du matériel de premier secours et des couvertures de survie. C'est tout ce que les participants répartis dans un bateau pneumatique et une embarcation de sauvetage rigide, avaient à leur disposition pour cette expérience de survie en mer. L'expérience était suivie par deux caméras à bord des embarcations. Camille Jego, psychologue du Centre de ressource d'aide psychologique en mer, analysera les images de ces journées. Au-delà de l'entrainement pour les élèves, ces quelques jours de survie seront aussi l'occasion d'étudier le fonctionnement du stress en situation d'urgence en mer, car 20 % des marins souffrent de stress post-traumatique. *« C'est dix fois plus qu'en population générale »,* précisait Camille Jego.

Accrochés à un coffre installé par les Phares et Balises hors des zones de posidonies, les deux embarcations de survie leur permettaient de vivre les conditions réelles d'un séjour de quelques jours en mer. Gestion du mal de mer, du froid, de l'ennui voire des angoisses passagères, trouver le sommeil, faire ses besoins, s'accommoder des problèmes de peau, font partie des paramètres à affronter. Deux marins-pompiers expérimentés les accompagnent durant ces journées. L'expérience qui devait durer jusqu'au 7 mai a finalement été arrêtée la veille à cause de l'arrivée d'une houle assez sensible. Nous devrions avoir un retour des scientifiques au bout de 3 mois.

Les "sponsors" dont HYDROS

Le canot de sauvetage appareille

Les 2 embarcations au large du Frioul

Les naufragés du radeau de sauvetage

Les naufragés du canot de sauvetage

Intérieur du canot de sauvetage

Gala de l'Hydro

Tout comme au Havre le 2 avril et à Saint-Malo le 19 mai, Marseille a retrouvé son Gala (ou Nuit) de l'Hydro.

Invité par les élèves, notre collègue Olivier Varin est donc allé le 7 mai 2022 au Reverso, quai du Lazaret à Marseille pour le Gala de la Marine Marchande organisé par le Bural de l'Hydro marseillaise.

Soirée de très belle tenue et le succès fut au rendez-vous : 700 personnes, jauge maximale admissible, avec énormément de personnes qui n'ont pas pu obtenir de place.

Parmi les heureux présents, une centaine de VIP, CMA CGM, PONANT, BAI, Armateurs de France, et bien d'autres, mais pas le directeur de l'école. Il y avait aussi des parents d'élèves dont ceux du Grand-Mât, venus de… Brest, et bien sûr des élèves, biens sapés.

Un lieu magnifique : Les Terrasses du port avec vue sur le coucher de soleil (hélas derrière les nuages).

Bravo aux organisateurs pour cette très belle manifestation.

PMS marine marchande 2022

Comme annoncé par le contre-amiral Marc Antoine Lefebvre de Saint Germain, Directeur du CESM, lors de la réunion tripartite, Marine Nationale/Cluster Maritime Français/HYDROS du 22 septembre dernier, la session 2022 de la Préparation Militaire Supérieure Marine Marchande a bien eu lieu cette année pour 20 des élèves de l'Hydro de Marseille.

Le 22 avril 2022 après-midi, la Marine Nationale a organisé une cérémonie de remise des diplômes de la PMS Mar Mar sur le fortin du commandement de la Marine à Marseille, devant les autorités civiles, militaires, et les familles des stagiaires.

20 futurs officiers de Marine Marchande ont été formés du 11 au 22 avril 2022 sur la Base Navale de Toulon.

Au cours de ces deux semaines de formation, ces jeunes officiers ont découvert, les us et coutumes de la Marine Nationale.

Leur diplôme leur ouvrira les portes d'une carrière dans la réserve opérationnelle de la Marine Nationale.

À cette occasion, il a été remis par notre collègue et délégué sur place, Olivier Varin, au nom de notre association HYDROS, un prix (un atlas de cartes du monde au cours des siècles) à Athénaïs Mabecque.

La cérémonie avec les 20 stagiaires.

Athénaïs Mabecque, qui a reçu le prix remis par l'association HYDROS

C'était une grande satisfaction de voir ces jeunes très motivés, après deux années sans préparation militaire supérieure si l'on excepte la courte session de juillet dernier.

Il est par contre dommage que les armateurs marseillais n'aient pas été présents et ne puissent donc remettre chacun un prix comme cela se faisait par le passé.

Nous espérons tous que cette session sera suivie de beaucoup d'autres dans les années à venir et que les élèves des autres sites de l'ENSM pourront aussi être concernés.

Nous avons repris contact avec le contre-amiral Marc Antoine Lefebvre de Saint Germain dans ce sens.

Merci Olivier pour ces nouvelles, ces photos et pour ta participation à la cérémonie.

SNSM SAUVETEURS EN MER

ON A MILLE RAISONS DE SOUTENIR LES SAUVETEURS EN MER

Je fais un don à la SNSM

Lors d'une sortie en mer, TOUT PEUT ARRIVER. Ensemble, soyons vigilants.

Depuis le littoral en mer, le numéro d'urgence est le 196. Ce numéro national permet d'alerter le CROSS gratuitement avec un téléphone fixe ou portable. La radio VHF reste le seul moyen pour parler avec les sauveteurs.

POUR SOUTENIR LES SAUVETEURS EN MER :
faites un don sur le site http://jesoutiens.snsm.org ou https://don.snsm.org/soutenir

SITE ENSM DU HAVRE

Course de baignoires

Après la période Covid, la vie reprend et les activités organisées par le Bural de l'Hydro du Havre aussi.

En ce jeudi 19 mai 2022 avait lieu la course de baignoires. Cet évènement qui date des années 70 fait enfin son grand retour après 4 années d'absence. Plus épique que jamais, il s'est déroulé sur le bassin fluvial Paul Vatine. Le rendez-vous était donné Quai de la Saône.

On rappelle les règles de cette compétition pour la construction de l'embarcation :

- La baignoire (ou l'embarcation !) doit être réalisée avec des matériaux de récupération : fûts, palettes, carton, métal… Les engins flottants prévus à cet usage sont interdits (barques, kayak...) !
- Aucun moyen de propulsion motorisé n'est autorisé. On peut utiliser des rames, roues à aubes, pilots, voiles, etc.
- Longueur et largeur raisonnable pour être transporté sur le camion plateau (4 m de long et 2,5 m de large maximum)
- L'atelier de construction sera le Hangar 13, vers le Terminal Croisière. Il sera accessible 7j/7 24H/24.
- Le Bural aura quelques outils à prêter, cependant, penser à venir avec son matériel si l'on en a.
- Un camion plateau sera en charge d'amener les baignoires jusqu'au bassin le jour J et une grue assurera la mise à l'eau et mise au sec.

Voici quelques vues de cette manifestation festive :

(Photos : Paris-Normandie, Tendance Ouest et Twitter)

Vidéos : https://youtu.be/uqqldYqP4F8

https://www.paris-normandie.fr/id308072/article/2022-05-19/video-lepique-course-des-baignoires-de-lensm-fait-chavirer-le-havre

Après la cérémonie de Baptêmes des promotions OCQPI 2020 et 2021 le 17 mars dernier (Voir MMI n° 238 page 40), c'est à la **cérémonie de fin d'études 2022 des OCQPI/Capitaine 3000** que l'ENSM avait convié Christophe Lachèvre qui représentait HYDROS.

Jeudi 23 juin 2022 avait lieu en fin de journée la remise des diplômes de la 5ème promotion "Anita Conti" des OCQPI (Officier Chef de Quart Passerelle International), dans le grand amphi de l'ENSM du Havre.

Rentrés en 2019, au Havre et après 3 années d'études, ils étaient 20 à recevoir leur diplôme, dont 5 filles et un ultra-marin de Saint-Martin.

Ont pris successivement la parole :

- Mme Sophie Nevoux conseillère pédagogique en remplacement de Philippe Livet, Directeur du site ENSM du Havre (Absent excusé)
- Leur professeur de théorie et stabilité du navire
- Mme Caroline Grégoire, Directrice Générale de l'ENSM
- La Grand-Mât de l'école : Maxence Pitraye Casanova (élève officier OCQPI)
- Pierre Blanchard : Président de l'AFCAN et parrain de cette promotion
- Mme Agnès Firmin Le Bodo : Députée (Horizon) de la 7ème circonscription du Havre.

Nous nous sommes ensuite tous réunis autour d'un verre et nous avons pu largement échanger les uns avec les autres. Nous avons eu confirmation que tous ces jeunes officiers OCQPI avaient un embarquement.

Mme Caroline Grégoire confirmait le succès de cette filière avec plus de 300 candidatures sur Parcoursup pour seulement 60 places proposées. La formation est de qualité et reconnue par les armateurs.

Mme Caroline Grégoire concluait en leur souhaitant de naviguer loin, très loin, non pas pour les voir partir mais pour porter haut les couleurs de notre enseignement maritime et a indiqué que l'ENSM restera leur maison.

Félicitations à toutes et tous ! et Bons vents aux futurs officiers !

La cérémonie dans le grand amphi. En bas à droite, Mme la Députée et le Président de l'AFCAN.

Sur cette photo, on reconnait Christophe Lachèvre, à droite, au-dessus de l'écran, la tête tournée vers les diplômés. (Photo : ENSM)

Intervention de Caroline Grégoire, à côté de Sophie Nevoux.

Intervention d'Agnès Firmin Le Bodo.

Interventions de la Grand-Mât...

... et du Pdt de l'AFCAN.

Photo de groupe avec les OCQPI et les intervenants

Rassemblement des OCQPI en bas du grand escalier de l'école lors du cocktail qui a conclu la cérémonie.

Christophe Lachèvre - Vice-Président HYDROS.
(Photos de l'auteur sauf mention contraire)

Hydro's cup 2022.

Après deux annulations consécutives, l'Hydro's cup a enfin fait son grand retour en baie du Havre les samedi 09 et dimanche 10 avril derniers !
L'Hydro Sailing Team, l'association de voile de l'ENSM du Havre, en partenariat avec la Société des Régates du Havre, a ainsi organisé un week-end fédérateur du monde maritime, soutenue entre autres par HYDROS.
Ce retour de l'Hydro's cup a été une grande réussite et un record puisque ce sont 17 équipages qui se sont affrontés en J80 sous des conditions idylliques : soleil et vent étaient au rendez-vous ! Les équipages étaient composés d'étudiants des quatre sites de l'ENSM, du lycée maritime de Saint-Malo, de navigants de Boluda et Louis Dreyfus Armateurs, de personnels de Sogestran, de membres de la SNSM, d'étudiants en droit maritime et du lycée des Rimains.
Les concurrents ont été accueillis vendredi soir au restaurant "Les Régates" pour une présentation des équipages suivie d'un dîner, en présence de tous les partenaires de l'événement.
Les courses ont commencé le samedi par un petit parcours côtier suivi de deux manches sur un parcours type "banane", trois manches ont ensuite été lancées le dimanche. A l'issue de belles batailles, c'est l'équipage de l'ENSM du Havre, Jamais 2 sans 3, qui s'est imposé.
Classement final : 2ème - Lycée les Rimains. 3ème - Hydro Team Marseille - ENSM Marseille - 4ème - Analoj – SNPH - 5ème - ENSM LH - 6ème - Bureau HST - ENSM LE HAVRE - 7ème - Shark Master - ENSM LE HAVRE
8ème - Mentawai - ENSM LE HAVRE - 9ème - BOLUDA/LDA SAILING TEAM - 10ème - Lycée maritime de Saint-Malo - 11ème - Propeller Student LH - 12ème - ENSM Nantes - 13ème – SNSM - 14ème - ENSM Saint-Malo 1 - 15ème – SOGESTRAN - 16ème - Bateau sur Law - M1 droit maritime - 17ème - ENSM Saint-Malo 2
Toute l'équipe Hydro Sailing Team a remercié sincèrement ses partenaires, dont HYDROS, pour leur soutien et leur confiance. Elle a remercié également Christophe Lachèvre, vice-président de l'association HYDROS, jury sur l'Hydro's cup, pour sa présence tout au long du week-end et son soutien au cours de la préparation de l'évènement et toutes les personnes qui ont aidé à organiser cette belle régate. L'équipe est également très fière d'avoir été épaulée par HYDROS.

Rendez-vous l'année prochaine pour une nouvelle édition !

D'après le communiqué de l'équipe Hydro Sailing Team :
Jade Saunier, Marie Blin et Bastien Carpentier
(Photos de course d' Hydro Sailing Team)

Christophe Lachèvre et l'équipe d'Hydro Sailing Team lors de la cérémonie de présentation des équipages le vendredi 08 avril soir