

marine marchande informations



N°246

1^{er} trim. 2024

"QUAND UNE INGÉNIEURE
NON NAVIGANTE **NAVIGUE !**"
P14



L'ODYSSÉE DE "PLASTIC ODYSSEY"
P04



IN MEMORIAM MICHEL QUIMBERT
P38

ISSN : 2739-6495



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



SOMMAIRE

n°246 - 1^{er} trim 2024

ÉDITO.....	P03
PARI RÉUSSI À HENDERSON POUR NOTRE AMI SIMON ET SON ÉQUIPE DE PLASTIC ODYSSEY.....	P04
NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT	P09
DROIT.....	P10
NOS LECTEURS ONT DU TALENT.....	P14
WHAT A BEAUTIFUL SHIP!	P16
NOTES DE LECTURE	P25
RÉGIONS	P29
ENSM.....	P35
IN MEMORIAM	P38
RENDEZ-VOUS 2024-2025	P40

Deux ministres et Wind Ship à Saint-Nazaire, le 28 mars 2024, pour la signature du "Pacte vélique".
« L'État confirme le maintien de son engagement pour accompagner la montée en puissance des acteurs du secteur vélique et en faire une solution de référence de la décarbonation du transport maritime ». (photo : Bernard Biger/Chantiers de l'Atlantique)
Voir : <https://www.ecologie.gouv.fr/transport-maritime-roland-lescure-et-herve-berville-signent-pacte-velique-filiere-mettre-lhonneur>
Découvrez le texte du Pacte vélique sur : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/28.03.2024%20-Venffrais_pacte_ve%CC%81lique_signataires%281%29.pdf
Vous retrouverez la suite de notre rubrique sur le retour du transport des marchandises, ou passagers, à la voile (13^{ème} partie) dans notre prochain numéro, le MMI N° 247.



SOS MEDITERRANEE
TogetherForRescue

Flavio Gasparini / SOS MEDITERRANEE

SOS MEDITERRANEE

Votre don est vital pour sauver des vies.

don.sosmediterranee.org



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
DIPLOMÉS DE L'ENSM

Administration : F. JOUANNET // Fondateur : G. FEAT //
Présidents d'honneur : J.-C. MAUR - Yannick LAURI // Direc-
teur de la publication : Bastien ARCAS // Edition-rédaction :
F. JOUANNET - A. FRENKEL - B. DATCHARRY - Y.N. MASSAC //
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° 246 - 1^{er} trimestre 2024

ÉDITO

Malheureusement, il n'y a pas que de bonnes nouvelles en ce début d'année (voir pour cela au bas de la page 39), et je voudrais revenir sur la disparition de notre collègue et ami, **Alain Connan**.

« *Alain était un homme d'engagement, un sacré bon marin, et un militant convaincu de la protection des mers et océans* » comme l'écrivait l'Amiral Olivier Lajous en réagissant à l'annonce de son décès.



Alain était né le 21 janvier 1933 à Lorient. Au mois de juin 1940, il habitait alors chez ses grands-parents paternels face à la porte de l'Arsenal. Quelques temps après la fin de la guerre, il est de retour à Lorient pour assister à un évènement historique : l'arrivée à Ker-groise du premier navire battant pavillon des États-Unis, un Liberty Ship, le "William F McLennan". Il logera à bord faute d'endroits viables en ville. Il rejoindra Paris pour poursuivre des études au lycée Janson de Sailly, mais ne se présentera pas aux épreuves du Bac. C'est ainsi qu'il va s'engager dans la Marine Marchande à l'aube de ses 17 ans. Nous sommes fin 1949 quand il rejoint Rouen pour embarquer sur le Rollon comme pilotin et y commence son apprentissage du métier de marin. En octobre 1952, il part faire son service militaire dans la Marine, bien sûr. Il est démobilisé en 1954 et rejoint l'armement Louis Dreyfus comme élève sur l'Alain LD. Il rejoindra ensuite une classe de préparation à Dunkerque afin de préparer le concours de l'Hydro. Il sera

reçu et rejoindra l'école de Paimpol. Il échappera à la guerre d'Algérie en embarquant in extremis comme lieutenant sur le Léopold LD affecté à une ligne qui le tient complètement hors d'Europe. Fin 1957 à 24 ans il sera déjà second Capitaine sur un charbonnier. Après avoir navigué pour différents armateurs, son premier commandement se fera sur un navire offshore. À 35 ans, compte-tenu de la situation de la marine marchande française, il part naviguer pour des compagnies étrangères. Citoyen du monde il naviguera successivement sous les pavillons souverains de la Hollande, de la Grande-Bretagne, des États-Unis, de la Grèce, de l'Algérie, du Bengale mais aussi sous ceux du Panama, du Liberia et de Singapour. En 1975, après le départ des Américains de Saigon, il commande l'expédition maritime destinée à apporter des biens de première nécessité et des médicaments aux Vietnamiens. À partir de 1977 et pendant 3 ans, il va faire des rotations vers l'Arabie Saoudite pour le pèlerinage annuel vers La Mecque via les ports de Djeddah et de Yanbu'. En 1979, il commande des paquebots, adhère à Greenpeace et s'engage dans les activités de l'ONG. Il quitte la Marine marchande le 21 janvier 1983 après avoir été commandant pendant 18 ans. Cette année marque le début de son bénévolat en tant que Capitaine pour Greenpeace. Il en sera le porte-parole en 1985 et devient le Président et fondateur de Greenpeace France en 1987. Il effectuera de nombreuses missions sur toutes les mers du monde jusqu'en 1993, notamment aux commandes du Rainbow Warrior II. En 1993, avec son ami Yves Marre il crée l'association Friendship et l'aide dans son projet d'envoyer une péniche transformée en hôpital au Bangladesh. En 2008, Alain devient membre du comité de soutien des Citoyens du Monde avec Théodore Monod, Jean Rostand et Paul-Émile Victor notamment. Il devient également Président de l'association Poent Eo qui promeut le transport de marchandises à la voile, le début d'un nouvel engagement. En 2010, il participe à la fondation de l'Association Watever avec Marc Van Peteghem, Yves

Marre et Gérard Similowski. La même année au sein de l'association Praocar-go dont il assume la présidence d'honneur, il contribue au projet de conception d'un voilier type prao de 60 m pour des transports transocéaniques à propulsion éolienne. Le 4 juillet 2011 il commande la goélette "Louise Michel" pour l'expédition contre le blocus de Gaza. En 2012, à 79 ans, il commande une dernière fois le Rainbow Warrior II avant sa livraison à l'ONG Friendship au Bangladesh où il sera transformé en navire hôpital. La même année au sein de l'association Watever avec des amis de Tahiti, en partenariat avec le cabinet VPLP (Marc Van Peteghem), il crée le département Eole Marine Colportage (EMC) dont l'objectif est de concevoir et promouvoir un cargo à propulsion éolienne. En mai et juin 2016 il est à Tahiti pour lancer officiellement ce projet qu'il coordonne. Puis l'épisode Covid et sa santé déclinante l'obligeront à rester de longues périodes dans son refuge bourguignon alors qu'il était régulièrement présent aux réunions et AG des différentes associations dont il était membre. Heureusement, en juillet 2023, il sera à bord du Canopée pour son mâtage à Caen, avec ses amis Marc Van Peteghem et Yves Marre. Il s'est éteint le 15 janvier 2024, une semaine avant ses 91 ans, après avoir lutté pendant de longs mois contre la maladie. La dépouille d'Alain a été incinérée le 20 janvier et ses cendres seront dispersées en mer le 9 mai à Lorient en présence de ses amis.

Alain a écrit ou participé à l'écriture de plusieurs ouvrages dont nous avons parlé dans MMI. Il a aussi rédigé ses mémoires et j'espère qu'elles pourront être publiées.

Ce grand marin et Capitaine exceptionnel, après une vie active très riche, laisse déjà un grand vide dans la famille des marins qui se retrouvent tout d'un coup orphelins. Cher Alain, tu as appareillé pour ton dernier voyage. Tu as fait notre admiration. Je te souhaite bon vent.

Yves-Noël Massac,
Secrétaire général d'HYDROS

(Photos : Séance de dédicace à Concarneau en juillet 2021.)

PARI RÉUSSI À HENDERSON POUR NOTRE AMI SIMON ET SON ÉQUIPE DE PLASTIC ODYSSEY

Le mardi 16 janvier dernier, lors de la conférence « Ma lutte contre le plastique en mer » que Simon Bernard, Co-fondateur et Président de Plastic Odyssey, ancien membre du Conseil d'administration d'HYDROS, a tenu dans le cadre des Mardis de la mer, à l'ICP, l'Institut Catholique de Paris, il nous avait dévoilé, avant de conclure, son projet pour évacuer les déchets plastiques de l'île Henderson, cette île perdue du Pacifique sud, non loin de la célèbre île Pitcairn.

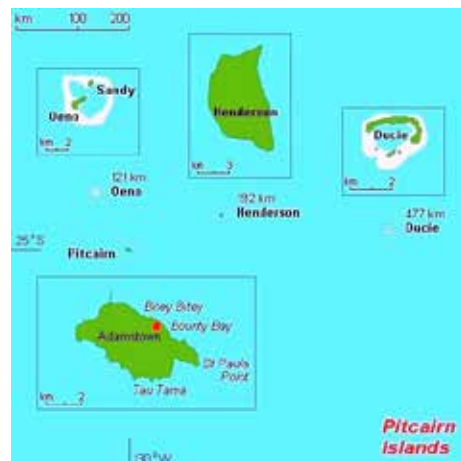


Simon lors de sa conférence, présentant un conteneur équipé d'une micro-usine de recyclage du plastique. (Copie écran de la conférence)

Cette petite île est une des plus grande réserve de biodiversité au monde et un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. « Il s'avère que dans 2/3 semaines, le bateau va passer à côté d'une île qui s'appelle Henderson et qui se trouve vraiment au milieu de nulle part. (Voir : [https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%8E-le_Henderson_\(%C3%8Eles_Pitcairn\)\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%8E-le_Henderson_(%C3%8Eles_Pitcairn))) C'est une île déserte connue parce que c'est l'île la plus polluée au monde. Il y a 5 ans, une expédition scientifique a fait une mission sur cette île et a compté les morceaux de plastique. Pour arriver jusqu'à la plage c'est quand même très compliqué puisqu'il y a une barrière de corail qui empêche l'accès. Il faut donc faire le tour de l'île, débarquer de l'autre côté, traverser la jungle, descendre une falaise de 15 m, juste pour arriver sur cette plage. Il y a à peu près 18 tonnes de plastiques, beaucoup mélangés dans le sable en microparticules et donc l'expédition britannique de 2019 a réussi à ramasser environ 6 tonnes qui ont été mis dans des big bags. Il y a aussi 1 200 bouées de pêche. On en a entendu parler il y a 5 ans parce que ça a fait un buzz médiatique, bien sûr parce que c'est l'île la plus polluée au monde mais surtout parce que ces déchets sont toujours là-bas. Ils n'ont

pas pu extraire ces déchets de l'île et ont dû les laisser sur place dans des endroits identifiés, en disant : On les laisse pour une prochaine expédition. C'est à cause de cette barrière de corail infranchissable qu'ils n'ont pas pu évacuer ces déchets. Ils ont tenté de traverser la barrière mais se sont retournés et ont donc abandonné cette idée. Et par la terre, il fallait escalader la falaise puis traverser la jungle (environ une heure de marche). Cette voie-là n'était donc pas possible non plus avec ces 6 tonnes de déchets.

De là est né le projet de Plastic Odyssey qui possède un bateau apte à recycler ces déchets, qui n'a pas beaucoup d'argent, mais des idées. Cela fait 6 mois que l'on travaille sur une expédition là-bas. Simon a dit qu'il partait le surlendemain rejoindre l'équipe. Avec une quinzaine de personnes, il va aller vivre une dizaine de jour sur la plage de cette île avec toute la logistique nécessaire (pour produire de l'eau douce, la nourriture, etc.) pour extraire ces déchets. On va tester plusieurs choses pour tenter d'y parvenir : Pour les bouées de pêches, on va en faire une guirlande en les attachant les unes aux autres pour traverser la barre de corail. Ça devrait à priori fonctionner. On a aussi une idée un peu plus folle. On veut utiliser un



État de la plage Est d'Henderson, but de l'opération.

Plan de situation de l'archipel (au milieu) et plans plus détaillés des 4 îles.

parachute ascensionnel en l'attachant aux big bags d'environ 150 kg et puis avec un treuil disposé sur le bateau, on va treuiller l'ensemble pour faire voler les déchets au-dessus de la barrière de corail et donc récupérer comme cela les tonnes de plastiques, en ayant l'impact le plus minime possible. L'idée étant de montrer que si cette idée marche sur Henderson, elle pourrait aussi fonctionner sur Clipper-ton qui est également remplie de déchets, ou sur d'autres îles désertes qui ont aussi cette problématique-là ».

longue de 2 km, est polluée par 30 millions de déchets en plastique. L'île d'Henderson est une île inhabitée située dans le sud de l'océan Pacifique. Elle fait partie du groupe des îles Pitcairn, avec les îles **Pitcairn**, **Oeno** et **Ducie**. Mesurant 9,6 kilomètres sur 5,1, elle est située à 192 km au nord-est de l'île Pitcairn, qui est la seule île habitée du groupe.

Pour en savoir plus sur l'expédition de 2019 et découvrir cette île :

[Lien 1](#) - [Lien 2](#) - [Lien 3](#)

LE DÉFI DE LA BARRIÈRE DE CORAIL

Le défi majeur pour collecter les déchets sur l'île Henderson est de traverser le récif corallien. Une étape difficile à cause des conditions météorologiques défavorables. Lors de la dernière expédition, il a fallu atterrir sur une plage éloignée et traverser la jungle et le littoral pour atteindre la plage Est polluée, car l'utilisation d'un bateau pour franchir le récif et extraire les déchets n'était pas réalisable.



Photo satellite de l'île Henderson.

L'île de 37,3 km² compte plus de 38 millions de morceaux de plastique sur ses côtes. Les estimations conservatrices suggèrent que 3500 à 13500 nouveaux articles en plastique s'échouent sur Henderson chaque jour. (Jusqu'à 671 morceaux de plastique au mètre carré ont été comptabilisés) L'une de ses plages, la plage Est



Vue de la plage à la fin du nettoyage.

UN NETTOYAGE IMPOSSIBLE ?

La première tentative en 2019, a échoué à évacuer les 6 tonnes de déchets collectées sur la plage située à l'Est de l'île. Bloquée par les vagues déferlant sur la barrière de corail qui protège l'île, l'équipe n'a pas pu retirer les big bags remplis de déchets et a été contrainte de les y laisser.



Vue de drone du site où l'on voit la bande peu profonde (plateau corallien) entre la plage et le récif, le récif puis l'océan plus profond et en haut la falaise (sombre) qui domine la plage.



Les déchets avec ici surtout des bouées de pêche. Stuff Media NZ.

Menée par Plastic Odyssey, l'expédition 2024 sur l'île Henderson visait à poursuivre le travail entamé en 2019. Soutenus par le navire laboratoire Plastic Odyssey, les explorateurs ont passé un mois à réaliser « The Impossible Cleanup ».

RENDRE L'IMPOSSIBLE POSSIBLE !

Les objectifs de Plastic Odyssey :

1. Construire une coalition internationale pour achever le travail de 2019, notamment en complétant le

nettoyage de la plage la plus polluée au monde et en entérinant cette pollution plastique.

2. Démontrer que les déchets peuvent être efficacement retirés de l'île Henderson et revalorisés, et ouvrir la voie pour des nettoyages dans les zones les plus éloignées du monde.

3. Déployer une couverture médiatique mondiale pour sensibiliser l'opinion publique à l'impact des plastiques à usage unique sur l'environnement.

4. Mener une étude scientifique, en s'appuyant sur les données collectées en 2019 afin de documenter l'effet de cette pollution plastique, sa provenance et les solutions mises en place pour l'éviter.

LE SUCCÈS DE L'EXPÉDITION 2024 SE BASE SUR :

1. Le retrait de l'île de plus de 6 000 kilos de déchets plastiques datant de l'année 2019, actuellement confinés dans des sacs au-dessus de la ligne de marée haute.

2. Le recyclage des plastiques de manière positive et utile pour les habitants de Pitcairn, en utilisant les approches existantes développées par Plastic Odyssey.

3. La participation d'une équipe médiatique mondiale et cinématographique pour raconter l'histoire et la partager au plus grand nombre.

4. Une opération de nettoyage de plage pour éliminer les nouveaux déchets arrivés depuis 2019.



Les big bags et les bouées à évacuer.

J'ai tenté de suivre le navire Plastic Odyssey à la trace laissée grâce à son AIS. Ce n'a pas été simple car souvent le signal n'était pas capté et pendant plusieurs semaines, il n'y avait pas de position du navire. Il avait commencé sa traversée du Pacifique au départ



L'équipe à Mangaréva, devant le Plastic Odyssey. À gauche, le Commandant Franck Le Gras. À sa gauche, Yoann Long, le Capitaine du navire. Au premier rang en 3^{ème} place à partir de la gauche, Alexandre Dechelotte, puis derrière le triangle rouge, Simon Bernard, les deux patrons de l'expédition.

des Galápagos, fin janvier, après une escale à Guayaquil en Équateur, cap sur la Polynésie française et plus particulièrement l'archipel des Gambier que je connais bien pour y avoir été 2 fois lors de mon service militaire. Il y a une piste aviation sur l'île de Totegegigie, située sur le récif Nord-est. C'est là que l'équipe de Simon Bernard est arrivé par les airs en provenance de Papeete. Elle a rejoint le bateau à Mangareva, l'île principale dont le chef-lieu est Rikitea avec sa belle cathédrale Saint-Michel construite en blocs de corail. Après avoir attendu le passage de la dépression tropicale Nat, Plastic Odyssey a appareillé le 10 février 2024 pour rejoindre l'archipel des Pitcairn à environ 300 milles dans l'Est-sud-est.

Ils arrivent le 12 février devant l'île Henderson puis remontent la côte jusqu'à la plage exposée, à nettoyer.



L'écran radar à gauche avec l'écho de la côte occidentale de l'île et l'ECDIS à droite avec la carte d'Henderson.

Sans perdre un instant, alors que le navire navigue encore et que l'île Henderson se dévoile devant eux, Simon et trois autres explorateurs décident de mettre pied à terre pour constater

les dégâts de plus près. Sachant qu'il est impossible de s'approcher de l'île en bateau à cause des récifs coralliens, l'équipe monte sur un radeau fabriqué à partir de 2 paddles gonflables, spécialement conçu pour franchir la barrière corallienne en toute sécurité, atteindre la plage, et débarquer le matériel du campement.

Le 13 février, le **Tai Koko**, le catamaran basé aux Gambier et qui doit les assister, arrive à son tour. En tout, ils sont 25 dans l'équipe, mais le Plastic Odyssey ne peut embarquer que 20 personnes. Rapidement, 12 membres de l'équipe se retrouvent sur la plage. Une partie du groupe termine de monter le camp. Ils sont très bien équipés : tente, matelas, duvet, bâches, tarps, nourriture lyophilisée, réservoir d'eau isotherme, réchaud à gaz, bouilloire, douche solaire, batteries portables pour recharger les équipements des reporters photo et vidéo, panneaux solaires... Ils sont parés à toute éventualité. Ce premier jour, les conditions sont clémentes et le bateau peut les approvisionner en eau et en nourriture. Mais si les conditions météorologiques venaient à se dégrader, ils pourraient survivre en autonomie plusieurs jours sans aucun problème.

Un membre de l'expédition de 2019 est parmi eux. Il y a 6 tonnes de plastiques collectés en 2019 à remballer dans de nouveaux sacs. Les premiers chargements sont préparés sur le bord de la plage.

Le 14 février, 3 radeaux sont envoyés depuis le Plastic Odyssey vers la plage pour collecter les déchets. Ils seront chargés avec les big bags et transféré vers le navire à travers le récif, grâce à un va et vient de bonnes conditions météo (faible houle).



Remorquage d'un radeau vers le Plastic Odyssey.

À la fin de cette seconde journée, les déchets rassemblés en 2019 ont en grande partie rejoint le Plastic Odyssey qui commence à être couvert de toutes parts avec tous ces plastiques. Le 15 février, la collecte se poursuit. La plage mesure plus de 2 km de long, et il n'y a qu'un seul point de passage possible pour franchir le récif : la passe étroite qui leur permet d'évacuer les déchets. Même avec le système de radeaux, c'est un vrai sport de tracter le convoi du Sud au Nord ou du Nord au Sud dans les 50 cm d'eau qui recouvrent le plateau corallien à quelques mètres du rivage, afin de rejoindre la petite passe. En fin de journée, 1 500 bouées sont rassemblées au point de passage. 1,5 tonne de filets est emballée dans des Big Bags étanches prêts à embarquer. 13 Big Bags de plastique recyclable ont été acheminés à bord du Plastic Odyssey.

Le 16 février, attente du navire **Silver Supporter** qui va récupérer les déchets non recyclables à bord du Plastic Odyssey.



Vue d'une grande partie de la plage avec ses déchets.

Pendant ce temps-là, le processus de recyclage est commencé à bord avec



Les guirlandes de bouées sont tractées vers le nouveau navire.



Les déchets partent vers le Silver Supporter.

broyage, lavage et séchage du plastic dur. Enfin, vers midi, le Silver Supporter arrive alors que l'inquiétude grandissait car la place commençait à manquer sur le Plastic Odyssey.

En moins d'1 h 30, 23 Big Bags quittent l'île pour rejoindre le navire néo-zélandais. En fin de journée, les collectes de 2019 ont été évacuées. Il reste maintenant à récupérer tout ce qui est arrivé sur la plage depuis 2019.

Le 17 février, journée de collecte des déchets et commençant par le Nord et d'essai du parachute ascensionnel.

À la mi-journée, sous une chaleur étouffante, la moitié de la plage est nettoyée. Les conditions météo se dégradant, il faut essayer la technique du parachute car il sera bientôt impossible de continuer l'évacuation de la même manière qu'au début. Avec le creusement de la mer, le récif devient infranchissable pour les radeaux.

La première tentative est un échec. La seconde permet de faire décoller le radeau mais il se repose avant de franchir le récif. En fin d'après-midi, la troisième et dernière tentative du jour fonctionne. La vision du big bag qui s'envole au-dessus du récif est surréaliste.

Le 18 février, le vent s'est levé, il est parfaitement orienté par rapport à la plage : les conditions idéales pour un nouvel essai de parachute. Cette fois, ils vont essayer de tracter le parachute depuis le navire Plastic Odyssey. Pour cela, ils ont monté un treuil low-tech sur le pont du bateau à partir d'une moto récupérée en Équateur, dont ils ont démonté la roue arrière, pour la remplacer par un touret qui servira d'enrouleur maison ! Le pilote, c'est Maxime. Il enfle un casque et grimpe sur la moto. Depuis la plage, le feu vert est donné. La moto démarre. D'un coup, la voile du parachute se gonfle et emporte le Big Bag, cette fois chargé de plus de 160 kg de déchets plastiques. Ça marche ! Ils n'en croient pas leurs yeux et tout le monde hurle de joie.



Big bag volant au-dessus du récif, tracté depuis le Plastic Odyssée et porté par le parachute.

19 février, dernières collectes de déchets. Une après-midi d'allers-retours continus entre la plage et la grue du bord qui charge les sacs sur le pont. Puis il faut plier le camp et tout ranger. Dernière nuit, sous la pluie. Puis le 20 février, c'est le rembarquement

des derniers équipements et le retour à bord.

Quantité de plastique collecté :

9 322 Kg

Quantité de plastique recyclé à bord : 2 310 Kg



Sacs de plastiques broyés, lavés et séchés.

En quittant Henderson, le Plastic Odyssey fait route sur Pitcairn pour décharger une partie des déchets et



Pitcairn vue du ciel.

poursuivre, au mouillage, puisqu'il n'y a pas de port, le recyclage du plastique. À noter dans l'équipage du Plastic Odyssey, la présence du Commandant Franck Le Gras, précédent Capitaine d'Armement de Louis Dreyfus Armateur. Bravo à toute l'équipe et bonne chance et bon vent pour la suite.

Départ de Pitcairn le 29 février selon MarineTraffic.

Du 4 au 8 mars, retour à Mangareva aux Gambier. Le 11 mars, passage à Hao, un des grands atolls de Polynésie. Du 13 au 15 mars, escale à Apataki puis du 16 au 19 à Rangiroa, le plus grand atoll de Polynésie et le deuxième plus grand atoll au monde par la superficie de son lagon. Arrivée à Moorea le 21 mars en Baie d'Opunohu. Départ de Moorea le 25 pour rejoindre Tahiti le 26 mars 2024 et amarrage à la Marina Taina (Punaauia).

Yves-Noël Massac
Secrétaire général Association HYDROS
Les photos sont de Plastic Odyssey.

PLONGEZ AU CŒUR DE L'AVENTURE MENÉE PAR PLASTIC ODYSSEY

La nouvelle expédition sur l'île Henderson s'est déroulée du 12 au 20 février 2024. Suivez le récit de l'opération jour après jour sur www.henderson.plasticodyssey.org/fr/

Avec toutes les photos, une vidéo et le récit complet de l'expédition de nettoyage.

Pour en savoir plus sur Plastic Odyssey : www.plasticodyssey.org/

Pour suivre toute l'expédition autour du monde : www.plasticodyssey.org/#expedition

Je vous recommande aussi le remarquable et passionnant livre *Parcourir les Océans pour sauver la Terre*, aux Éditions E/P/A, écrit par Alexandre Dechelotte et Simon Bernard, les co-fondateurs de Plastic Odyssey. Ce livre vous raconte de manière inédite l'histoire du projet et vous plonge dans les coulisses de cette expédition autour du monde, qui parcourt les océans pour sauver la planète de la crise des déchets plastiques. Vous y suivez le début de l'expédition maritime depuis la Méditerranée jusqu'à l'arrivée en Amérique du sud, au Brésil et en Guyane.

(<https://shop.plasticodyssey.org/boutique/livre-plastic-odyssey/> - 35 €).
On attend avec impatience la suite !

« Depuis 1946, les Petits Frères des Pauvres¹ luttent contre l'isolement et la solitude des personnes âgées, prioritairement les plus démunies. Par nos actions, nous recréons des liens leur permettant de reprendre goût à la vie et faire partie du monde qui les entoure. Vivre tout simplement. »

L'association PETITS FRÈRES DES PAUVRES recherche, afin de réaliser leurs ventes de gré à gré ou aux enchères de solidarité, les lots suivants :

- Collections de timbres et lettres classiques et semi-modernes France, Europe, anciennes colonies européennes et monde, notamment Chine toutes époques.
- Cartes Postales et Photographies anciennes / Monnaies et billets tous pays / Insignes & médailles civiles et militaires / Estampes et gravures anciennes / tout vieux papier : lettres, menus, affiches, actions, chromos...
- Bibelots anciens et modernes / Tableaux anciens et modernes cotés / Bijoux et Argentierie / Instruments de musique et Collections diverses...

Tous ces lots seront estimés par nos commissaires-priseurs et experts bénévoles.

Un reçu fiscal pourra être établi sur le montant de l'estimation des biens donnés, déductible des impôts sur le revenu.

Pour plus de renseignements, veuillez contacter, Madame DOS SANTOS au 01 48 65 91 29 ou par mail alexandra.dossantos@petitsfreresdespauvres.fr

La rédaction de MMI vous invite à regarder au-dessus de vos armoires, sous vos lits, dans vos greniers ou caves... si vous n'auriez pas quelques cartons à vider dont le contenu pourrait faire l'objet d'un don aux Petits Frères. Nous, marins, ont accumulé tellement de « souvenirs »... (François Jouannet)

1. www.petitsfreresdespauvres.fr



LES DÉBUTS DU COUP DE SIFFLET BREF PAR GUY QUIESSE

« Comme vous le savez mes amis, l'association HYDROS est l'héritière déjà lointaine de l'Association des Capitaines de la Marine Marchande créée suite au drame du naufrage de la drague **Cap de la Hague** (11/10/73). Guy Feat, Roger Briant et Julien Raoult en furent les fondateurs... Après versements de larmes de crocodile, l'État comptait enterrer l'affaire dans l'océan de l'oubli général. Le bord fut évidemment accusé de tout et l'association a bien tiré de la vase malsaine et médiatisée, d'autres imputations dégageant la responsabilité des amis défunts.

Mon propos n'est pas de touiller une vilaine soupe, mais de vous conter la création d'un des fleurons de l'association : **le Coup de Sifflet bref**.

Guy Feat, Secrétaire général fondateur, décéda quelque temps avant le congrès se tenant en 1999 à Hyères. Les responsables ayant étalé comptes et divers rapports, vinrent les questions des assistants. J'ai posé la suivante dans un silence général de l'assemblée :

"Il est dommage que nous n'ayons été tenus informés du décès de notre Secrétaire général que par le bouche à oreille, souvent bien après ! Puisque beaucoup d'entre nous possèdent le fax et sont en relations, ne pourrait-on pas avoir chaque mois une page d'information de la vie de notre association ?"... Murmure général d'approbation dans l'assemblée. Le Président répondit :

"Effectivement Guy, occupe-toi de la chose et sois responsable !"

Et le **Coup de Sifflet bref** parut chaque mois sous ma plume, une trentaine d'adhérents le recevaient et le redistribuaient dans leur secteur. Du fax nous sommes passés aux mails, Alain m'a remplacé en améliorant considérablement la chose, merci à lui et à ceux qui travaillent ou ont œuvré pour notre bonne cause ! »



Justement, à propos du Coup de Sifflet bref, son valeureux rédacteur en Chef, **Alain Frenkel**, qui s'en occupe depuis plusieurs années, **cherche un remplaçant** comme cela a été indiqué avec l'envoi du CdSb 280 à nos adhérents.

À ce jour, aucun volontaire ne s'est signalé.

Alors, si vous ne souhaitez pas la disparition du Coup de Sifflet bref, vous savez ce qu'il vous reste à faire !

**JEAN-PAUL THEPAUT RÉAGIT
À LA PUBLICATION
DU SUPPLÉMENT "HIVER"
DU MMI N° 245.**

« Bonjour

*Publication toujours ultra-intéressante !
Riche en informations maritimes :
chantiers, carburants, naufrages, etc...
J'ai bien apprécié l'équation de la
page 82 !!! À retenir...*

*La page 98 mérite aussi une belle
appréciation :*

*- Il est vrai que Maersk a évolué !
(Voir dans le prochain supplément de
MMI).
- Quant au C.P.A., je dirais que le pilote
(à bâbord) se tirait en urgence !*

Bien à vous »

Sixtine Bernardeau et Clarisse Hello sont membres du bureau de l'Association des Étudiants en Droit Maritime de Nantes. Elles siègent aux côtés de nos camarades étudiants Ingénieurs en Génie maritime au sein du *Student Port Nantes Saint-Nazaire*. En nous présentant leur cursus de formation en Master, puis une recension de la revue du centenaire du « Droit maritime français », elles vont toutes deux nous permettre d'alimenter notre réflexion sur un sujet très actuel, et éminemment important.

Nous leur sommes très reconnaissants de leur contribution à ce numéro de MMI et espérons que leur exemple sera suivi, qu'il inspirera quelques « plumes » parmi nos étudiants de l'ENSM. Nos colonnes sont largement ouvertes aux rédacteurs qui oseront se lancer dans l'aventure. Écrire est un exercice intéressant qui permet de structurer sa pensée, n'est-ce-pas ?

LE DROIT MARITIME : PROTÉGER LA MER DE L'HOMME ET LES HOMMES QUI VONT EN MER

"Tout finit par retourner à la mer... à Oceanus, le fleuve-océan, comme le flot ininterrompu du temps, le début et la fin."

Rachel Carson,
biologiste marine.

L'océan couvre 70 % de la surface du globe et pourtant son exploration est si incomplète qu'on en ignore plus sur celui-ci que sur la lune. Il est, cependant, certain que l'océan absorbe 25 % du CO₂ que nous, humains, produisons, et il nous fournit 50 % de l'oxygène que nous respirons. Mais l'océan est menacé, le changement climatique et les activités humaines accélèrent son acidification, son réchauffement et sa capacité à protéger l'être humain de la chaleur et de l'asphyxie ; sa biodiversité aussi est menacée, pollution, surpêche... C'est près de 3 milliards de personnes qui dépendent des ressources de l'océan et qui pourraient à leur tour se retrouver menacées¹.

Mais l'actualité nous montre un autre aspect du maritime : c'est un enjeu stratégique, non seulement en matière de défense, mais aussi en matière commerciale, en effet qu'advient-il par exemple du commerce mondial si les grandes compagnies maritimes refusent trop longtemps d'emprunter le canal de Suez par peur de voir leurs navires attaqués ?

Alors face à ces enjeux, le droit entre en action ; afin de limiter les

impacts des activités humaines sur l'océan, on légifère, réglemente, codifie, on crée le droit maritime ou plutôt les « Droits Maritimes ».

De façon théorique, le droit maritime se définit comme les règles relatives à la navigation en mer, établissant le fonctionnement de base et réglant les litiges relatifs au navire, il s'agit là d'un droit privé. À côté de celui-ci on trouve également d'autres droits comme le droit de la mer, public, international ; il représente l'ensemble des règles relatives aux compétences des États dans les différents espaces maritimes.

Mais force est de constater qu'en réalité un bon nombre de « Droits » se trouvent liés au secteur maritime, à l'océan, à ses acteurs. Alors certains auteurs préfèrent une dénomination plurielle, rassemblant tous ces droits sous une même étiquette « **Droits Maritimes** »². Cette dénomination permet alors de rassembler en une expression le droit international de la mer, le droit maritime privé, le droit social des gens de mer, le droit du littoral, le droit portuaire, le droit des pêches, le droit pénal maritime, la protection de l'environnement marin...

Mais alors pourquoi choisir le master de Droits Maritimes ?

À Nantes, notre master se décline en deux années :

Le Master 1 Droits Maritimes est relativement nouveau puisqu'il n'existe que depuis septembre 2022, mais il rassemble des étudiants de tout horizon, issus de licences en droit privé, en droit public, en droit des sociétés ou en droit judiciaire... Qu'ils pratiquent des activités nautiques ou qu'ils aient grandi en bord de mer leur point commun est leur lien avec l'océan. Ce Master offre une première approche de la discipline tout en gardant une connotation affairiste importante.

Des matières variées nous permettent d'entrevoir « *l'indispensable complémentarité des disciplines juridiques liées à l'océan* »³ ainsi que les risques spécifiques à la navigation en mer nécessitant des juristes spécialisés pour répondre au mieux aux enjeux maritimes.

Mais c'est surtout le Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques⁴ qui nous permet de donner tout son sens à la citation de Patrick Chaumette, professeur émérite de l'Université de Nantes, puisque cette seconde année permet une véritable spécialisation juridique autour du maritime grâce à des matières tantôt publiques, tantôt privées, tantôt tournées vers l'environnement, tantôt vers les affaires ou la sécurité mais toutes tournées vers la mer et qui permettent à chacun de trouver sa voie dans un monde maritime vaste.

Les opportunités de rencontres (commandant de la Marine, personnel navigant, Administratrice des Affaires Maritimes, pêcheurs...) qu'offre ce Master, permettent de mettre en lumière des possibilités de carrières qui jusqu'alors pouvaient paraître floues à certains.

Des perspectives de carrières aussi diverses que les matières enseignées au cours de ce cursus puisqu'une fois diplômés du Master 2 DSAMO,

1. P. Chaumette, « Avants propos », in P. Chaumette (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2021-2022

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

4. *Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques - Nantes Université*

les étudiants pourront envisager de se diriger vers le domaine privé (sociétés d'armateurs ou de construction navale, assureurs...), le domaine public (affaires maritimes, Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, concours des douanes...), les ONG (Greenpeace, Oceana, Bloom...) ou encore l'avocature ou la magistrature.

Pour conclure, rappelons-nous que Victor Hugo disait « *La mer est un espace de rigueur et de liberté* ». Il ne vous restera donc plus qu'à découvrir que la mer est également un espace de droits.

**Sixtine Bernardeau
et Clarisse Hello**
**Membres du bureau
de l'Association des Etudiants
en Droit Maritime de Nantes⁵
et du Student Port Nantes
Saint-Nazaire**



Sixtine



Clarisse



« COMPENDIUM DE LE DROIT MARITIME FRANÇAIS N°863, LA REVUE DE 100 ANS »

L'illustre revue de transport *Le Droit Maritime Français* réserve à son 100^{ème} anniversaire une édition spéciale, une rétrospective sur un siècle de vie, consacré au droit maritime⁶.

100 ans, une réelle victoire, pour une revue de « niche », à l'échelle de la francophonie et au-delà puisque comme le rappelle John O' Connor, vice-président du CMI⁷ Canada, « *cette revue est une référence appréciée des maritimistes, qu'ils soient ou non francophones, puisque Le Droit Maritime Français est connu de nombreux praticiens du droit maritime dans le monde* »⁸. Le DMF⁹ s'impose comme la revue juridique incontournable pour ceux qui souhaitent comprendre, utiliser et faire appliquer le droit attachant aux activités en mer.

L'on commence la lecture par une entrée en matière du rédacteur en chef et initiateur de l'édition spéciale, Stéphane Miribel qui nous soumet la problématique du numéro. Monsieur Miribel salue l'histoire de l'institution, sa capacité à se réinventer et son ouverture d'esprit. Le rédacteur en chef souligne son souhait dans cette édition spéciale de solliciter un grand nombre de ses contributeurs et également de recouvrir un panel exhaustif ou *a minima* large des matières usuellement traitées par le DMF¹⁰. Dès lors, il s'agit de répondre en 120 pages à la problématique des : « *Évolutions remarquables ou souhaitables du droit maritime de façon à mettre en avant autant que possible le particularisme de ce droit et sa capacité à s'adapter* ». Aussi, une reproduction numérisée de la première page de la première édition du DMF est mise à disposition du lecteur, ainsi qu'une photographie de monsieur Moreux, fondateur de la revue, accompagné par un premier hommage à ce dernier, père du DMF qui sera perpétué à nouveau au cours des pages suivantes.

En s'arrêtant quelques instants sur le nom de « Le Droit Maritime Français », l'on comprend vite qu'ici est sous-entendu, « *les droits maritimes* »¹¹, comme l'ont préféré les académiques nantais dans leur ouvrage collectif. En effet, le DMF assimile des notions dépassant le cadre strict du droit maritime privé. Il est d'ailleurs rappelé à plusieurs reprises dans l'édition anniversaire, que le DMF intègre en son sein les questions de la branche publiciste du droit s'appliquant aux océans. Est mis en exergue notamment, et à plusieurs reprises, l'ouverture du DMF au droit du littoral, en soulignant son importance, par la création d'une rubrique « PLP »¹², port littoral plaisance. Ces notions s'affirment dans un contexte particulièrement marqué par ces questions notamment par l'essor des énergies renouvelables marines et des interrogations quant au changement climatique, sujets éminemment actuels, tendant à s'enrichir en termes de normes, proportionnellement au développement de ses enjeux.

Le numéro 863 anniversaire du DMF procède à une approche historique de l'évolution de la revue parallèlement à l'évolution du droit positif maritime à échelle nationale française et du droit comparé mais aus-

6. Le DMF a 100 ans : Regard sur un siècle de droit maritime. (2023). *Le Droit Maritime Français*, 863.
<https://files.lamy-liaisons.fr/marketing/boutique/extraits/dmf-100-ans-lamy-liaisons.pdf>

7. Comité maritime international.

8. O' CONNOR, J. (2023). Le français au CMI. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1045.

9. « Droit Maritime Français »

10. MIRIBEL, S. (2023). Un siècle de navigation dans l'édition juridique avec *Le Droit Maritime Français*. *Le Droit Maritime Français*, 863, 965.

11. « *Droits maritimes* », Dalloz Action, 2021-2022 Ouvrage publié par les enseignants de l'Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique, CDMO.

12. BORDEREAUX, L. (2023). Le centenaire du Droit Maritime Français et l'essor du droit du littoral. *Le Droit Maritime Français*, 863, 983.

5. <https://aedmnantes.wixsite.com/website>

si à dimension internationale. Le DMF dépeint par le journal Le Marin comme « *la bible des maritimistes* »¹³, une source incontournable des maritimistes, et de ses « ayants droits », praticiens ou académiques du droit commun. Le DMF est un outil indispensable à la recherche en droit maritime et à l'exercice de ce droit par les praticiens.

Plusieurs spécialistes de leur domaine reviennent sur les années écoulées et procèdent à une chronologie du traitement par le DMF du droit maritime. Nous avons la chance d'avoir accès à une analyse concise des grandes évolutions des pans de droit maritime comme l'évolution empirique du droit de la sécurité maritime depuis 1923¹⁴, du droit pénal maritime et ses écueils¹⁵, de la répression et de l'indemnisation des dommages par pollution provenant des navires¹⁶, du droit social des gens de mer et ses nouveaux enjeux liés aux énergies marines renouvelables¹⁷, de l'action de l'État en mer et particulièrement sur les pouvoirs historiques du préfet maritime¹⁸. Aussi l'on retrouve des notions de droit de la mer, évoquant la territorialisation des océans et la hausse de la souveraineté dans ces anciens espaces de liberté¹⁹. Le traitement du sujet s'étend jusqu'à l'adoption du traité BBNJ²⁰ et de l'espoir de son apport dans la complétion d'une Montego Bay vieillissante²¹. Un ambitieux accord qui soit parviendra à créer un réel cadre harmonisé international de gestion durable des ressources marines, soit s'ajoutera aux normes préexistantes comme un texte de plus²². Le DMF se voit le contenant, le radeau de sauvetage de l'interprétation de l'inflation normative maritime à toutes les échelles, il a alors évolué en même temps que le droit dans les choix de ses sujets qui sont tournés vers toujours plus de réglementations.

Pour poursuivre, il convient de souligner l'expression de l'ensemble des considérations des auteurs et participants au DMF N° 863, un réel numéro commémoratif. Ainsi, a été réalisé un hommage aux femmes et pionniers de la revue, la nécessité de rendre hommage se fait ressentir et cette édition en est l'occasion idéale. Nous soulignons les égards du professeur Ndende, envers les grandes dames qui ont marqué le DMF²³, relatant les apports de Claire Legendre, pionnière de la construction du droit maritime français et de Martine Raymond Gouilloud qui a particulièrement marqué la doctrine maritime par ses contributions et son ouvrage *Droit Maritime*²⁴. Un hommage répété du professeur Ndende qui se pose en porte-parole, après avoir soutenu ces mêmes propos devant les étu-

dians du Master 2 DSAMO²⁵ de Nantes Université dans lequel il enseigne. C'est aussi par un article « *des pionniers et des éclaireurs* »²⁶ que Michel Quimbert rend hommage aux fondateurs René Moreux, George Ripert, Léopold Dor et leurs successeurs. Également, au-delà des hommages consacrés aux auteurs, Monsieur Laurijssen souligne l'intérêt de la revue elle-même, par une personnalisation de son existence, au travers d'un article : « *Une très grande dame restée jeune et séduisante malgré son âge* »²⁷. La revue est présentée comme un personnage historique, qui a consacré sa vie à la protection acteurs du maritime, assurant une sécurité juridique effective depuis un siècle maintenant.

L'édition spéciale évoque également certaines questions de droit comparé, notamment du droit maritime argentin ou encore du traitement par la Cour Suprême américaine des questions maritimes et par la Cour de justice de l'Union Européenne. L'on rappelle, dans la même mesure, le rôle historique et primordial d'interprétation de la jurisprudence du DMF. Le DMF souligne les enseignements à retenir de l'évolution de la jurisprudence maritime²⁸, notamment de la jurisprudence grandissante concernant les activités de plaisance en mer. Pour agrémer l'ensemble des écrits, l'article du vice-président du CMI Canada²⁹ nous rappelle qu'à la création du DMF, la langue diplomatique était le français, utilisé bien avant l'anglais, qui fini-

13. TEILLARD, T. (2024). L'illustre revue « Le Droit maritime français » célèbre ses cent ans. Le Marin. Consulté le 21 février 2024, à l'adresse <https://lemarin.ouest-france.fr/politique/affaires-maritimes/illustre-revue-le-droit-maritime-francais-celebre-ses-cent-ans-5a7a5e42-ccf0-11ee-84f3-30cb0ba0cd2f>

14. BOISSON, P. (2023, décembre). Le droit de la sécurité maritime depuis 1923 : des avancées spectaculaires mais aussi certaines interrogations. *Le Droit Maritime Français*, 863, 979.

15. BOISSON, P. (2023, décembre). Le droit de la sécurité maritime depuis 1923 : des avancées spectaculaires mais aussi certaines interrogations. *Le Droit Maritime Français*, 863, 987.

16. BRAJEUX, G., & DEJEAN, M. (2023). Répression et indemnisation des dommages par pollution provenant des navires. *Le Droit Maritime Français*, 863, 991.

17. CHAUMETTE, P. (2023). Perspectives sur le droit social des gens de mer. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1001.

18. DUCHESNE, T. (2023). Cent ans d'action de l'État français en mer. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1017.

19. CUDENNEC, A. (2023). Cent ans de droit de la mer, de l'emprise étatique à la protection globale de l'océan. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1009.

20. Nations Unies. 2023 (adoption informelle). Traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine. United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction (BBNJ).

21. Convention de Montego Bay.

22. CUDENNEC, A. (2023). Cent ans de droit de la mer, de l'emprise étatique à la protection globale de l'océan. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1012.

23. NDENDE, M. (2023). Ces grandes dames qui ont marqué Le Droit Maritime Français. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1041.

24. Rémond-Gouilloud M., *Droit maritime*, Ed. Pédone, Paris 1988

25. Master 2 Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques de Nantes Université.

26. QUIMBERT, M. (2018). Des pionniers et des éclaireurs. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1053.

27. LAURIJSEN, P. (2023). Une très grande dame restée jeune et séduisante malgré son âge : La revue Le Droit Maritime Français. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1033.

28. DELEBECQUE, P. (2019). La jurisprudence du DMF reflète des évolutions du monde maritime. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1013.

29. O'CONNOR, J. (2023). Le français au CMI. *Le Droit Maritime Français*, 863, 1045.

ra par le supplanter devenant la langue actuelle de la diplomatie, des conventions internationales. La revue, le *DMF* participe à la promotion et la diffusion de la langue française dans les textes internationaux. Le *DMF* est également un promoteur de l'harmonisation internationale par la mise en exergue des disparités régionales et nationales dépassant la frontière de la métropole française. Ce numéro du *DMF* est à parcourir, il souligne parfaitement ces volontés ambitieuses d'homogénéisation du droit maritime en France et dans le monde et des efforts d'interprétation historiques de la revue sur ce point, en définitive, son apport au droit maritime. Le *DMF* reste critique sur ces points et sur

l'efficacité à nuancer des conventions internationales parfois inopérantes par manque de coopération de ses acteurs. À l'image du découpage des océans, le *DMF* ne connaît pas de frontière physique, il participe activement au renforcement de la sécurité juridique à échelle nationale et aussi internationale, publiciste et privatiste, aspiration accomplie à l'heure actuelle, l'emportant grandement sur sa dénomination circonscrite.



Clarisse Hello
*Étudiante du Master Droit
 et Activités Maritimes et Océaniques,
 Nantes Université et Membre
 du Student Port Nantes Saint-Nazaire*



Clarisse



**ON A MILLE RAISONS
 DE SOUTENIR LES
 SAUVETEURS EN MER**

En raison des JO et des jeux paralympiques, le retrait des CRS de la surveillance des plages et la mobilisation de nombreux secouristes pour assurer la sécurité des rassemblements publics ont poussé la SNSM à augmenter de 30 % le recrutement des nouveaux nageurs sauveteurs, afin qu'elle réponde au mieux aux sollicitations des municipalités. À la SNSM comme ailleurs, la place des femmes évolue positivement dans un monde de marins historiquement masculin. S'appuyant sur le vote favorable de son AG, la SNSM lance sa première démarche de réduction des gaz à effet de serre. Par ailleurs, la construction de nouveaux bateaux, hauturiers en particulier, bat son plein.



« **NOUS SOMMES LÀ** »

Et vous ?

Grâce à vos dons, les Sauveteurs en Mer
 sont partout où vous aurez besoin d'eux.

FAITES UN DON SUR [SNSM.ORG](http://snsm.org)

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

Nous avons inauguré cette rubrique dans le MMI n° 245, à l'occasion du compte rendu de Bruno H. (DESMM) de son embarquement, pour une tournée du Nord, à bord du feeder *Ida Rambow*. Nous sommes heureux de vous proposer aujourd'hui ce texte de Pauline Drumez, ingénieure en génie maritime formée à l'ENSM de Nantes. Ces ingénieurs non navigants ne peuvent que s'enrichir de l'expérience d'un tel embarquement, de cette vie à bord dès que la dernière aussière est larguée.

Nous remercions vivement Pauline d'avoir bien voulu partager cette expérience avec nos lecteurs.

« QUAND UNE INGÉNIEURE NON-NAVIGANTE NAVIGUE »

Je travaille aux Chantiers de l'Atlantique (appelé CDA par la suite) depuis maintenant un an et demi, et j'ai eu la chance de naviguer deux semaines sur mon navire, le "M34" comme on l'appelle chez nous, ou *Celebrity Ascent* pour le grand public. En charge de la gestion des travaux dans les espaces publics, je n'étais pas destinée à naviguer, et pourtant ! Quelle ne fut pas ma surprise quand j'ai découvert le « creaking », un phénomène de bruit plus que gênant. Imaginez-vous dans une vieille maison qui grince sous les assauts du vent, mais dans votre cabine, ou en salle de réunion. Plutôt inconfortable n'est-ce pas ? Et ce délicat bruit est dû au contact de certains éléments structurels d'agencement (supports cloisons, supports plafond), qui, lié au mouvement du navire, frottent les uns contre les autres.

Me voilà donc partie pour dix jours de traversée de l'Atlantique, suivi de quatre jours au niveau du Mexique lors de la croisière inaugurale, pour diriger une équipe de menuisiers traquant ces « creaking » pour les faire disparaître.

C'est accompagnée d'une équipe Chantier et de médicaments pour le mal de mer (on ne sait jamais), que la néophyte que je suis a embarqué pour une traversée à laquelle elle ne s'attendait pas.

Lorsqu'on ne navigue pas, la vie à bord est très particulière, et encore plus dans cette effervescence liée à la livraison du navire. Le *Celebrity Ascent* est parti de Saint-Nazaire avec 1 500 membres d'équipages et une vingtaine d'employés CDA en direction de MIAMI. À peine arrivé sur place, il repartait le lendemain pour sa croisière inaugurale de quatre jours. Ces dix jours repré-



À Saint-Nazaire



sentaient donc l'ultime occasion de préparer le navire. Il faut alors imaginer 1 500 personnes au pas de course dans tout le paquebot : des cuisines qui tournent à plein régime pour se préparer au service des clients, des artistes et acrobates qui répètent leurs numéros, et, bien sûr, des officiers qui organisent dans les moindres détails l'arrivée de ces passagers.

Dans ce balai incessant, nous étions, équipe CDA, en étroite relation avec l'armateur. Ce temps imparti nous permettait de terminer les derniers travaux, et nécessitait que nous travaillions en étroite collaboration pour valider ces ajustements de dernière minute.

J'ai découvert une atmosphère très particulière durant ces dix jours à huis clos. Coupé du monde, il ne reste que les personnes à bord pour vous tenir compagnie et même un navire pouvant accueillir 3 500 passagers ne paraît pas si grand quand on y passe tout son temps. La proximité avec les gens est également complètement différente. Les inconnus deviennent rapidement des amis, et c'est ainsi que les différents officiers et membres d'équipage sont devenus des visages sur lesquels je pouvais poser des noms, puis très vite des personnes sur lesquelles je pouvais compter. On petit-déjeune, on travaille, on discute, on se divertit ensemble, ce qui crée une proximité inégalable.

Le rythme est également très impressionnant. On perd si vite la notion du temps en plein milieu de cet infini de mer bleue. Pas de retour à la maison pour couper avec le travail, pas de changement de visages pour penser à autre chose, pas de jours de repos ou de week-end... Au milieu de cette activité permanente, on est entraîné dans une spirale qui nous fait perdre toute notion de temporalité. Comme les collègues deviennent les amis,



il n'y a pas vraiment de coupure, et le travail est un sujet qui revient constamment. On se retrouve alors la tête complètement pleine de toutes les problématiques à gérer, et qu'est-ce qu'il est dur de s'en détacher ! Par cet aspect, ces dix jours m'ont paru très long, et je ne peux qu'imaginer ce que cela peut faire à tous nos marins qui restent trois mois en mer.

Mais vivre à bord, c'est être toujours décalé face au reste du monde. Lors de la traversée, nous gagnions des heures au fil des jours, qui nous éloignaient lentement mais sûrement des horaires français. Il devient alors difficile d'entrer en contact avec ses proches, mais aussi de travailler. J'ai découvert à quel point c'est compliqué de devoir organiser des réunions avec six heures de décalage horaire, de prendre en compte les week-ends là où l'on n'en a pas forcément, de respecter les horaires de travail des collègues à terre...



L'auteur en situation

J' imagine bien que toutes ces problématiques sont familières des navigants, et dans une certaine mesure j'en avais conscience ; il est cependant très différent d'imaginer... et de vivre. Cette expérience m'a permis de réaliser à quel point on

est coupé du monde extérieur en mer, mais également, qu'on peut y avoir une vie bien plus riche et nouer des relations beaucoup plus sincères. Malgré l'intensité liée au rythme de travail, j'ai adoré pouvoir vivre ces quelques semaines dans les conditions de vie des navigants, à pouvoir me gorger de cette immensité d'eau à perte de vue, découvrir les rouages de la mise en service d'un navire et apprécier le temps passé avec d'incroyables collègues.

Pauline DRUMEZ



Longueur : 326,5 m
Largeur : 39,5 m
Jauge : 141.420 tonneaux

1 646 **cabines et suites**
3 835 **passagers**
1 468 **membres d'équipage.**

Signature de la commande :
décembre 2016

Découpe 1^{ère} tôle :
novembre 2021

Livraison :
7 novembre 2023

Carburants traditionnels (fuel lourd et gasoil), systèmes de traitement des oxydes de soufres, des oxydes d'azote et de filtres à particules.

Prééquipé pour une propulsion au méthanol.



WHAT A BEAUTIFUL SHIP!

Par Yves-Noël Massac, SG^{al} d'HYDROS

Retrouvez dans cette rubrique, les nouveaux navires ou ceux qui sortent de l'ordinaire.

Nous avons pris du retard dans la publication des articles de cette rubrique par manque de place dans les précédents numéros. Aussi, nous continuons en partie à évoquer des navires qui ont fait parler d'eux l'an dernier.

I/ MODERNISATION D'UN VRAQUIER NEWCASTLEMAX AFIN D'ATTEINDRE LA CONFORMITÉ CII.

Un nouveau projet de conception relève le défi de rendre un vraquier Newcastlemax en service conforme aux nouvelles initiatives de l'OMI en matière d'émissions. Avec l'entrée en vigueur de l'EEXI (indice de rendement énergétique des navires existants) et du CII (indicateur d'intensité carbone) en 2023 (voir les infos de l'OMI sur : www.imo.org/fr/), le projet s'intéressait à un navire qui aurait dû obtenir un classement "D" et serait considéré comme non conforme. Il s'agit d'équiper le navire de panneaux solaires, de batteries et de voiles rigides, ainsi que d'un logiciel de routage et de gestion des conditions météorologiques, afin d'améliorer son classement et de le faire passer à un "C" et de maintenir la conformité au moins jusqu'en 2026.



Des panneaux solaires et des voiles sont utilisés pour réduire la consommation de carburant et améliorer les résultats du navire. (Image : Aurelia).

Le défi a été relevé par un partenariat composé de l'exploitant du navire et de l'agence maritime Nepa Group des Pays-Bas, ainsi que du groupe de conception navale Aurelia et d'Aloft Systems, afin de répondre aux besoins d'un vraquier de 203 000 tonnes de port en lourd. Celui-ci cherchait une solution pour que le navire



L'installation de panneaux solaires, de batteries et de voiles a permis de rendre un vraquier conforme aux réglementations environnementales (Image : Aurelia).



(Image : Aurelia).

soit conforme à l'indice CII sur la base de cinq traversées annuelles entre le Brésil et la Chine.

Le navire utilisé pour l'étude mesure 300 m de long avec une largeur de 50 m. Il a une autonomie de 24 500 milles nautiques et est propulsé par un moteur principal de 17 MW et dispose de deux générateurs. Selon eux, le navire consommerait 16 223 tonnes de carburant HFO conventionnel et 1 120 tonnes de gazole marin (MGO) par an.

Avec un budget de 10 millions de dollars, ils ont conçu un ensemble de modifications pour mettre en conformité un navire actuellement classé "D". La conception d'Aurelia consiste en une approche en deux phases de la modernisation du navire. En suivant cette approche, ils indiquent que le vraquier atteindrait les réductions d'émissions requises pour maintenir une note de passage "C".

Dans la première phase, qui a été entreprise en 2023, le navire fut équipé de panneaux solaires, de batteries et d'un logiciel de gestion. Les panneaux solaires sont installés sur l'espace libre du pont, y compris sur le dessus des panneaux de cales, et ont une puissance de pointe de 1 MWh. Selon l'entreprise, cela permettrait de fournir suffisamment

d'énergie pour les besoins des emménagements et de la cuisine pendant la navigation de jour, le surplus d'énergie étant utilisé pour recharger les batteries qui maintiennent la charge nécessaire pour les emménagements pendant la nuit. Une charge complète du bloc de batteries nécessiterait environ 12 heures et les 660 batteries fourniraient une puissance d'environ 550 kW sur 12 heures. Ils pensent que les générateurs du navire pourraient être principalement remplacés par des batteries stockant l'énergie solaire et gérées par le système logiciel.

L'utilisation du MGO serait largement éliminée, ce qui entraînerait une réduction de 12,5 % des coûts de carburant et de 6 % des émissions. Au début de l'année 2025, la deuxième mise à niveau sera nécessaire pour répondre aux niveaux croissants de la réglementation. Elle consisterait en l'installation de six voiles rigides situées jusqu'à 30 mètres du pont. Le rendu montre les voiles placées entre ou à côté des écoutilles pour réduire les ombres sur les panneaux solaires. Le navire passerait également aux biocarburants. Les émissions seraient réduites de 10 % supplémentaires, tandis que les coûts de carburant seraient réduits de 16 %.

Selon les partenaires, cette approche démontre comment combiner des solutions innovantes et des décisions intelligentes pour une décarbonation plus rapide de l'industrie du transport maritime. En adoptant une approche innovante combinant les technologies actuellement disponibles, ils ont pu atteindre les objectifs de réduction des émissions tout en maintenant le Newcastlemax en service et productif pour son propriétaire. **(Source : The Maritime Executive)**

II/ BATEAU ÉLECTRIQUE SI COMPACT QU'IL RENTRE DANS UN SAC À DOS.

Propulsé par un moteur électrique, le **GoBoat** se targue d'être le bateau le plus portable jamais créé. Alliant les caractéristiques d'un kayak, d'un paddle et d'une embarcation nautique, cet engin étonnant est transportable dans un grand sac à dos.

Dévoilée en mai dernier par la société éponyme, la gamme GoBoat 2.0 offre de meilleures performances, une stabilité améliorée et réduit encore l'encombrement en comparaison de la première génération du produit. De conception robuste, le bateau est constitué d'un matériau propriétaire de l'entreprise, nommé AirCore. Pour obtenir un tel gain de place, le GoBoat est sans surprise gonflable. Si l'objet tient dans un sac à dos, précisons que son poids est tout de même annoncé à 25 kg, et ce, sans tenir compte de la batterie.

L'une des clés de cette compacité réside dans la forme circulaire de l'embarcation une fois gonflée. Doté d'un moteur de pêche à la traîne 12V conçu par GoBoat, l'engin dispose d'une puissance de poussée de 16 kg. Avec cinq vitesses en marche avant et deux vitesses pour reculer, il s'agit d'après GoBoat du moteur de



Le GoBoat en situation.

cette puissance la plus léger et le plus compact du marché.

Le fabricant indique que le moteur permet de naviguer à une vitesse pouvant atteindre environ 8 km/h. Sur le point de l'autonomie, GoBoat permet aux acheteurs d'utiliser la batterie de leur choix, cette dernière n'étant pas incluse dans la vente. L'autonomie est donc modulable en fonction des préférences de l'utilisateur. Par ailleurs, l'entreprise recommande fortement de se tourner vers une batterie au lithium en rai-



Le GoBoat électrique. (Photos : goboat.com)

son de son poids, de sa capacité de charge et de sa durée de vie. Pour les moins téméraires, notons que GoBoat propose une batterie de 12V 30Ah, à acheter pour 169,99 \$ supplémentaires. Équipé d'une hélice à machettes de deux lames, garantissant de ne

pas être freiné par les herbes marines, le GoBoat est utilisable en eau douce comme en eau salée, à condition de le traiter contre la corrosion. Adapté à la pêche comme aux promenades, le moteur 100 % électrique confère à l'utilisateur un silence plus qu'appréciable lors de la navigation.

Disponible en plusieurs coloris, c'est surtout en trois versions que se décline la gamme Goboat 2.0. Le modèle adulte consiste en une base d'un diamètre de 178 cm. Prévu pour accueillir une seule personne, il dispose d'une capacité de charge de 136 kg. Le modèle enfant, qui convient également à un adulte de petite taille, mesure quant à lui 140 cm de diamètre. Il est capable d'embarquer au maximum 56,6 kg de charge. Le troisième modèle est prévu pour la pêche et intègre plus de rangements et d'accessoires.

L'embarcation se veut par ailleurs assez abordable en matière de prix. En dehors des promotions, la version mini est accessible pour 683 \$, celle pour adulte est affichée à 1 076 \$. (Source : Presse Citron). Plus de détails sur : <https://goboat.com/>.

III/ LE SOUTHERN ROCK, UN CARGO AUX FORMES PARTICULIÈRES.

Le navire livré au début de 2023 dont le château est situé sur le gaillard d'avant, est adapté au transport d'équipements pour l'industrie de l'énergie éolienne, tels que des pales, des tours et des nacelles, ainsi que du matériel de construction et du matériel offshore. Le navire est également adapté au transport de cargaisons Ro-Ro, telles que des camions et des voitures, des transporteurs modulaires auto-propulsés (SPMT - self-propelled modular transporter) et des grues mobiles.

L'une des principales caractéristiques du navire est sa rampe Ro-Ro de 7 tonnes, dont la charge sur roue admissible est de 10 tonnes. Le Southern Rock possède également deux ailes à l'arrière, spécialement conçues pour créer plus d'espace sur le pont, afin de transporter des cargaisons plus importantes tout en conservant la même consommation de carburant.

Le Southern Rock qui arbore le pavillon Batave, long de 114 m pour une largeur de 16 m, a un port en lourd de 4 500 t et est équipé d'un moteur principal de 1 600 kilowatts, d'un propulseur d'étrave de 400 kilowatts et d'un propulseur de poupe de 300 kilowatts. Sa vitesse de service en charge peut atteindre 12,5 nœuds. En outre, le navire est équipé d'un mât de forage (spud pole) de 19 mètres.



Le tout nouveau Southern Rock vient de quitter Urk (Pays-Bas) et se dirige vers IJmuiden - Quai des croisières. (Photo : Marcel Coster)



Le Southern Rock à Amsterdam le 13/06/2023. (Photo : MarineTraffic)

Ndlr : Un spud pole est un poteau en acier qui traverse le navire. Le poteau peut être levé et abaissé, ce qui permet au navire de se fixer au fond de l'eau.

Vidéo du navire : <https://www.facebook.com/reel/801767047917598>

Visite du navire : <https://www.facebook.com/reel/261081866459827>



À l'arrière, la rampe et les deux ailes. IJmuiden, 17/06/2023. (Photo : FleetMon)

IV/ LE PREMIER CTV AMPHIBIE AU MONDE.

L'entreprise britannique Commercial Rib Charter a publié une vidéo montrant le **CRC Walrus**, le premier navire amphibie de transfert d'équipage au monde, en train de terminer avec succès des essais avant d'aller travailler au parc éolien de Scroby Sands de RWE Renewables UK.

RWE se débat depuis plusieurs années avec les difficultés liées aux bancs de sable en constante évolution qui limitent l'accès à son parc éolien de Scroby Sands. Aston Goddard, de RWE, a mis au défi son fournisseur de CTV à faible tirant d'eau, Commercial Rib Charter (CRC), de trouver une solution innovante.

Cette solution, le CRC Walrus, est le fruit d'une collaboration exemplaire entre RWE, Commercial Rib Charter, le cabinet d'architectes navals Chartwell Marine et les constructeurs de bateaux Diverse Marine, basés sur l'île de Wight.

Nommé en l'honneur du biplan amphibie Supermarine Walrus des années 1930 du concepteur de Spitfire R.J. Mitchells, le CRC Walrus est un navire de transfert d'équipage homologué de 12 mètres pouvant accueillir deux membres d'équipage et huit passagers. Il dispose d'une capacité de chargement de 750 kg sur le pont et du système habituel de transfert par l'avant. La vitesse de service est de 23 nœuds avec une vitesse maximale de 29 nœuds. Propulsé par deux moteurs diesel Oxe de 300 ch,



Le CTV amphibie CRC Walrus passe du statut de navire à celui d'amphibie en abaissant trois roues surdimensionnées à commande hydraulique. Il est alors dirigé par une seule roue à l'arrière. (Copie d'écran YouTube)

le CTV amphibie ne fera que 80 centimètres de tirant d'eau. Les 600 ch de puissance motrice générés par les moteurs hors-bords réduiront la consommation de carburant de 50 % par rapport aux moteurs in-bord conventionnels, contribuant ainsi à l'objectif de neutralité carbone de RWE.

Le CRC Walrus passe du statut de navire à celui d'amphibie en abaissant trois roues surdimensionnées à commande hydraulique, et c'est alors la roue arrière qui dirige l'embarcation. Le système hydraulique est alimenté par un générateur. Vidéo de démonstration : <https://youtu.be/WQWw3d0YrIM>. (Source : MarineLog)

V/ AAL SHIPPING PRÉSENTE LE "SUPER CLASSE B" AAL LIMASSOL.

AAL Shipping a diffusé un court métrage présentant la conception, les innovations techniques et les spécifications de l'"AAL Limassol", la première unité de ses méga navires de transport lourd de classe Super B de 32 000 tonnes de port en lourd.

Ce type de navire répond aux normes les plus strictes en matière d'automatisation et d'émissions, ainsi qu'aux réglementations de l'OMI en matière d'émissions et de durabilité pour la protection de l'environnement.

AAL Shipping a collaboré avec sa société sœur Columbia Shipmanagement (CSM) pour créer un navire de classe Super B qui peut accueillir en toute sécurité plus de 42 000 m³ de marchandises de grande et de petite taille en une seule fois.



L'AAL Houston. (Image de synthèse AAL)

Cinq des unités de la classe Super B porteront le nom de grands ports de marchandises diverses, tels que "AAL Antwerp", "AAL Hamburg", "AAL Houston", "AAL Dubai" et "AAL Dammam".

Vidéo de présentation : <https://www.youtube.com/watch?v=i1U6MNZGUBg>. (Source : International Transport Journal)

VI/ LA CHINE MET À L'EAU LE PLUS GRAND CÂBLIER AU MONDE.

Selon les sources, la Chine a mis à l'eau le 29 ou le 30 mars 2023, le **Long Yin 9**, premier câbliez chinois d'une capacité d'emport de 10 000 tonnes de câbles sous-marins, également le plus grand câbliez au monde, ont rapporté plusieurs médias chinois le 30 mars 2023.

D'une longueur totale de 155 m et d'une largeur de 23,2 m, le Longyin 9 a une vitesse maximale de 15 nœuds et une autonomie de 60 jours pour des missions durables. Il peut transporter 10 000 t de câbles et est capable de poser des câbles à travers l'océan Pacifique à partir de la Chine en une seule fois. (Par comparaison, le câbliez français Île d'Yeu mesure 147,07 m de long pour 27 m de large pour un port en lourd de 11 024 t et peut aussi charger 10 000 t de câbles en une seule fois). Il a été mis à l'eau à Jiujiang,



dans la province du Jiangxi (Est de la Chine) après avoir été construit sur une terre-plein puis translaté sur un ponton qui a été immergé pour sa mise à l'eau. Il s'agit du premier navire câbliez océanique DP2 de 10 000 tonnes battant pavillon chinois et classé par la Société de classification de Chine. Il adopte une propulsion entièrement électrique. Il était prévu entrer en service en septembre 2023. Il semble en fait avoir été terminé début 2024.

Il lui faudra trouver des contrats de pose, ce qui ne semble pas facile pour les chinois en ce moment. (Sources : [Le Marin](#), [French.people.cn](#))

VII/ LOUIS DREYFUS ARMATEURS PRÉVOIT DE DÉVELOPPER DES NAVIRES DE SERVICE ALIMENTÉS AU LH2.

Louis Dreyfus Armateurs (LDA) fournit non seulement la flotte qui expédie les composants d'avions pour Airbus, mais elle est également active dans le domaine de l'éolien en mer en plus de celui des câbles sous-marins. LDA a révélé le 18 mars 2024 qu'en collaboration avec la société norvégienne Salt Ship Design, elle a développé un concept de navire de service (SOV) alimenté à l'hydrogène liquide (LH₂). Les équipes de LDA et de Salt Ship Design ont travaillé sur le concept de SOV entièrement alimenté en LH₂ avec les principales parties prenantes, notamment les principaux fournisseurs d'équipements, les autorités de classe et de pavillon, et les fournisseurs de carburant.

Cette étape importante pour l'industrie est conforme aux ambitions de la Commission européenne en matière de révolution H2. (Voir : <https://commission.europa.eu/>)

Le SOV alimenté au LH₂, actuellement en phase de conception, pourra fonctionner 95 % du temps sans émission de carbone, le navire ne rejetant que de l'eau pendant les opérations standard. Cela aurait un impact majeur sur les



(Image : LDA)

émissions liées à l'exploitation des parcs éoliens offshore, en empêchant le rejet d'environ 4 000 tonnes de CO₂ par an. Le navire aura une empreinte opérationnelle CSOV (Commissioning Service Operation Vessel) de premier ordre, pouvant transporter jusqu'à 90 techniciens à bord et ayant une autonomie de 14 jours en mer, sans nécessiter le soutien d'une installation offshore supplémentaire ou d'une infrastructure portuaire lourde.

« Chez LDA, notre ambition constante est de mener l'industrie maritime à travers sa transition énergétique, en fournissant des solutions maritimes innovantes à nos clients », déclare l'armateur. « Nous sommes convaincus que l'utilisation du H₂ comme carburant est l'un des principaux moyens de réduire l'impact de l'industrie maritime dans les années à venir et de contribuer à atteindre les objectifs ambitieux de l'ensemble de l'industrie en matière d'émissions de carbone ». (Sources : MarineLog, Communiqué LDA)

Voyons maintenant quelques navires de travail offshore.

VIII/ LE NAVIRE LES ALIZÉS DE L'ARMATEUR BELGE JAN DE NUL.

Le navire Les Alizés de Jan de Nul, destiné à l'installation de la nouvelle génération d'éoliennes offshore, a quitté la Chine avant la fin janvier 2023 pour faire route vers l'Europe et le port de Gdansk en Pologne. Le chantier chinois CMHI de Haïmen l'avait livré le 16 janvier 2023.

Commandé en novembre 2019, le navire est destiné à la pose des fondations monopieux jusqu'à 3 000 tonnes et jackets jusqu'à 4 500 tonnes. D'une capacité de chargement de 61 000 tonnes sur le pont qui affiche 9 300 m² de superficie, le navire de 236,80 m de long par 52 m de large dispose, pour cela, d'une des grues les plus importantes sur le marché avec ses 5 000 tonnes. Comme il n'est pas équipé de pieds élévateurs mais d'un système de positionnement dynamique de niveau 2, le navire n'est pas limité par la profondeur pour travailler ni par la nature du sous-sol marin.



Les Alizés au départ de Chine. (Photo : Jan de Nul)

À Gdansk, il devait être préparé pour sa première mission : l'installation des 107 fondations monopieux et du topside de la sous-station électrique des parcs Gode wind 3 de 242 MW et Borkum riffgrund 3 de 900 MW, développés par Orsted en mer du Nord allemande. Deux parcs qui seront équipés d'éoliennes Siemens Gamesa de 11 MW. La sous-station électrique de Gode wind 3 doit, elle, être fournie par les Chantiers de l'Atlantique. Ce parc doit être mis en service en 2024 et le second est prévu en 2025.

(Source : Le Marin)

IX/ LE DP2 FALL PIPE ROCK INSTALLATION VESSEL JOSEPH PLATEAU.

Avec une capacité de transport de roches de 31 500 tonnes, ce navire d'installation de conduites de chute de Jan de Nul, est avec son navire jumeau **Simon Stevin**, le plus grand de ce type au monde et l'un des rares navires équipés pour l'installation de roches dans des profondeurs d'eau de 2 000 m. Outre la très grande profondeur opérationnelle, une caractéristique unique du système d'alimentation du navire en conduites de chute

est qu'il est capable de traiter des roches d'une taille de 400 mm, ce qui est plus que tout autre navire d'installation de conduites de chute. Pour les sections de pipelines en eaux peu profondes et la protection contre l'affouillement le long des plateformes offshore, où la stabilité de la roche est définie par les courants du fond marin, cela permet de réduire le volume de roche et les coûts qui en découlent.

Les navires "Fall pipe" sont les plus avancés. Ils utilisent un tuyau sous-marin avec un ROV à l'extrémité pour acheminer les roches vers le fond de la mer avec une grande précision.

Ces navires sont particulièrement adaptés à la couverture des câbles et des pipelines offshore. Ils sont également utilisés pour préparer le fond marin pour les structures offshore et pour mettre en place une protection contre l'affouillement pour les éoliennes et les plateformes offshore.

En outre, un "fall pipe" peut être utilisé pour lester les pieds des plateformes offshore, ce qui peut impliquer, par exemple, le pompage d'un mélange d'eau et de roches dans les pieds.

Le Joseph Plateau est également adapté aux opérations d'exploitation minière en eaux profondes, c'est-à-dire à la récupération de minéraux sur le fond marin et aux activités de pose de câbles.



Le Joseph Plateau en 2023, en sortie d'arrêt technique des 10 ans chez Keppel Tuas à Singapour. (Photo : Jannes Aertsen)



Vidéo de présentation :
<https://vimeo.com/778772687>

Construit en 2013, long de 191,50 m, large de 40 m, il a une puissance installée de 24 350 kW. Il peut accueillir 84 personnes à bord.

(Sources : Jan de Nul, maasmondmaritime)

Le Joseph Plateau avec sa plateforme hélico et sa passerelle en forme de boomerang. (Photo : Piet Sinke)

X/ LE MÉGA JACK-UP BLUE WIND.

Le chantier naval Japan Marine United (JMU) a livré fin janvier 2023 à Shimizu Corporation le navire d'installation d'éoliennes offshore (WTIV - wind turbine installation vessel) conçu et équipé par GustoMSC.

Shimizu avait dévoilé ses projets de construction d'un navire d'installation de parcs éoliens en 2019. Le navire, de conception GustoMSC type SC-14000XL, mesure 142 m de long, 50 m de large et peut accueillir jusqu'à 130 personnes. Il est également équipé d'un système de levage à crémaillère à vitesse variable GustoMSC, offrant fiabilité, stabilité et performance même dans les conditions offshore les plus difficiles.

GustoMSC a également livré la grue aux caractéristiques exceptionnelles. Lorsqu'elle est dé-



Le Blue Wind à flot sans ses jambes. (Photo : Shimizu Corporation)



Le Blue Wind avec ses jambes déployées et posées au fond, la coque hors de l'eau. (Photo : Japan Marine United)



Le Blue Wind posé sur ses jambes montre son ventre. (Photo : MarineTraffic)



Le Blue Wind avec ses jambes rétractées. (Photo : Shimizu Corporation)

ployée en mode rétracté, elle a une charge de travail sûre de 2 500 tonnes et une hauteur de levage de 118 mètres au-dessus du pont. Le fait de garder la flèche de la grue en mode rétracté, sans extension au-dessus de la proue, permet d'éviter les restrictions de navigation et de manœuvre pendant le transit et dans les zones portuaires.

La grue peut alors facilement passer en mode étendu pour installer les éoliennes à une hauteur pouvant atteindre 158 mètres au-dessus du pont et avec une charge de travail maximale plus réduite, de 1 250 tonnes.

Ce navire jack-up, baptisé Blue Wind, peut opérer à des profondeurs comprises entre 10 et 65 mètres et est capable de charger, de transporter et d'installer sept éoliennes de 8 MW ou trois éoliennes de 12 MW à la fois. Le navire est également équipé d'une coupée à hauteur variable fournie par la société britannique Osbit.

Le Blue Wind a été lancé en octobre 2022, et le premier projet sur lequel le navire travaillera est le parc éolien de Nyuzen de 9 MW au large de la ville de Nyuzen, dans le district de Shimoniikawa, dans la préfecture de Toyama. Le navire jack-up y transportera et installera trois éoliennes de 3 MW qui devaient être opérationnelles en août 2023.



Le Blue Wind, jambes relevées et grue déployée en hauteur. (Source : NOV)

Le deuxième projet du navire sera le parc éolien offshore d'Ishikari Bay, d'une capacité de 112 MW, où il transportera et installera 14 éoliennes Siemens Gamesa de 8 MW, qui devaient être opérationnelles en décembre 2023. (Source : OffshoreWind).

Vous pouvez retrouver toutes les caractéristiques de cet étonnant navire avec le lien : https://www.shimz.co.jp/sep/index_en.html

XI/ NOUVEAU ULSTEIN SX232 : UN NAVIRE POUR TRAVAUX SOUS-MARIN POUR TOUS LES MARCHÉS.

Constatant une "vague d'optimisme" sur le marché des navires de service offshore, Ulstein a dévoilé début 2024 la conception d'un nouveau navire pour travaux sous-marins, l'Ulstein SX232, destiné aux marchés de l'éolien offshore fixe et flottant, ainsi qu'à l'industrie pétrolière et gazière offshore.

Selon Ulstein, le marché des navires offshore bénéficie actuellement de l'augmentation des dépenses d'investissement dans les secteurs du pétrole et du gaz (O&G) et des énergies renouvelables. Le secteur du pétrole et du gaz offshore atteindra son pic d'investissement, de près de 300 milliards de dollars, en 2026. Par la suite, les investissements dans l'énergie offshore se déplaceront vers l'éolien offshore. L'investissement total dans les énergies offshore dépassera 400 milliards de dollars en 2028, soit près du double du montant de 2020.

Avec une longueur de 139,8 m et une largeur de 28 m, l'Ulstein

ULSTEIN SX232



(Image : Ulstein)

SX232 est lancé à un moment où les navires de travaux sous-marins construits à l'origine pour les opérations offshore O&G sont devenus une partie intégrante de la chaîne de valeur sur le marché de l'éolien offshore.

Selon Ulstein, son nouvel Ulstein SX232 combine innovation, polyvalence et réduction des émissions et repose sur trois principes fondamentaux :

- une conception optimisée de la coque basée sur la poupe Ulstein Twin X,
- un système de puissance et de propulsion intelligent développé pour minimiser la consommation d'énergie pendant les opérations de DP (Positionnement dynamique),
- un système intégré de récupération d'énergie utilisant toute la chaleur perdue dans les systèmes de machinerie (eau de refroidissement et échappement).

La conception a été développée pour inclure des options de carburant polyvalentes et un système de stockage d'énergie par batterie pour l'écrêtement des pointes et la réserve tournante a été mis en œuvre.



Ulstein SX232 vu de profil. (Image : Ulstein)

La section avant du navire peut accueillir 130 personnes et comprend deux hangars pour véhicules télécommandés (ROV). Un moon pool est situé à l'arrière du bloc d'habitation, complété par un vaste pont plat de plus de 2 000 m². La conception de ce pont plat améliore l'adaptabilité du navire, permettant de multiples configurations opérationnelles pour répondre aux diverses tâches maritimes.

La plateforme de base a été configurée avec une grue offshore de 250 tonnes, mais elle peut également supporter une grue plus importante de 400 tonnes. (Source : MarineLog)



Ulstein SX232 avec une capacité de grue améliorée. Image : Ulstein



Ulstein SX232 configuré pour la pose de câbles inter-réseaux. (Image : Ulstein)

Finissons avec un transport de colis lourds :

XII/ UN IMPRESSIONNANT NAVIRE SEMI-SUBMERSIBLE DEVANT LE PORT DE DOUARNENEZ.

Ceux qui se baladaient sur le port du Rosmeur ou le long de la corniche en ce lundi de Pâques dernier, 1^{er} avril 2024, n'ont pas manqué de remarquer son immense silhouette. Parti le 29 mars de Rotterdam, le **GPO Emerald** était au mouillage devant Douarnenez, avant de reprendre la mer vers le port turc de Yalova, en mer de Marmara, avec à son bord une cargaison massive. Ce transport de colis lourds mesure 225 m de long pour 48,05 m de large.

Navire de la compagnie norvégienne GPO Heavylift, le GPO Emerald impressionne notamment par les dimensions de sa passerelle, d'une hauteur d'environ 40 m au-dessus du pont ! Celui-ci affiche aussi des dimensions conséquentes, avec ses 183 ou 165 m de long selon les dispositions prises pour les deux blocs disposés sur l'arrière.

Le GPO Emerald peut transporter de gros navires ou, par exemple, des plates-formes de forage. Muni de quatre pompes d'une capacité de 4 000 m³ à l'heure à l'avant et deux de 1 000 m³ à l'arrière, il peut, grâce à 76 citernes de ballastage, s'enfoncer de 18 m dans l'eau, permettant aux engins de venir se positionner sur son pont. C'est un jeune navire, construit en 2021 par le chantier CSBC Corporation à Taïwan, et qui peut recevoir jusqu'à 52 personnes à bord. Il navigue sous le pavillon des Îles Marshall. (Source : Le Télégramme)



Le GPO Emerald ne passe pas inaperçu devant Douarnenez. (Photo : Le Télégramme/Rodolphe Pochet)



Le GPO Emerald à Rotterdam le 15/03/2024. (Photo : MarineTraffic)



THE NAVAL SPACE ODYSSEY - NAVIGATING FROM SEA TO STARS WITH GEOSCIENCES

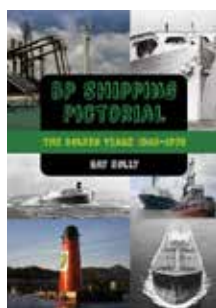
DE BAPTISTE UCH

Earth sciences have always been closely linked to navies, playing an essential role in understanding and mastering the hostile environment that is the sea. While centuries ago, major powers embarked on the conquest of the oceans, space has now become the coveted new frontier. This captivating exploration of the interconnected worlds of the sea and space is particularly aimed at enthusiasts of geosciences, military strategy, and naval affairs. The author pragmatically and accessibly explains why navies are ideally positioned to tackle the complex challenges of the outer space odyssey and how they can leverage this new environment through modern space geosciences to maintain a sustainable tactical advantage. A must-read that provides a unique perspective on the connections between Earth sciences, the naval domain, and space.

Baptiste Uch, originally from Paris, holds degrees in Physics from the Université Paul Sabatier in Toulouse and in Geophysics from the Institut de Physique du Globe de Paris. With 35 years of age, his interests lie in exploring the intersection of the space, military, and geosciences domains. Currently residing in the UK with his family, he is engaged in professional activities within an international organization.

Note: The contents and opinions expressed in this book are solely those of the author.

<https://www.lulu.com/shop/>
 Format : 210x297 mm - 43 pages - 7,99 €
 Publication : 26 décembre 2023
 ISBN : 978-1-44660-244-7



BP SHIPPING PICTORIAL. THE GOLDEN YEARS 1945-1975

DE RAY SOLLY

This book is an in-depth appraisal of the 30-year post Second World War period that covered significant changes in the history of British Petroleum Shipping. These major changes were vital to the development of the company's fleet from modest 12,000 summer deadweight tonnage vessels to the Very Large Crude Oil Carriers (VLCC) class ships which ranged up to British Respect with her capacity of 277,746 dwt. The author starts with a concise history of BP from its beginnings around 1915, including early developments in the design and construction of tankers. In many areas, BP was instrumental in designing and implementing safety rules long before they became international law and the effects of these changes are considered in detail. Also featured is the recovery of the fleet following the ravages of the Second World War which was influenced by an unprecedented international demand for oil.

This was a period of serious oil pollution that caused worldwide consternation. This concern led to the formation of the International Maritime Consultative Organisation (IMCO) which ratified in 1948 and renamed the IMO in 1982. This organisation became a major innovator of a raft of consultative documents and conven-

tions, leading the marine transport industry and the tanker industry in particular to becoming the most widely-regulated form of transport in the world. This brief was extended to encompass professional certification across all ranks of seafarers, helping to correct numerous problems which affected crews during this 30-year period. Tank construction and ship stability problems are discussed along with a major overhaul of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Other issues confronted during this period include preliminary work which would later be extended to include ballast water transference worldwide and air pollution, etc.

Éditeur : Whittles Publishing
info@whittlespublishing.com
 Format : 240x170 mm - 192 pages (160 photographs) - £18.99 or \$24.95
www.whittlespublishing.com - Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness KW6 6EG, Scotland (UK)
 ISBN : 978-1-84995-474-7



GUIDE PÉDAGOGIQUE À L'INTENTION DES FORMATEURS & ÉVALUATEURS MARITIMES (ÉDITION 2024)

DE PIERRE-YVES LARRIEU

Le contenu de cet ouvrage¹ de Pierre-Yves Larrieu correspond aux formations réglementaires, définies aux annexes de l'arrêté du 7 mai 2020, que

1. Description détaillée et bulletin de commande : <https://pcem.sumupstore.com/>

doit suivre toute personne destinée à former et à évaluer des marins. Cette nouvelle édition a été augmentée de plusieurs chapitres correspondant à des besoins identifiés lors de sessions de formation de formateurs qu'il a animées : les référentiels, les ressources documentaires et le CDI, les débuts du nouvel enseignant et la méthode ADDIE. Enfin, le dernier chapitre explore les possibilités prometteuses offertes par l'intelligence artificielle (IA) pour aider l'enseignant à préparer et à réaliser ses enseignements et les évaluations associées.

Ce livre est donc destiné à des personnes ayant exercé une activité professionnelle et se retrouvant en situation de remplir des fonctions d'enseignant et d'évaluateur au sein de l'enseignement maritime. Il a pour but de les aider dans leur prise de fonction, dans la réalisation de leurs premiers enseignements et de leurs premières évaluations. Les enseignants plus expérimentés pourront également y trouver intérêt. Il s'agit de nourrir la réflexion et de proposer des éléments de réponse aux questions les plus fréquentes, en aucun cas de présenter des certitudes ou d'imposer des méthodes.

« En fait, j'ai écrit le livre dont j'aurai aimé pouvoir disposer lorsque j'ai commencé ma carrière d'enseignant maritime, il y a 25 ans. » PY Larrieu

Pierre-Yves Larrieu est Professeur en chef de 1^{ère} classe (er) de l'Enseignement maritime. Ancien chef mécanicien de la Marine nationale, il a été enseignant en machines marine à l'ENMM de Nantes, avant d'exercer des fonctions d'expertise et de direction au sein de l'enseignement maritime. Il exerce désormais en tant qu'expert maritime et consultant et continue à délivrer *in situ* les formations de formateur et d'évaluateur maritime prescrits à l'arrêté du 7 mai 2020.

Éditeur : Éditions Maritimes d'Oléron
Format : 188 pages - 26 €
Parution : janvier 2024
ISBN : 978-2-9589880-1-2



« OBJECTIF MER : L'Océan Filmé »

OUVRAGE COLLECTIF

Nous vous avons signalé en son temps l'exposition temporaire² « Objectif mer : l'océan filmé » organisée par le Musée national de la Marine, au palais de Chaillot. Le cinéma cherche à représenter ce qui se passe en mer, sur et sous le dioptré, à toutes les époques, sur toute la surface du globe, avec réalisme ou fantaisie, et toujours avec émotion. Cette exposition est dédiée à la mémoire de Jacques Perrin, notamment producteur et coréalisateur de l'impressionnant documentaire « Océans ».



Jacques Perrin dans « le crabe tambour »

Jacques Perrin, né en 1941 et mort en 2022 à Paris, est un acteur, un réalisateur de documentaires et un producteur français. Il a été nommé « peintre officiel de la Marine » en 2015.

« Actif dans le milieu du cinéma pendant plus de sept décennies, il commence sa carrière comme figurant dans "Les Portes de la nuit" de Marcel Carné, en 1946. Pour les marins, son plus beau rôle est celui du lieutenant de vaisseau Willsdorff dans "Le Crabe Tambour" de Pierre Schoendoerffer, et comme producteur et coréalisa-

teur, celui du merveilleux documentaire "Océans". Pourtant le goût de la mer, il le devait à son embarquement comme mousse à bord d'un chalutier à la fin des années 1950.

Les premiers films sur les fonds sous-marins vont révéler un monde totalement inconnu, sidérant et fabuleux. Le cinématographe puis le cinéma dit "muet" des années 1920 reprennent à leur compte ces thématiques et exploitent avec succès les motifs du voyage, des naufrages ou des monstres sous-marins. L'exposition aborde la mer selon l'angle de la fiction, thème inépuisable pour les maisons de production américaines, avec les pirates (hommes et femmes), les mutineries et les batailles navales, mais également l'environnement hostile dans lequel les marins survivent. Les bateaux et sous-marins offrent aux scénaristes de multiples histoires se déroulant en huis-clos, en surface ou en profondeur. Ces profondeurs contiennent parfois des mondes engloutis et des créatures fantastiques ». ³ (AAMM)

Le livre ici présenté est le catalogue de l'exposition ; il est disponible dans la boutique du musée national de la Marine - Palais de Chaillot et en librairies. Cet ouvrage de référence réunit plus de 300 illustrations - extraits de films mais aussi affiches, photographies ou éléments de dioramas, costumes et scripts, objets techniques, etc. - accompagnées de contributions des meilleurs spécialistes, pour une exploration complète de ce thème abyssal.

Éditeur : Coédition Lienart / Musée national de la Marine

Format : 22x28 cm - 320 pages - 39 €

Parution : 7 décembre 2023

ISBN : 978-2-35906-416-2

3. In « En route ! n°15 » (janvier 2024), mensuel de l'Association des Amis du Musée national de la Marine.

2. Jusqu'au 5 mai 2024.



CARTES MARINES - POÉSIE DU LITTORAL FRANÇAIS EN 130 CARTES

DE MARINE LE BRETON

Sous-titré « Poésie du littoral français en 130 cartes », le livre de Marine Le Breton n'est pas un simple atlas, non plus qu'un guide touristique. Dessinées à la main, les côtes de France prennent un nouvel attrait pour le marin contemplatif, accompagné de réflexions sur l'univers de la cartographie ; c'est un livre artistique et poétique autour de la France maritime.

Outil de travail pour les marins, les cartes marines occupent une place forte dans l'imaginaire du plaisancier et de tous les amoureux du voyage. Si le navigateur contemporain connaît les cartes du SHOM ou celles de l'Amirauté britannique, et apprécie à juste titre ces mines d'informations, les cartes anciennes tracées à la main avaient un charme et une chaleur inégalés. C'est dans cette veine que s'inscrit cet ouvrage. Il nous emmène de Dunkerque à Vintimille sur des cartes dont les traits libres interprètent le littoral, en alliant rigueur de l'information et liberté de l'artiste. On y savourera le plaisir de retrouver des côtes connues, avec leurs criques et leurs îles familières, et des noms oubliés, ou le voyage vers des rivages où l'on n'a pas encore mouillé et dont les noms évoquent la poésie de l'inconnu. À cet égard, le golfe du Morbihan multicolore et sa vision à la Van Gogh sont remarquables.

Outre les 130 cartes accompagnées de 3 dépliants et 3 ex-libris, il rassemble des textes et citations de spécialistes, artistes et auteurs, évoquant l'art de la cartographie et son

attrait. Ces textes ne trouveront sans doute pas tous échos chez tous les lecteurs, mais entre regard de cartographe et citations de Miossec ou Victor-Hugo, chacun saura faire vibrer sa corde sensible. Ni ouvrage universitaire, ni documentation nautique susceptible de se substituer aux cartes du SHOM, c'est un ouvrage fait de mots et de songes qui dépeint la côte, ses ports et ses plages, et vous invite à embarquer pour un nouveau voyage.

Éditeur : EPA Eds

Format : 24 x 30 cm - 304 pages

(dont 130 cartes) - 50 €

Parution : 15 novembre 2023

EAN : 9782376711650

ISBN : 978-2-3767116-5-7



PLASTIC ODYSSEY - PARCOURIR LES OCÉANS POUR SAUVER LA PLANÈTE DE SIMON BERNARD ET ALEXANDRE DECHELOTTE

Préparation et récit d'un tour du monde contre la pollution plastique

Avec « Parcourir les océans pour sauver la terre », les équipes de Plastic Odyssey nous embarquent à leurs côtés dans une aventure qui mêle la mer avec une histoire de bateau et de refit, et des enjeux bien terrestres dans la lutte contre la pollution plastique. À bord d'un navire-laboratoire, ces aventuriers des temps modernes vont parcourir les océans pendant trois ans pour découvrir et diffuser des solutions inspirantes et durables. Une expédition autour du monde pour lutter contre la pollution plastique en mer en agissant à la source : la terre !

Des histoires de bateau et de débrouille

Si l'équipe de « Plastic Odyssey » se déplace en bateau et a été fondée par deux officiers de la marine marchande, la mer n'est pas sa seule préoccupation. Néanmoins, c'est pourtant la pollution des océans qui a amené Simon Bernard et Alexandre Dechelotte à se mobiliser pour trouver des solutions de terrain pour l'endiguer. Ils décident donc de partir autour du monde avec un bateau ambassadeur pour sensibiliser, apporter des solutions simples de recyclage du plastique et en découvrir de nouvelles. C'est cette longue préparation, faite de bateau prototype à base de vieilles coques de Tornado et de désamiantage de vieux navire, qu'ils nous racontent dans les premiers chapitres de « Parcourir les océans pour sauver la terre ». Des aventures qui rappelleront quelques galères à de nombreux plaisanciers.

Des solutions autour du monde

Si la suite du récit est moins nautique, malgré quelques traversées, elle ne manquera pas d'intéresser tout marin sensible à son environnement. D'escale en escale, à Beyrouth (Liban), à Recife (Brésil)... le livre met en avant des solutions de terrain pour collecter le plastique et le transformer en nouveaux objets utiles, directement et localement, en pavés, briques et autres matériaux essentiels.

Un bel objet

Cet imposant volume publié par EPA est un bel objet, émaillé de photos et d'une mise en page soignée. Celui qui espère un récit maritime passera son tour, même si la figure de l'armateur véreux et le difficile chantier à rebondissement du Plastic Odyssey ont quelque chose du roman d'aventure océanique, mais le plaisancier curieux y trouvera un beau cadeau et une façon pleine d'espoir de se motiver à prendre soin de son terrain de jeu, la mer !

Éditeur : EPA Eds

Format : 19 x 25,60 cm - 240 pages - 35 €

Parution : 11 octobre 2023

EAN 9782376711667

ISBN : 978-2-3767116-6-5



QUATRE MOUSSES AU CAP HORN

Et si vous embarquiez sur un navire au long cours cap-hornier ? C'est ce que Hervé Peaudecerf et Groix Éditions, en partenariat avec l'as-

sociation Cap Horn au Long Cours, vous proposent en acquérant le livre *Quatre mousses au cap Horn*. Ouvrage immersif abondamment illustré (+ de 250 photos, documents, cartes, illustrations originales), il vous propose de découvrir la vie à bord des navires cap-horniers en suivant quatre mousses, dont nous avons les écrits, à l'occasion de leur premier voyage : au fil des 34 thèmes, Louis-Marie Obet, Léopold Faveureau, Auguste Floury et Alfred Beaujeu nous servent de guides. Des questions/réponses et des QR codes permettent aussi aux plus jeunes lecteurs d'être partie prenante, comme s'ils étaient membres de l'équipage. La navigation commerciale par le cap Horn a concerné des milliers de marins, dont l'arrière-grand-père de l'auteur, Michel Julien Houizot.

Commentaire de Bernard Datcharry : Hervé Peaudecerf vient de boucler

un livre sur la vie des mousses qui naviguaient sur les voiliers cap-horniers de la Marine marchande au début du siècle dernier. À l'aide de lettres à leurs parents, de belles photos d'époque et de dessins décrivant les voiliers, quatre mousses racontent leur vie à bord. Mais ce livre a aussi le mérite de s'adresser à un public de jeunes, de l'âge de ces jeunes marins (officiellement 15 ans et plus), et leur propose d'"embarquer" à l'aide de diverses sollicitations astucieuses.

Date de parution 17/06/2024

Éditeur GROIX DIFFUSION

ISBN 978-2-37419-230-7

EAN 9782374192307

Broché 96 pages - Prix 24,50 €

Offre au tarif souscription valable jusqu'au 29 avril inclus : 20 €.

Le livre vous sera expédié en avant-première. www.groix-editions.com

PRIX ÉCUME DE MER ET COMMANDANT JEAN LOREAU 2024 DE LA FNMM

Le jury des prix littéraires de la Fédération nationale du Mérite maritime 2024 (Prix Écume de mer et Commandant Jean Loreau) a tenu sa délibération finale le 2 avril 2024.

Une précédente délibération, tenue le 8 février, avait retenu 5 auteurs parmi les 12 ouvrages qui avaient fait l'objet d'une première sélection. Ce sont, classés par ordre alphabétique :

Piège mortel en haute mer de Guillaume Lefebvre chez Aubane Éditions ; *Mes sœurs, n'aimez pas les marins* de Grégory Nicolas chez Les escales ; *Le tour du monde avec mon baluchon* de Yann Quénet au Cherche-Midi ; *Un marin à l'Élysée* de Bernard Rogel chez Tallandier et *Toutes voiles hautes ! Vies de marins du commerce* par Léo-nor Tréby chez Hémisphères.

Au terme d'échanges argumentés et constructifs, le jury s'est exprimé à l'unanimité sur les choix suivants :



Le prix Écume de Mer est attribué à Yann Quénet pour *Le tour du monde avec mon baluchon* qui relate sa circumnavigation en solitaire à bord d'un voilier de 4 mètres. Au-delà de l'exploit, et bien mieux que raconter un fabuleux voyage, cet ouvrage est une ode à la simplicité : en ces temps du « toujours plus » (plus grand, plus vite, plus cher), Yann Quénet démontre que le « beaucoup moins » (moins, moins rapide, moins cher) peut donner les moyens de réaliser ses rêves.

Nous vous avons donné régulièrement des nouvelles de Yann Quénet et de son Baluchon dans nos numéros de MMI.



Le prix Commandant Jean Loreau va à Guillaume Lefebvre pour *Piège mortel en haute mer* qui est le septième roman d'une série de thrillers qui prennent tous pour cadre l'univers de la marine marchande. Ayant lui-même accumulé plus de trente-sept ans de navigation au long cours, l'auteur sait de quoi il parle : l'authenticité de l'intrigue, servie par une belle plume, a séduit le jury.

NOUVELLES DES RÉGIONS - PAYS DE LA LOIRE

Soirée HYDROS à la Maison de la Mer

Le 12 janvier dernier, la « Maison de la Mer »¹ de Nantes a accueilli une réception éminemment sympathique au cours de laquelle des ingénieurs de la spécialité Génie maritime diplômés, en activité professionnelle dans les entreprises régionales (Naval Group, Chantiers de l'Atlantique, Compagnie Maritime Nantaise...), des étudiants en formation dans l'établissement nantais de l'ENSM et des membres du corps professoral qui y exercent leur art, ont pu échanger, partager des expériences, nourrir leur réflexion, alimenter leur réseau... dans une ambiance de franche camaraderie. La chorale des étudiants en a profité pour donner de la voix !



Accueil aux marins - Nantes Port Accueil, Assemblée Générale 2024



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

**Invitation à l'assemblée générale ordinaire annuelle
jeudi 18 janvier 2024 – 17h30**

*L'assemblée générale ordinaire annuelle de Nantes-Port-Accueil se tiendra
Le jeudi 18 janvier 2024 à 17h30
au foyer/Seamen's club 30 rue de l'île Botty – 44100 NANTES*

Accueil à partir de 17h

Nous avons le plaisir de vous inviter à l'assemblée générale annuelle 2024 de l'association Nantes Port Accueil.

Par votre métier, votre histoire ou vos engagements, vous êtes proches et solidaires des gens de mer. L'importance de la place de l'humain, dans et sur les ports, doit plus que jamais être réaffirmée.



Sous la présidence de l'AG2AM® Bernard Lefebvre, l'assemblée générale de « Nantes Port Accueil » (NPA)² s'est tenue le 18 janvier dernier au *Seamen's Club* de Nantes³, en présence de Marie-Christine Le Nay, Présidente de la Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins⁴ (FNAAM). 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 (60 nationalités dont plus de 99,9 % étrangers) en trois équipes quotidiennes.

439 visites ont permis aux bénévoles de rencontrer quelque 1390 marins. 668 journaux, de 20 nationalités différentes, ont été distribués. À quoi il faut

À l'occasion du 20^{ème} anniversaire de l'association Nantes Port Accueil *Seamen's club*, deux événements se tiendront cet automne à la « Maison de la Mer », ancienne capitainerie du port de Nantes :

- exposition de photographies les 5 et 6 octobre ;
- conférence le 5 octobre à 18h : « 20 ans d'accueil des marins sur les quais de Nantes ».

Dans cet esprit de solidarité maritime propre à notre communauté de gens de mer, nous vous espérons nombreux à témoigner par votre présence de votre soutien à Nantes Port Accueil.

1. Rappelons que la Maison de la Mer est le siège de la Fédération maritime, structure associative dont notre association est adhérente. www.maisondelamer.fr

2. www.seafarerswelfarenantes.org

3. Rue de l'île Botty. L'inauguration de ce foyer a fait l'objet d'un compte rendu dans MMI 227.

4. www.fnaam.org

ajouter la vente de cartes téléphoniques, le transport de marins vers le foyer et/ou vers les magasins...

S'agissant de la nationalité des commandants, chiffres à comparer avec ceux de 2022, on trouve la Russie (en baisse de 13 %), l'Ukraine (en hausse de 3 %) et les Philippines (en hausse de 5,5 %).

En ce qui concerne les équipages, les dix nationalités les plus représentées⁵ à Nantes sont : Philippines (24,9 %), Ukraine (16,4 %), Russie (13,1 %), Inde (4,5 %), Roumanie (4,2 %), Turquie (3,7 %), Pologne (3,4 %), Pays-Bas (3,4 %), Géorgie (2,8 %), Lettonie (1,7 %).

Visite du Lycée Maritime professionnel Jacques Cassard

Une délégation de membres de la section Bretagne Sud Vendée de la Fédération Nationale du Mérite Maritime, au nombre de laquelle figurait une majorité d'anciens élèves de notre école, s'est rendue le 30 janvier dernier au Lycée Professionnel Maritime « Jacques Cassard » de Nantes⁶.



À l'invitation de Alban Salmon, directeur du lycée bien connu de nos lecteurs car il dirigeait précédemment le site nantais de l'ENSM, nous avons bénéficié d'une visite des lieux, d'une présentation des formations qui y sont dispensées et d'une rencontre avec des élèves de seconde et de BTS.

La visite des salles de cours, bibliothèque, salles de travaux pratiques et ateliers... nous a permis de constater que, avec un soutien fort de la Région Pays de la Loire, le lycée maritime s'est enrichi de nouveaux outils pédagogiques, en nombre et qualité tels que l'acquisition des compétences indispensables à la maîtrise des activités maritimes par les élèves est incontestablement assurée.



Le lycée maritime « Jacques-Cassard » est l'un des établissements volontaires pour tester l'uniforme, ou plutôt la tenue scolaire unique pour les élèves. Perspective accueillie avec enthousiasme par la plupart des principaux intéressés considérant que « Ça renforce l'idée qu'on est un même équipage ».



Pour clore ce bon moment, quelques livres ont été offerts pour enrichir la bibliothèque du lycée et une brioche a été partagée avec les élèves et membres du corps enseignant. Au cours de ce sympathique temps d'échanges avec la nouvelle génération de marins, nous avons pu mesurer leur adhésion aux valeurs traditionnelles des gens de mer : cohésion, esprit d'équipe, solidarité, travail...

Nous les remercions de leur accueil et leur adressons tous nos vœux de réussite.



5. À noter une inversion dans le « trio de tête » par rapport à l'année 2021 : Russie (20,8 %), Ukraine (16,9 %), Philippines (15,8 %)

6. www.lycee-maritime-nantes.fr/



NDLR - Au moment de « mettre sous presse », nous apprenons que cinq médailles d'or ont été attribuées au concours de « Meilleur apprenti de France » pour les élèves du Lycée maritime Jacques Cassard : 3 médailles en spécialité « marin pêcheur » pour la réalisation du filet mixte de barrage et 2 médailles en spécialité « maintenance des équipements industriels » avec des épreuves de diagnostic, de fabrication de pièce et de dépannage.

Nous adressons nos très sincères félicitations aux élèves et à leurs enseignants.

Visite de la station SNSM de L'Herbaudière (Noirmoutier)

Nous vous avons rendu compte, dans un précédent numéro de notre revue, de la conférence donnée à la « Maison de la Mer » par Michel Ulrich (ancien vice-président de la station) sur le 150^{ème} anniversaire de la station de L'Herbaudière, située au Nord de l'île de Noirmoutier.

Sur une initiative du Président de la section Pays de la Loire de l'Institut Français de la Mer (IFM), une visite de la station a été organisée le 22 mars par Henri Poignant, ancien maire de Barbâtre et membre de l'IFM et du Comité Nantais de Documentation Historique de la Marine. Nous y avons été associés.

Le programme établi prévoyait une visite étalée sur la journée ; tenant compte de l'heure de la basse mer en baie de Bourgneuf et du coefficient de marée, nous avons franchi le passage du Gois pour le transit aller, et le pont de Fromentine pour le retour. Arrivés à bon port, nous avons été accueillis par Michel Ulrich qui nous a présenté la station SNSM, son implantation locale, ses moyens humains et matériels. Présentation en salle complétée par celle des voiliers de régates historiques présents à Noirmoutier par Charles Martineau qui fut propriétaire de l'un d'entre eux.

Après un déjeuner fort apprécié par tous les participants, nous avons rendu visite à la boutique de la station, et manifesté notre soutien à son endroit en faisant quelques achats. Vint ensuite le moment fort de la journée : la visite du navire-amiral de la station.

Le SNS 17-01 « Gustave Gendron - Simone Anita », navire de sauvetage hauturier (NSH) conçu par le chantier girondin Couach, porte le nom de Gustave Gendron, ancien patron de la station de L'Herbaudière, et de Simone Anita, en mémoire de la générosité de cette donatrice.

© SNSM-COACH



© SNSM



L'électronique, très présente à bord, entraîne une simplification de la conduite du navire et des opérations de sauvetage : communication de la route de recherche demandée par le CROSS Etel (paterns de recherche...), transmission des données médicales ou des photos d'une victime... Le système de communication intégré passe automatiquement de la VHF au Wi-Fi, à la 4G, voire la 5G, MF/HF ou à la diffusion par satellite en fonction de la localisation du navire et de la qualité de réception.



NSH1 « Gustave Gendron »

Tête de série du plus grand navire de la gamme développée par le Chantier Naval Couach pour la SNSM.

- Longueur HT : 17,05 m
- Largeur : 5,25 m
- Jauge brute : 32,68 Ums
- Tirant d'eau : 1,10 m
- Tirant d'air : 6,90 m
- Propulsion : 2 moteurs diesel John Deere 750 CV (514 Kw)
- Vitesse max (mer4) : 25 nœuds
- Equipage : 6 personnes
- Capacité naufragés : 5 à 8 (60 excep)
- Intégralement réalisé en matériaux composites.
- Construction : 2021 (Chantier naval Couach Gujan Mestras)
- Baptême à L'Herbaudière le 8 octobre 2022

Le navire est équipé d'un système de récupération avec une « écope » située à l'arrière du navire, ce qui permet une récupération rapide et sécurisée du naufragé, notamment en position horizontale, et améliore notablement la sécurité des secouristes.

Notre visite du navire a eu lieu dès son retour de mer. Pour se tenir paré à un nouvel appareillage, il convenait de refaire sans tarder les pleins de gazole. Pour ne pas retarder l'opération malgré notre présence à bord, le patron a décidé d'appareiller, et de rallier la station-service située à l'autre bout du port de L'Herbaudière, avec un équipage renforcé de tous les visiteurs ! C'est ainsi que nous avons pu naviguer le temps de ce transit, mais surtout observer les qualités de manœuvrières de ce navire.

À l'issue, après avoir remercié l'équipage pour son accueil, nous avons rallié la mairie de Barbâtre. Après la présentation de l'association « Re-

lations Internationales Culture et Mémoire de Barbâtre » (RICMB)¹, et la projection d'un film sur la base d'hydravions US - Naval Air Station Fromentine - située en 1918-1920 sur cette commune, nous avons été subjugués par le film relatant l'histoire de l'attaque des chasseurs de mines allemands² - les 4 AS - dans le Goulet de Fromentine, le 8 août 1944, fruit d'un travail de recherches tout-à-fait exceptionnel et de rencontres incroyables avec les descendants canadiens ou allemands des acteurs de ce drame, travail réalisé par Tony Erceau.



Trois adhérents HYDROS parés à manœuvrer ! (©MHU)



© HYDROS



NOUVELLES DES RÉGIONS - ÎLE DE FRANCE

10 janvier 2024 : La Marine face aux nouveaux enjeux stratégiques et Vœux du Chef d'État-Major de la Marine par l'Amiral Nicolas Vaujour.

Conférence passionnante organisée à Paris par l'Académie de marine.



Affiche de la Conférence.



L'Amiral Vaujour lors de la conférence.
(Photos : Y-N. Massac)

Au cours de son intervention, l'Amiral Vaujour a particulièrement insisté sur le rapprochement entre la Marine nationale et la Marine marchande et le renforcement des liens entre les deux marines.

Au cours du cocktail servi à l'issue de la conférence, le Secrétaire général d'HYDROS a pu échanger directement avec le CEMM sur ce point particulier et a évoqué les PMS Marine marchande comme moyen de renforcer ces liens. À ce sujet nous pouvons confirmer que dans le cadre de la Préparation Militaire Supérieure Marine Marchande 2024, 23 futurs officiers de Marine Marchande seront intégrés du 22 avril au 3 mai 2024 sur la Base Navale de Toulon.

1. www.helloasso.com/associations/ricmb

2. Les 4 As ont été nommés ainsi de par leurs noms : l'As de Pique, l'As de Carreau, l'As de Cœur et l'As de Trèfle. Ils ont tous été construits en Hollande, pays transformé en véritable atelier de guerre par les allemands qui l'ont envahie dès 1940. Ces navires font partie de la série M pour *Minenschutz-Boote*, traduit de l'allemand « bateau de protection contre les mines ». Les M366 et M367 ont été fabriqués à Elbing, le M428 à Schiedam et le M438 à Amsterdam.

Mardi 16 janvier 2024 : Conférence de Simon Bernard, explorateur et co-fondateur de Plastic Odyssey, dans le cadre des Mardis de la mer : Ma lutte contre le plastique en mer. Nous avons pu découvrir au cours de cette conférence vivante et prononcée sans notes, le projet écologique et innovant de Simon et de toute son équipe, un collectif d'acteurs engagés pour réduire la pollution plastique de l'océan. (Voir aussi pages 4 à 8 et 27).



Simon lors de sa conférence à l'ICP. (Photo copie écran conférence Mardis de la mer à l'ICP)



Simon, armateur et Président de Plastic Odyssey

Mardi 30 janvier 2024, les Mardis de la mer nous proposaient une conférence de Jean-Luc Vuillemin, Directeur des services et réseaux internationaux d'Orange, sur le thème : Les enjeux des câbles sous-marins.

Vous pouvez retrouver la transcription de cette captivante conférence sur notre plateforme internet avec le lien : <https://hydros-alumni.org/fr/article/conference-sur-les-enjeux-des-cables-sous-marins-mardis-de-la-mer-du-30-janvier-2024/17/04/2024/1584>

Début de l'intervention de Jean-Luc Vuillemin : « Le domaine des câbles sous-marins, c'est un domaine assez complexe, complexe dans ce sens où on peut le traiter sous plein d'angles différents. On peut le traiter sous l'angle technique, on peut le traiter sous l'angle historique, on peut le traiter sous l'angle géopolitique. Donc aujourd'hui, je vais essayer de mettre un peu de tout ça dans la présentation qu'on va parcourir ensemble. Bon évidemment je n'ai pas été au bout de chacune des problématiques parce que je n'ai qu'une petite heure pour vous parler de tout ça ».

5 février 2024 : Conférence au musée national de la Marine, organisée par l'association des amis du musée de la Marine et la section Île-de-France du Mérite maritime, sur la découverte de l'épave de la Minerve, sous-marin disparu le 27 janvier 1968 avec les 52 marins de son équipage. C'est Hervé Fauve, le fils du Commandant de la Minerve, qui a prononcé cette conférence émouvante.

Le Président de l'AAMM présente la conférence. Hervé Fauve est à sa droite avec une cravate rouge. À l'écran, les photos des 52 disparus. (Photo : Y-N. Massac)



Je vous propose de parcourir les deux sites suivants pour tout savoir sur cet accident, sur les recherches et finalement la découverte de l'épave : <https://hervefauve.wixsite.com/270168minerve>
<https://www.minerve-1968.com/rapport-sur-les-causes>

13 mars 2024 : Buffet Networking du Cluster Maritime Français au musée national de la Marine.

Cet événement a été l'occasion pour la nouvelle Présidente du Cluster Maritime Français, Nathalie Mercier-Perrin, de présenter ses ambitions et projets pour la filière maritime ainsi que de faire un point d'actualité, de présenter les nouveaux membres, d'annoncer les prochains grands rendez-vous, et de donner la parole à Iberdrola, parrain de ce networking.

Avec plus de 170 ans d'histoire, Iberdrola est aujourd'hui un leader mondial de l'énergie. Iberdrola a fait le choix audacieux et visionnaire il y a plus de 20 ans, d'anticiper la transition énergétique et les besoins croissants en énergie pour le monde de demain. Ils investissent massivement dans les énergies renouvelables, les réseaux intelligents, le stockage d'énergie à grande échelle et la transformation numérique.

Présent en France depuis plus de 20 ans, Iberdrola a développé et construit le parc éolien en mer de la Baie de Saint-Brieuc qui est maintenant en service. Ce fut l'occasion pour le Secrétaire général d'HYDROS de rencontrer et discuter avec : François Thomas, Président de SOS Méditerranée France (et membre d'HYDROS), Frédéric Moncany de Saint-Aignan, qu'on ne présente plus, François Lambert, Directeur général de l'ENSM, André Gaillard, Secrétaire général de la Fédération des pilotes, Henry Caubrière, Président de la



Intervention du nouveau directeur du musée, Thierry Gausseron, devant la nouvelle Présidente du CMF, Nathalie Mercier-Perrin. (Photo : Y-N. Massac)

Fédération des pilotes, qui va retourner au pilotage du Havre, Alain Geiss et Thierry Hoijtink, Président et Secrétaire général du Cercle de la mer, Amiral Bernard Rogel, Conseiller spécial de la Présidente du CMF, ancien Chef de l'état-major particulier du Président de la République, ancien Chef d'état-major de

la Marine, Nathalie Mercier-Perrin, nouvelle Présidente du Cluster Maritime Français, François-Xavier Rubin de Cerven, Directeur du BEA Mer, Jean-Philippe Casanova, toujours Délégué général d'Armateurs de France à cette date, Eudes Riblier, Président de l'IFM et Frédéric Bouffard, délégué Île-de-France de l'ACORAM. L'occasion aussi de rencontrer et saluer l'ancienne Ministre de la mer, Annick Girardin. À noter après le discours de Nathalie Mercier-Perrin, l'intervention de Thierry Gausseron, nouveau directeur du Musée national de la Marine.

Mardi 19 mars 2024 : Les Mardis de la mer nous proposaient une conférence du Vice-amiral Daniel Faujour, ancien Chef d'État-Major de la Force d'Action navale, sur le thème : Préparer le combat naval de haute intensité.

Encore une conférence passionnante compte-tenu de la situation géopolitique actuelle.



Le sommaire de la conférence.

Le Vice-amiral Daniel Faujour en pleine présentation. (Photos copies écran conférence Mardis de la mer à l'ICP)

21 mars 2024 : Assemblée générale de l'Association parisienne des pensionnés de la Marine marchande au restaurant "Les 2 Pianos", 136, rue de Lourmel, Paris 15^{ème}. L'APPMM comprend un certain nombre de membres d'HYDROS. Au cours de l'AG, le Secrétaire général d'HYDROS a été nommé Vice-président de l'APPMM qui est présidée par Alain Jégu. Un repas amical a suivi l'assemblée.

Nouvelles présentées par le Secrétaire général d'HYDROS, Yves-Noël Massac

ENSM

Les équipages promotionnels

La Fondation ENSM a lancé les équipages promotionnels, avec une annonce lors de la soirée Armateurs de France de cette année et une première édition au Lycée Saint-Joseph au Havre.

À cette occasion, c'est un équipage promotionnel exceptionnel qui a porté les couleurs de l'ENSM. Au côté de François Lambert, Directeur général de l'ENSM et de Guillaume de Beauregard, Directeur du site ENSM du Havre, le premier équipage composé d'Arnaud Le Dimna, pilote au Havre et ancien élève de l'ENSM ainsi que Hugo, Charles-Henri et Florian, trois élèves officiers polyvalents, ont partagé leurs témoignages et échangé avec les élèves du lycée.

Le but ? Dans la continuité des actions de valorisation énoncées dans le Contrat d'Objectifs et de Performance, l'ambition principale des équipages promotionnels est de faire connaître les formations de l'École et donner envie d'embarquer. L'objectif est de coordonner l'intervention d'élèves et d'anciens élèves dans les établissements partout en France pour promouvoir nos formations, nos métiers, notre univers maritime. Les équipages promotionnels offrent l'opportunité à tous les anciens Hydros alumni de devenir acteurs du rayonnement de nos métiers et de notre école.

L'adresse email yeswenms@supmaritime.fr centralise les marques d'intérêt pour coordonner, sur tout le territoire, des rencontres entre les lycéens, collégiens et marins, en organisant les événements et en fournissant les matériaux nécessaires (présentations, etc...).

Transmettre notre passion pour faire naître de nouvelles vocations est essentiel pour assurer un bel avenir à la Marine Marchande française.

Colomban, le Paracétamol de la transition du monde maritime.



Le premier équipage promotionnel.



10 bonnes raisons d'être marin, intervention de François Lambert.



Hugo, Charles-Henri et Florian.



Intervention d'un des élèves officiers.

JOURNÉE « PORTES OUVERTES » À NANTES



La journée « portes ouvertes » sur le site nantais de l'ENSM était organisée le samedi 3 février 2024, en présence de François Lambert, directeur général de l'ENSM.

De potentiels futurs étudiants et leurs parents, en présence de membres du corps enseignant, de quelques étudiants ingénieurs en génie maritime, et d'anciens élèves de l'école, ont entendu l'allocution du directeur de site, Pascal Leblond, ainsi que celle de François Lambert. La présentation de l'ENSM a été suivie d'une visite des locaux, simulateurs et salles de travaux pratiques. La rencontre avec nos jeunes camarades a permis une initiation des visiteurs à la vie associative locale et de faire valoir la qualité de la prestation de la chorale des étudiants de notre école.

Notre association HYDROS était notamment représentée par des étudiants - au nombre desquels Orama, le Grand-Mât - et par René Vaillant qui peut témoigner de l'importance des équipements pédagogiques dont cet établissement est désormais doté.

Que nos grands anciens se rassurent : la maquette du cargo français GRANDCAMP - dont il se dit qu'elle a été mise en dépôt à l'ENMM de la rue Gabriel Péri par l'association des anciens élèves de cette école - est bien « à poste » sur le site de Centrale Nantes. Rappelons que le GRANDCAMP, alors commandé par Charles de Guillebon, était un *liberty-ship* qui a disparu le 16 avril 1947 suite à l'explosion d'environ 3000 tonnes de nitrate d'ammonium dans le port de Texas City. Cette explosion, qui entraîna un incendie dans une usine voisine, fit au moins 58 morts et plus de 3000 blessés. Elle fut suivie, le 28 juillet 1947, à Brest, par un accident de même nature (explosion de 3000 tonnes de nitrate d'ammonium), d'un autre *liberty-ship*, le norvégien *Ocean Liberty*, à l'origine de dégâts considérables dans la ville du Ponant.



© Bural Ntes

DESCENTE DE LA LOIRE À BORD DU « PHÉNIX » !

À l'initiative de Alban Salmon, professeur de l'enseignement maritime (er), directeur du lycée maritime professionnel « Jacques Cassard » et ancien directeur du site de Nantes de l'ENSM, des élèves de ces deux établissements ont, ce 11 avril 2024, descendu la Loire à bord du vieux gréement « Phoenix » !

Nul doute que ces futurs professionnels du monde maritime auront apprécié cet événement exceptionnel organisé par leur directeur.

Yannick Arz, président de l'association les voiles Océane, a obtenu son diplôme d'études supérieures de la marine marchande à l'hydro de Nantes.

"Les Voiles Océane" est une association loi 1901 qui a pour but de préserver le patrimoine maritime breton. Sa mission consiste à restaurer des navires oubliés chargés d'histoire pour les refaire naviguer et partager cette expérience avec tous.



LE PHOENIX

Brick construit en 1929 au chantier Hjørne et Jakobsen de Frederikshavn (Danemark). Schooner d'une mission évangélique danoise, caboteur en mer du Nord, caraque du XV^e siècle Santa Maria, pour le tournage du Christophe Colomb de Ridley Scott...

Caractéristiques :

Longueur : 34,10 m - Tonnage : 150 t -
Voilure : 370 m² (12 voiles) - Équipage :
5 - Passagers : 45

LA TÊTE DANS LES ÉTOILES À MARSEILLE

Le vendredi 15 mars, 118 étudiants de troisième année du site marseillais de l'ENSM, ont eu l'occasion de plonger dans l'univers céleste. Au programme : une session d'observation des astres à travers divers télescopes et jumelles, suivie d'une expérience immersive en planétarium. Un moment d'émerveillement hors du temps, parfaitement intégré dans le cursus de navigation astronomique, offrant aux étudiants une évasion captivante vers les étoiles. (Source : Caroline Pons, Enseignante ENSM)



Le ciel étoilé. Un croissant de lune. La Grande Ourse (en haut) avec un bout de la Petite Ourse (2 étoiles brillantes β et γ , à gauche) ; entre les 2 ourses, le Dragon.

ENSM, LE RAPPORT D'ACTIVITÉ 2023

L'École Nationale Supérieure Maritime a publié son rapport d'activité pour l'année 2023 avec de nombreuses informations et statistiques concernant les 4 sites de l'École.

« Une année 2023 riche et pleine de promesses. Elle fut l'occasion pour l'École Nationale Supérieure Maritime de consolider ses projets et de construire son avenir, en équipage.

Consolider ses projets a principalement amené à accompagner, tout au long de l'année 2023, les changements profonds en cours à l'École. Les déménagements des sites de Saint-Malo et de Nantes, le démarrage des travaux à Marseille, le doublement de la promotion des officiers chef de quart passerelle international au Havre, l'École est en marche pour aboutir dans l'exigence du Fontenoy du maritime, le doublement du nombre d'officiers diplômés d'ici à 2027. Tout cela, nous l'avons fait, en équipage et dans un état d'esprit qui entraîne au maximum, en France comme à l'international, dans l'espoir de convaincre que nous travaillons dans une direction, avec un cap clair et que chacun trouve sa place dans cette mission fondamentale qu'est la formation, qu'elle soit initiale, professionnelle ou continue, des officiers de la marine marchande et des ingénieurs en génie maritime... »

Retrouvez la suite de l'Édito du Directeur général de l'ENSM et Directeur de la Fondation ENSM, François Lambert, ainsi que la totalité du rapport sur :

<https://hydros-alumni.org/fr/article/rapport-d-activite-2023-de-l-ensm/16/04/2024/1582>

CAMPAGNE BOURSES ENSM 2024-2025

La campagne a été lancée à la mi-mars 2024.

Les bourses d'études sont attribuées selon les critères fixés par l'arrêté du 24 juin 2013 (JO de la République Française du 3 juillet 2013).

Les bourses d'enseignement supérieur sur critères sociaux, instituées par l'État en faveur des étudiants de l'École nationale supérieure maritime, peuvent être accordées aux candidats ayant été admis à s'inscrire dans cette école et régulièrement inscrits en formation initiale pour une année universitaire. Les bourses sur critères sociaux sont attribuées aux étudiants qui remplissent les conditions de nationalité, d'âge, d'études, de diplôme, de ressources et d'assiduité.

Pour plus d'informations voir : <https://www.supmaritime.fr/actualites/campagne-bourse-2024-2025/>

**DISPARITION DE MICHEL QUIMBERT,
FIGURE DE LA PLACE PORTUAIRE DE NANTES-SAINT-NAZAIRE
BIEN CONNUE DU MONDE MARITIME.**



Maître Quimbert était avocat spécialiste des affaires internationales, du droit maritime et aérien.

Il a eu de nombreuses casquettes au cours de sa carrière. L'avocat a arbitré un grand nombre de différends en matière de droit maritime et droit du commerce international. Il a notamment été l'avocat du commandant indien de l'Erika, ou encore des parties civiles dans le procès du naufrage du cargo poubelle Number One, qui avait coulé en 1999. Plus tôt, en 1996, aux côtés des bénévoles du Seamen's club marine accueil Loire, il avait contribué à démêler le dossier juridique du Koporye, ce cargo russe abandonné par son armateur avec son équipage, le long d'un quai de Saint-Nazaire.

Lors du dernier entretien téléphonique de notre trésorier, Alexandre Ribes, avec lui l'année dernière, il avait bien senti que Maître Quimbert était content et même fier d'aider notre association à fournir une couverture juridique au moindre coût. Compte tenu des échanges à ce moment-là, notre trésorier pense que le décès de Maître Quimbert ne remet pas en cause la couverture juridique de notre association.

Maître Quimbert laisse derrière lui un héritage important dans le domaine maritime et portuaire, ainsi qu'une contribution significative à la communauté juridique. Sa passion pour cet univers portuaire et maritime restera dans les mémoires. Ses obsèques ont eu lieu le 3 avril.

Xavier Le Héricy nous a adressé ces quelques lignes en mémoire de Maître Quimbert qu'il a bien connu tant dans sa vie professionnelle que dans la vie associative (ACOMM, HYDROS...). Qu'il soit ici remercié de son témoignage en mémoire de ce grand avocat maritimiste.

Décès de Maître Michel QUIMBERT à 78 ans, le 25 mars 2024, à Nantes

Grand avocat nantais, Michel Quimbert était une personnalité compétente, unanimement reconnue, et active du monde maritime et portuaire français ou, à l'occasion, à l'international. Depuis son inscription comme avocat au Barreau de Nantes en 1971, il s'est rapidement plongé dans de nombreuses orientations, occupations et défenses d'affaires et d'organismes concernant la Marine marchande, les affaires portuaires et les structures maritimes de gouvernance en France, y compris des cas critiques et sociaux de Gens de mer et du portuaire.

Membre de l'Académie de Marine (section Droit et Economie), il a été Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande jusqu'en 2015.

S'agissant de ses responsabilités ligériennes, il a présidé le Conseil d'Administration du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire (1999/2009), et le Conseil de coordination inter-portuaire de l'Atlantique jusqu'en 2016. À ce titre, il participait aux travaux du Conseil National de la Mer et des Littoraux.

Il a été Président de l'Union des Ports Français et CCI maritimes.

...

Ancien membre du Conseil économique et social de la Région des Pays de la Loire, il fut également administrateur de la SNSM. Président fondateur du *Propeller Club* de Nantes-Saint-Nazaire, Maître Quimbert a également été Président fondateur de l'association européenne des *Propellers Club*.

Citons Jean-Claude Denayer, président en exercice de la Fédération maritime qui, dans son hommage à Michel QUIMBERT, le remercie : « *Au nom de la Fédération maritime de Nantes-Saint-Nazaire, nous saluons la mémoire de Michel QUIMBERT qui a fondé notre Fédération maritime (42 associations adhérentes) et réussi par-là à préserver l'existence de la "Maison de la Mer" de Nantes / ancienne Capitainerie du Port de Nantes* ».

Je l'ai connu et affronté en procès, délégué par mon dernier employeur et son avocat, pour de graves avaries sur la drague « René Gibert » en cale sèche à Saint-Nazaire. Du fait de notre irresponsabilité reconnue *in fine* grâce à mes arguments techniques irréfutables, nous avons néanmoins sympathisé avec Michel Quimbert et étions devenus de très bons amis. De par mes responsabilités de délégué ACOMM Pays de Loire, nous avons eu ensuite de très nombreuses occasions de rencontres et de participations maritimes et festives sur Nantes-Saint-Nazaire.

Il faut lui reconnaître ses qualités comme quelques défauts, mais dans ses discours, conférences et interventions sa dialectique bien à lui, recherchée, rigoureuse ou affable était rarement mise en défaut, compte tenu de ses expériences, connaissances, compétence et objectifs à démontrer.

Pour notre association ACOMM, devenue « HYDROS », il a été de bons conseils pour des cas litigieux jusqu'à être sollicité et désigné en titre comme Conseiller Juridique dans une Commission HYDROS pour nos adhérents officiers ayant, de par leurs fonctions, à participer à des témoignages ou subi des accusations de mise en cause lors d'événements maritimes préjudiciables, à bord ou au port au cours de leurs embarquements.

Ses responsabilités, compétences et entreprises lui ont valu de nombreuses distinctions, honneurs et médailles : officier dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, officier dans l'Ordre national du Mérite, chevalier dans l'Ordre des Palmes académiques, chevalier dans l'Ordre du Mérite agricole, Commandeur dans l'Ordre du Mérite Maritime, titulaire de la médaille de l'Aéronautique et de la médaille des services militaires volontaires, Grand' Croix de l'Ordre de l'Etoile d'Anjouan, commandeur de l'Ordre de l'Etoile de Mohéli, chevalier de l'Ordre national de Madagascar.

Requiescat in pace

Xavier LE HERICY

Un autre témoignage reçu de la part d'un de nos Commandants à l'occasion du décès de Maître Quimbert :

Je rappelle que j'ai bénéficié de son soutien en 2013 lors d'un "soft grounding " à Port Saïd sans aucun dégât mais pour lequel un des cadres dirigeants de mon armement cherchait à me faire des gros ennuis. L'assistance de Maître Quimbert avait immédiatement et définitivement calmé les choses.

Les membres de l'association HYDROS, pour la plupart, ont dû recevoir leur carte d'adhérent. Un grand merci à Colombar Monnier, alias "le Paracétamol de la transition du monde maritime", pour ce gros travail qui a aussi consisté à vérifier les adresses de chacun avant l'envoi.

Votre association se renouvelle continuellement pour fédérer les générations de diplômés et futurs diplômés de l'ENSM. Cette carte vous permettra en particulier d'accéder à des offres inédites de nos partenaires :

- jusqu'à -35 % sur les traversées **Corsica Linea**,
- jusqu'à 20 % chez **DFDS**,
- 15 % chez **Brittany Ferries**,
- -25 % sur l'abonnement annuel de **Mer et Marine**,
- -5 % sur la boutique **SNSM**,
- -10 % sur les traversées **Sailcoop**,
- -60 % sur la première année d'abonnement au **service de VOD dédié à la course au large Sailorz**.

Vous trouverez tous les détails sur notre plateforme à la rubrique "Partenariats".

LES RENDEZ-VOUS PROFESSIONNELS 2024-2025

2024

■ DU 29 AU 31 MAI

NAVEXPO (salon de l'innovation navale et maritime - Lorient (Quai des TCD, Lanester)



■ 3 JUIN (19H-20H)

Événement de Lloyd's Maritime Institute « Formation Designated Person Ashore (DPA), Company Security Officer (CSO), and Crew Management (CM) » - En ligne : <https://www.lloydmaritime.com/registration>

■ DU 12 AU 14 JUIN

OCEANEXT « Relever ensemble les défis des socio-écosystèmes maritimes et littoraux » - Nantes - <https://oceanext2024.sciencesconf.org/>



■ LES 22 ET 23 OCTOBRE

Wind Propulsion 2024 Conference : Advancing Sustainable Maritime Technology - <https://rina.org.uk/events/events-programme/wind-propulsion-2024/>

■ LES 19 ET 20 NOVEMBRE

Assises de l'économie de la mer - Bordeaux



■ UN MARDI SOIR PAR MOIS

Conférence organisée par COMAR Marseille - Marseille (ENSM, Pointe-Rouge, 39 avenue du Corail, 8^{ème} arr) - ouvertes à tous, inscription : <https://eventbrite.fr>

2025

■ PRINTEMPS 2025

« Nautic en Seine » (ex salon nautique) - Sèvres (base nautique de l'île Monsieur et île Seguin)

■ LES 19 ET 20 JUIN

Wind for Goods (rencontre internationale dédiée au transport maritime à la voile) - Saint-Nazaire



LES RENDEZ-VOUS CULTURELS 2024

■ DU 2 MAI AU 28 JUIN

Exposition "En mer & en escale avec la Marine" - Raymond Houillon (marin et peintre de marine) - Lyon (Cercle Général Frère)



■ JUSQU'AU 5 MAI 2024

Exposition « Objectif mer : l'océan filmé », en hommage - Paris (Musée national de la Marine - MnM)



■ DU 18 MAI AU 30 SEPTEMBRE

Exposition « Virginie Hériot, une navigatrice au sommet de l'Olympe » - Port-Louis (MnM)



■ DU 31 MAI AU 2 JUIN

Festival des Mémoires de la Mer (4^{ème} édition) - Rochefort et île d'Aix



■ JUSQU'AU 9 JUIN 2024

Exposition « Images de l'arsenal au tournant du XX^{ème} siècle » - Rochefort (MnM - Hôtel de Cheusses)

■ JUSQU'AU 1^{ER} JUILLET

Exposition « Pierre Loti et la Marine » - Rochefort (MnM - Hôtel de Cheusses)



LES CONFÉRENCES DE L'AAMM 2024

■ BREST (mardi à 15h - musée de la Marine)

<https://www.musee-marine.fr/brest>

■ PARIS (14h30 - MnM, Auditorium du Palais de Chaillot)
6 mai - « Gustave Viaud, chirurgien de la Marine, frère de Pierre Loti » (Médecin général inspecteur (2s) - Olivier Farret

■ PORT-LOUIS (17h30 - Citadelle)

Renseignements et réservations : port-louis@musee-marine.fr

■ TOULON (17h30 - musée national de la marine)

Renseignements et réservations : toulon@musee-marine.fr
28 mai - « Sport et marine » - (M. Patrice Triboux)