

marine marchande informations

 LA MAILLE



LA CYBER- SÉCURITÉ
ET LE MONDE MARITIME

P28

ISSN : 0183-8318

N°220
3^{ème} trim. 2017

THE BRIDGE 2017
LA COURSE



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



SOMMAIRE

n°220 - 3^{ème} trim 2017

ÉDITO	P03
RÉUNION HYDROS DUNKERQUE DU 27 JUIN 2017	P04
POUR NOS ADHÉRENTS PLAISANCIERS	P06
PAYS DE LA LOIRE : ASSEMBLÉE RÉGIONALE MER ET LITTORAL	P09
« LE MONDE MARITIME À L'HEURE DU SMART »	P11

DOSSIER : THE BRIDGE 2017	P16
------------------------------------	-----

PRIX LITTÉRAIRES « MARITIMES » 2017	P22
LE COIN DES EXPOSITIONS	P24
JOURNÉE D'ÉTUDES ÊTRE CAPITAINE DE NAVIRE DU MOYEN-ÂGE À NOS JOURS	P26
LA CYBER-SÉCURITÉ ET LE MONDE MARITIME	P28
EXTRAITS DE LA LETTRE DE L'IFSMA	P32

ENSM . RENTRÉE SOLENNELLE LE 7 SEPTEMBRE 2017	P34
. CR EXPÉRIENCE AU RAD'LÔ PRIMÉE PAR UNE BOURSE DE NOTRE ASSOCIATION HYDROS ...	P36
. LES GRANDES VOILES DU HAVRE	P37

Nous vous proposons ce très joli pin's représentant le Logo de notre association et portant notre nom HYDROS. C'est un moyen de reconnaissance entre nous et de participer à notre visibilité dans le monde maritime. Nous vous les proposons à 5€ l'unité, frais de port inclus. Vous pouvez en commander le nombre que vous souhaitez en adressant un courrier à :

Jean Arnaud Lamy
84 Avenue Montesquieu
33160 Saint Médard en Jalles

accompagné d'un chèque nbre de pin's x 5€



marine marchande
informations



COURRIEL :
associationhydros@gmail.com

SITE HYDROS :
www.asso-hydros.fr

POUR CONTACTER L'ASSOCIATION :
HYDROS Secrétariat
c/o Alain Biehler
BP 23 76490 Caudebec en Caux
Tel : 07 71 20 95 74
Email : biehler.alain@wanadoo.fr

marine marchande
informations

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

Administration: J.-A. LAMY // Fondateur: G. FEAT // Président
d'honneur: J.-C. MAUR // Directeur de la publication:
Yannick LAURI // Edition-rédaction: F. JOUANNET -
A. FRENKEL - L. BONIN - F. LANÇON - J. NEPVEU -
F. VANOOSTEN // Abonnements-publicité: J.-A. LAMY
Tél.: 05 56 05 32 74 jlamy27086@aol.com 84 Avenue
Montesquieu 33160 St-MÉDARD-EN-JALLES // Vente
exclusivement sur abonnements 4 numéros/an: 20 € - 4
numéros/an: 17 € à partir de 3 abonnements // Maquette:
Leslie TARDIF // Commission paritaire 52072 // CPPAP:
0319G79496 // ISSN: 0183-8318 // Dépôt légal: n° 219 -
2^e trimestre 2017

ÉDITO



Jean Arnaud Lamy,
Rédacteur MMI

La rentrée sur les sites de l'ENSM apporte son lot de nouvelles :

- Un meilleur niveau et plus de candidats pour la filière 1.
- La volonté affichée du nouveau président d'Armateurs de France Jean Marc Roué, de soutenir l'emploi des officiers français.
- Nous sommes toujours préoccupés pour les élèves suivant les filières monovalentes pont et machine, tant la validation de leurs stages de formation pratique obligatoires, nous semblent difficiles à obtenir pour tous. Les outils mis en place par l'ENSM doivent permettre d'analyser exactement ces situations et y remédier rapidement.
- Après le décret du 9 mars 2017 sur l'imposition à l'ENIM des armateurs internationaux employant des français, contre lequel nous nous sommes battus dès le vote de cette Loi dangereuse pour les emplois de nos officiers à l'international, il semble que le ministère a commencé prendre la mesure des dégâts pour l'emploi et assouplit les contraintes en sortant le yachting professionnel du cadre de cette Loi. Espérons que nos décideurs iront jusqu'au bout de la logique en étendant cette mesure au bénéfice des officiers français sur tous les navires marchands battant pavillon international.
- La difficulté croissante pour faire valider les stages STCW et autres effectués à l'étranger par notre administration, ne plaide pas non plus en faveur du marin français auprès des armateurs étrangers.
- Les taux de fret restent bas dans la plupart des secteurs mais cela n'empêche pas de voir des jeunes tenter l'aventure d'armer des navires, de tester pour naviguer des solutions innovantes.

L'association HYDROS grâce à l'apport de ses jeunes membres du Conseil d'Administration invente de nouvelles façons de faire vivre une association maritime au 21^{ème} siècle. Nous voulons vous céder un outil performant alliant la puissance d'un réseau professionnel performant aux moyens modernes qu'utilisent naturellement désormais tous nos jeunes successeurs. Nous sommes à l'écoute de vos suggestions pour tout ce qui vous semble devoir être modifié pour le rendre toujours plus efficace et attractif en gardant précieusement cette solidarité humaine intergénérationnelle qui caractérise notre métier

Les bourses et les diverses aides HYDROS, de l'année dernière pour récompenser et promouvoir les meilleurs projets et mémoires des élèves sont reconduites durablement et nous sommes particulièrement fiers d'avoir apporté notre soutien, entre autres, à la soutenance d'une épreuve d'arbitrage internationale maritime à Singapour, au projet "Plastic Odissey", ou une expérience de survie avec "Au Rad'Lo" pour ne citer qu'eux.

Les responsables sont mobilisés à vos côtés, tout au long de votre carrière, navigant ou sédentaire, pour votre information et intervenir quand il le faut auprès des diverses instances nationales et internationales.

Nous vous confirmerons notre AG à l'ENSM de Marseille en avril 2018, dans notre revue de Décembre ou vous aurez tous les détails pratiques. En comptant sur vous pour venir rencontrer nos jeunes successeurs aussi passionnés que nous l'avons été et le sommes restés.

Pensez à adhérer pour faire partie de ce réseau si utile pour vous et votre communauté.

CARNET TRISTE :

. **Pays de Loire : Henry Moisan**, ancien chef mécanicien à la SFTP et fidèle de notre association est décédé dans sa 95^{ème} année.

. **Nord Pas de Calais : Jean Beauvilain**, retraité de la compagnie Seafrance est décédé à l'âge de 69 ans.

Le président, le Conseil d'Administration et tous les adhérents qui les ont fréquenté présentent leurs sincères et amicales condoléances à leurs familles et à leurs proches.

RÉUNION HYDROS

Dunkerque du 27 juin 2017

Nicolas De Jenlys, délégué Nord

Le but de la réunion était la visite du chantier de construction du Navire de premier rang JEAN BART à Gravelines.

Nous étions une vingtaine d'Adhérents rassemblés à l'initiative de nos amis Y. Lefebvre et M. Lacazio pour cette visite d'un chantier naval peu ordinaire et passionnante ; étaient également présents JN Massac et JA Lamy.

Cette construction d'un vaisseau de premier rang est l'œuvre de C. Cardin ; celui-ci nous a guidé pendant plus de deux heures pour nous conter cette aventure humaine, archéologique, historique, sociale, financière et touristique que va représenter cette construction.

Bibliographie Maritime : Un vaisseau de 1^{er} rang ainsi nommé en fonction de ses bouches à feu (à partir de Colbert, règlement du 1^{er} décembre 1669), est un vaisseau de guerre bien armé ; plus il devient petit, moins il porte de canons, passant au 2^{ème}, 3^{ème} rang etc.

CLASSEMENT PAR RANGS SOUS LOUIS XIV

Le classement est déterminée par les ordonnances du 1^{er} décembre 1669 et du 15 avril 1689 sur l'artillerie des vaisseaux, qui établissent le nombre de canons pour chaque rang, ainsi que leur calibres (allant jusqu'à du 36 livres pour un premier rang) et leur matière (uniquement en bronze pour les premiers rangs, principalement en fonte pour les autres).

RANGS	Volume en tonneaux en 1669	Nombre de canons en 1669	Volume en tonneaux en 1689	Nombre de canons en 1689
Vaisseau de premier rang	plus de 1 400	plus de 80	plus de 2 000	plus de 100
Vaisseau de deuxième rang	1 000 à 1 200	environ 64	1 500	environ 80
Vaisseau de troisième rang	900 à 1 000	environ 50	1 200	environ 60
Vaisseau de quatrième rang	600 à 800	environ 40	700	environ 44
Vaisseau de cinquième rang	300	environ 30	400	environ 36

Ce projet va créer environ une centaine d'emplois sur un période de 15 ans ; aucun financement public n'est engagé ; à terme, outre le navire à visiter, nous verrons la reconstruction d'un chantier du 17^{ème} siècle avec sa forge et tous les ateliers nécessaires à la mise en œuvre.

Le Maître de ce projet souhaite, contrairement à l'Hermione qui a dû s'équiper de propulseurs modernes pour avoir le droit de naviguer en étant conforme à la réglementation actuelle, réaliser dans un avenir assez proche un navire qui soit une réplique exacte d'un vaisseau de premier rang qui ne pourra donc pas être autorisé à naviguer par ses propres moyens, mais une fois mis à flot, pourra être remorqué pour participer aux grandes manifestations régulières accueillant des grands voiliers (exemple Brest).



Après cette visite ô combien captivante, nous avons déjeuné dans l'estaminet du chantier où l'on peut déguster des poissons fumés avec de la sciure récupérée de la découpe des pièces en bois.
 Dans la revue MMI 218, vous pouvez trouver un article relatif à la construction de ce vaisseau.

Si vous venez à Dunkerque, n'hésitez pas à faire le détour jusqu'à Gravelines.

Association Tourville
 Route de Calais 59820 Gravelines

Tél / fax : + » » (0)3 28 21 22 40
 Email : tourville@wanadoo.fr

Demande d'adhésion :

Je souhaite adhérer à l'Association Tourville pour soutenir la création à Gravelines d'un parc historique et de loisirs dont la principale attraction est la construction d'un vaisseau de 1^{er} rang du 17^{ème} siècle : Le JEAN BART.

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

.....

.....

TEL/MAIL :

.....

Souhaite adhérer à titre individuel ou au titre de ma société en qualité de membre (Association loi 1901)

- Sympathisant : 10, 20 ou 30 €
- Actif : 40 €
- Bienfaiteur : 55 €
- Donateur : Plus de 55 €

Règlement en espèces ou par chèque à l'ordre de l'Association Tourville

POUR NOS ADHÉRENTS PLAISANCIERS

Extraits du « Vent du Large » Lettre de la Fédération Nationale des Associations de Plaisanciers de l'Atlantique (FNPA) à laquelle nous avons adhéré pour apporter notre regard vigilant concernant la sécurité des marins plaisanciers et pour fournir des éléments utiles à nos adhérents qui pratiquent cette activité.

COMPTE RENDU D'UNE RÉUNION À LA DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES SUR LE SUJET DES ÉOLIENNES

Cette réunion s'est tenue le 2 juin à l'initiative de monsieur Xavier Nicolas, Chef de la Mission Navigation de Plaisance et Sports Nautiques à la Direction des Affaires Maritimes, afin de recueillir l'avis des plaisanciers sur les usages et règles de circulation dans les champs d'éoliennes en mer. Étaient présents des représentants des plongeurs de loisir, de la fédération française de voile, de la fédération des pêcheurs de loisir, de l'UNAN et de la FNPA.

Lors de réunions préalables, il avait été proposé d'autoriser les navires d'une taille maximale de 25 m à traverser les champs d'éoliennes, toute autre activité étant interdite.

Aujourd'hui il est proposé en outre de laisser aux préfets maritimes une marge d'appréciation pour définir des règles spécifiques selon l'implantation des champs d'éoliennes.

Ce qui paraît acté :

- Interdiction de mouiller dans le champ d'éoliennes,
- Obligation de rester à plus de 50 m de chaque éolienne,
- Interdiction des engins aérotractés dans le champ d'éoliennes,
- les champs d'éoliennes ne constituent pas un abri au titre de la division 240.

Il serait toujours possible de traverser des champs d'éoliennes, la plongée y serait réglementée, la pêche professionnelle serait possible, y compris avec engins dormants.

Nous avons fait unanimement remarquer que la présence de bouées, de casiers, filets et autres obstructions dans les couloirs de passage (moins de 600 m) constituerait un véritable danger à la navigation et demandé que l'usage des engins dormants soit interdit.

Nous avons par ailleurs vivement protesté contre le fait d'interdire la pêche

de loisir et d'autoriser la pêche professionnelle, ce qui paraît discriminatoire. Lors des périodes d'installation et de démontage des éoliennes, des restrictions de circulation seront éditées en fonction de l'évolution des chantiers.

Enfin, il a été souligné qu'en matière de sécurité et d'assistance, toute intervention aérienne de sauvetage est impossible. Il faudra donc toujours aborder et circuler dans ces champs d'éoliennes avec la plus grande prudence et en fonction des conditions météorologiques.

HYDROLIENNES DANS LE GOLFE DU MORBIHAN

Depuis quelques mois, un projet d'hydroliennes immergées dans le Golfe du Morbihan est en préparation. Le Golfe est bien connu des navigateurs par ses courants et surtout par sa richesse naturelle qu'il nous faut préserver malgré la pression des activités humaines. Il est concerné par deux sites Natura 2000. Il est aussi un Parc Naturel Régional créé en octobre 2014 avec l'adoption d'une charte pour un développement durable. Son schéma de mise en valeur de la mer, mis en œuvre en 2006 est actuellement en cours de révision.

Les sites d'implantation des hydroliennes seraient au sud de l'île Longue et au sud de l'île de Berder, lieux de passage très fréquenté par tous les navigateurs : plaisanciers, professionnels pêcheurs, navires à passagers... Une enquête de « perception sociale » se terminant le 13 juillet est conduite actuellement par l'université de Bretagne Sud.

(Lien : www.union-plaisanciers-morbihan.fr/fr/actualite/29387/hydroliennes-immergees-dans-golfe)

Le questionnaire semble être fait pour que l'interviewé accepte le projet. Or, nous sommes nombreux à penser que l'hydrolien n'est pas encore une méthode de production maîtrisée, ni économiquement, ni technique-



ment, parmi les différentes possibilités d'énergie renouvelable. Le Golfe est-il le meilleur endroit pour faire de telles expérimentations ?

Plus grave, les lieux d'implantations évoqués sont ultra sensibles. Ils sont placés en Site Classé, face à Gavrinis, Er Lannic et Berder, au sein du PNR du Golfe du Morbihan et en zone Natura 2000.

De plus, comment résoudre, à terre, les problèmes de positionnement des stations de raccordement et de zones techniques et, en mer, la mise en œuvre et à la maintenance des installations ? L'étude ne donne aucun élément concret sur ces aspects importants.

La FNPA, l'UPPM et les associations locales suivent ce dossier de près. Elles souhaitent avoir communication des différentes études en cours techniques, sociologiques, économiques, d'impacts environnementaux et touristiques. Elles veulent participer pleinement au processus de décision qui, dans des cas comparables, a souvent été obscur. Nous voulons préserver le

caractère unique et surtout protéger le site fragile du Golfe du Morbihan, joyau de notre littoral.

DEUXIÈME JOURNÉE NATIONALE DE L'ASSOCIATION LÉGISPLAISANCE

Elle s'est tenue le 2 juin à La Rochelle et a abordé deux thèmes : Ports de plaisance et fins de concession et Navires de plaisance en fin de vie et éco construction.

Ports de plaisance et fin des concessions : il ressort de cet atelier que les modalités applicables en fin de concessions, que l'on trouve généralement dans les cahiers des charges peu explicites, résultant eux-mêmes de circulaires anciennes, peuvent conduire, en l'absence d'anticipation, à des situations ubuesques. Afin de l'éviter, les intervenants ont mis en avant deux maîtres mots : anticipation et dialogue. Anticipation pour préparer la sortie de concession très en amont, plusieurs années avant la date fatidique, afin de définir comment la collectivité concédante sou-

haite voir évoluer son port dans le futur. Dialogue et négociation, avec le concessionnaire, les sous-exploitants, les commerçants, les amodiataires, afin de les informer et préparer ainsi l'avenir du port. Il est aussi clairement apparu que si les intervenants insistent sur la nécessité d'informer les plaisanciers, notamment via le CLUPP, ces derniers ne peuvent s'opposer aux décisions prises, notamment en matière d'évolution des loyers.

Navires de plaisance en fin de vie et éco construction : il s'est agi essentiellement de faire le point sur la déconstruction des navires de plaisance en fin de vie. On savait cette opération complexe à mettre au point et à lancer et avions soulevé quelques questions dans le Vent de l'Atlantique de mars 2016.

Grâce aux efforts conjugués des pouvoirs publics et de la FIN, de grands progrès ont été faits pour faciliter les opérations. Au niveau financier, le DAFN, pour 5 % de son montant, sera mis à contribution ainsi qu'une éco participation de 0,5 % du prix de

vente des bateaux neufs mis sur le marché national dès 2018.

Six cents bateaux, essentiellement les 5-6 m des années 1960, facilement transportables, ont pu être traités en 2016, mais la filière peine à fonctionner pour les bateaux des années 1970, les 8-10 m dont le coût de déconstruction est élevé avec des quantités de matériaux non recyclables à traiter et des frais de transport par convoi exceptionnel.

Ne pouvons-nous pas offrir une deuxième vie à nos 8-10 m habitables aux coques robustes? Nos amis allemands et hollandais, proposent des anciens voiliers qu'ils ont adaptés à un nouvel usage fluvial par une motorisation électrique, la suppression du gréement et la modification du lest. La France possède un magnifique réseau de voies navigables favorable au développement du tourisme fluvial, avec des pontons déjà bien équipés. A quand, au Nautic de Paris, l'exposition de quelques anciens navires de plaisance fluvialisés pour amorcer l'attrait de ce nouveau loisir? Voilà une belle alternative au camping-car!

LES TROIS COMMANDEMENTS DU PARFAIT PLAISANCIER

- 1- Mon équipage et moi-même protégerai
 - 2- De la réglementation me nourrirai
 - 3- Mon savoir être développerai
- Ces trois commandements et la transmission des savoirs et des connaissances des consignes de sécurité, des notions réglementaires et les fondamentaux de la psychologie à bord sont rappelés à travers une cinquantaine d'illustrations humoristiques et fort plaisantes dans un livre conçu et publié par Légisplaisance.

On y trouve notamment un petit rappel de l'histoire de la plaisance, les attentes du plaisancier d'aujourd'hui et ses principales préoccupations en matière de sécurité, de respect de l'environnement, de maîtrise des coûts d'entretien et de confort, sans oublier que, pour lui, la plaisance est synonyme de liberté, de rencontres. Y sont décrits également à travers des dessins amusants les principaux



avatars rencontrés en navigation.

Et enfin, suprême attention, sont abordées les vertus personnelles à développer en tant que chef de bord ou équipier pour rendre particulièrement agréable le séjour à bord.

Ce petit livre ludique mérite de prendre place à bord aux côtés des livres de navigation tant il participera à l'agrément des croisières et au rappel, à tout l'équipage, des règles de vie à bord et en escale.

Bravo à Légisplaisance d'avoir réussi à traiter les bonnes pratiques de façon didactique, humoristique et colorée!

CARNET

Bienvenue à HYDROS, Association résultant de la fusion de l'Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande (ACOMM), du Mailon, de l'Association des élèves et anciens élèves de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (AENSM) et de HYDRO SUP'MARINE, qui vient d'adhérer à la FNPA.

Félicitations à Elisabeth BORNE nommée Ministre des Transports:

Nous avons eu l'occasion en compagnie de Jean-François Fontaine, Président de la FIN et Bertrand MOQUAY, Président de APPA de travailler avec elle lorsqu'elle était Préfète de Région Poitou-Charentes et nous avons beaucoup apprécié son écoute, la pertinence de ses réflexions et sa perception rapide des enjeux. Nous l'assurons de notre soutien et lui souhaitons bon vent!

La 3^{ème} édition des Assises Nationales de la Plaisance et des Pêches de Loisir en Mer se tiendra à La Baule les 26 et 27 octobre 2017. La FNPA s'impliquera aux côtés de ses autres partenaires, en particulier la FNPPSF, la FCSMP et la FFESSM.

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PLAISANCIERS DE L'ATLANTIQUE (FNPA)

La FNPA rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 42 ports et mouillages organisés:

Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Larmor Baden, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, Ars en Ré, St Martin en Ré, La Couarde, Les Portes en Ré, Loix en Ré, La Flotte en Ré, Rivedoux, La Rochelle, St Denis d'Oléron, Le Douhet, La Cotinière, Boyardville, Le Château d'Oléron, Port des Barques, St Nazaire sur Charente, Rochefort, Marennes, Bonne Anse la Palmyre, Royan, Meschers-sur-Gironde, Mortagne sur Gironde, Le Verdon, Port Médoc, Andernos, Cap Ferret, Le Teich, Lanton, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Arcachon, La Teste, Cazaux, Cap Breton, Anglet, Hendaye. Ainsi que l'association nationale HYDROS des Officiers de la Marine Marchande.

Siège social:

Digue du Lazaret, 17000 La Rochelle.

Courriel: fnpatlantique@gmail.com

Site internet:

www.fnpatlantique.com

PAYS DE LA LOIRE :

assemblée régionale Mer et Littoral

François Jouannet



Le 30 juin dernier à Nantes, à l'Hôtel de Région, a eu lieu l'installation de l'Assemblée régionale « Mer et Littoral » des Pays de la Loire.

Les Pays de la Loire disposent d'une importante façade maritime longue de 450 kilomètres de part et d'autre de l'estuaire de la Loire, dont 215 kilomètres de plages. La région est riche d'une économie maritime dynamique et très diversifiée, avec non seulement le 1er port de commerce de la façade Atlantique française (25 MT dont 70 % d'importation énergétique fossile), des activités de pêche (9 % de la flotte et des effectifs nationaux, 13 % du tonnage débarqué, 16 % de la valeur), de conchyliculture (9 % des ventes nationales) et de saliculture réputées et une forte attractivité touristique, mais aussi des fleurons à la pointe de la technologie telles la navale (7 000 emplois), l'industrie nautique (7 400 emplois), les énergies marines (1er pôle industriel en France) et les bio-ressources (150 chercheurs, 60 entreprises et 400 emplois). En 2013, cette économie maritime ligérienne générait 31 200 emplois¹, soit 2 % de l'emploi total régional². Depuis 2014,

la tendance, en matière d'économie de la mer, est à l'amélioration et de nouvelles activités commencent à se développer autour des énergies marines renouvelables.

La région fait l'objet d'une attractivité littorale tangible : les deux départements littoraux concentrent près des 4/5 de la croissance démographique régionale annuelle. Elle est riche d'écosystèmes à préserver : 250 000 ha de zones humides ; 200 espèces d'oiseaux nidifient dans la région et 210 espèces végétales protégées y sont présentes dont 64 sur le littoral, notamment dans les milieux dunaires.

Par ailleurs, la tempête Xynthia a permis la prise de conscience des risques de submersion et d'érosion, et l'on mesure désormais mieux l'enjeu foncier pour concilier croissance démographique et préservation des milieux naturels et l'enjeu de la qualité de l'eau sur les bassins versants (ne dit-on pas que les huîtres sont les sentinelles du bon état écologique des eaux littorales ?).

Enfin, il convient de rechercher le meilleur compromis entre tourisme (population littorale multipliée par 4 à la saison estivale) et plaisance (15 800 places dans 68 ports et mouillages)

¹ 31 200 emplois au sens strict ; de l'ordre de 50 000 en comptant les emplois induits.

² Cette part est supérieure à la moyenne nationale (1,7%), mais bien inférieure à la moyenne des 7 régions littorales de la France continentale métropolitaine (3,1%) - (INSEE Analyses Pays de la Loire n°46 - juin 2017).

d'une part, et, de l'autre, préservation de notre patrimoine littoral³. Dès lors, il apparaît clairement que nous sommes ici confrontés aux grands défis de la « croissance bleue ». C'est dans ce contexte que, forte de ses atouts maritime, la Région des Pays de la Loire a souhaité instituer une assemblée régionale de la mer et du littoral.

Coprésidée par l'Etat et la Région⁴, cette nouvelle Assemblée a pour mission de définir une ambition maritime collective et partagée, et de la traduire, dans le respect des compétences de chacun, en actions concrètes et coordonnées à chaque échelle d'intervention. Elle a pour première tâche d'éclairer la Région dans la rédaction - d'ici mi-2018 - de sa stratégie mer et littoral, laquelle constituera le volet maritime du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire. Ses travaux viendront enrichir et préciser le document stratégique de façade (DSF) Nord Atlantique - Manche Ouest qui réunit les Pays de la Loire et la Bretagne. Réalisé sous l'égide de l'Etat, ce document mettra en œuvre les grandes orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral. Comme le rappelle Bruno Retailleau, Président du Conseil régional, « Parce que la Mer est notre avenir, il y a nécessité pour notre territoire à construire une véritable stratégie partagée. L'enjeu est double : valoriser nos atouts et jouer collectif pour peser ensemble sur les décisions nationales et européennes. C'est pourquoi nous avons souhaité constituer cette Assemblée régionale, pour mutualiser les initiatives engagées par tous les acteurs et déployer une vision efficace et pérenne du développement maritime. »

Dans cette perspective, la séance

³ www.paysdelaloire.fr

⁴ Présidaient à l'installation de cette assemblée les autorités suivantes : Nicole KLEIN (Préfète de la Région des Pays de la Loire, Préfète de la Loire-Atlantique, Préfète coordonatrice de la façade maritime Nord Atlantique - Manche Ouest), Vice-amiral d'escadre Emmanuel de OLIVEIRA (Préfet maritime de l'Atlantique, Préfet coordonateur de la façade maritime Nord Atlantique - Manche Ouest), Bruno RETAILLEAU (Président du Conseil régional des Pays de la Loire).

d'installation s'est articulée autour de trois tables rondes⁵ animées par Véronique COUZINOU, correspondante de l'hebdomadaire « Le Marin » en Loire-Atlantique, qui ont permis d'amorcer la réflexion autour des grandes questions suivantes :

De quelle manière innover, gagner en compétitivité et créer de l'emploi à la fois en faveur des activités traditionnelles piliers de notre économie maritime (la pêche, le transport maritime, la construction navale et le nautisme, le tourisme...) et en faveur de l'émergence de nouvelles filières (énergies, biotechnologies marines...)?

Comment protéger et mettre en valeur la mer et le littoral au regard de la fragilité des milieux naturels, des évolutions climatiques, de l'attractivité démographique et des conflits d'usage?

Enfin, si la mer est depuis toujours source d'émotion et de convivialité, comment davantage partager et faire rayonner notre identité maritime à travers la mise en valeur du patrimoine, de l'éducation et de toutes les expressions culturelles, sportives, festives?

Un certain nombre de personnalités nationales ou régionales ont pris la parole. Citons notamment Monsieur Vincent Bouvier (SGMer - secrétaire général de la mer), Monsieur Christian Buchet (directeur du conseil scientifique d'Océanides et membre de l'académie de marine)⁶, Monsieur Alain Cadec (député européen), l'administrateur général des affaires maritimes Guillaume Sellier (DIRM NA-MO), Monsieur Francis Bertolotti (Président du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire) ou Monsieur Pascal

⁵ « Les défis de la croissance bleue », « La protection et la mise en valeur de la mer et du littoral », « La valorisation de l'identité maritime ».

⁶ Ses travaux récents à la tête du programme Océanides (« La mer, moteur de notre histoire ») lui permettent d'affirmer : « oui, le fait de se tourner vers la mer, quel que soit le temps, le lieu, est le moteur le plus puissant qui soit pour impacter positivement les trajectoires historiques. La mer est le moteur de l'histoire ; le moteur de la prédominance et du rayonnement ; l'accélérateur du développement économique et politique » (Le Marin - Supplément « Océanides » - juin 2017).



Jaouen (institut universitaire mer et littoral de l'université de Nantes).

Le constat est unanime : « nous avons un grand domaine maritime mais pas de grande politique maritime (déficit culturel et institutionnel) »⁷; avec une politique maritime sérieuse, « l'outremer est la chance de la France et la France est la chance de l'Europe » « on a tout fait depuis 30 ans pour lutter contre le chômage, tout sauf une politique maritime ! »⁸.

L'enjeu est important, Bruno Retailleau le souligne, et s'il ne faut pas naviguer en solitaire, il ne faut pas non plus faire des ronds dans l'eau!

Cette assemblée régionale a donc vocation à réunir tous les acteurs régionaux de la mer dans leur diversité : collectivités littorales, Etat, activités professionnelles, formation et recherche, usagers et associations.

Nous étions près de 180 participants au nombre desquels figuraient Yann Vachias, directeur du site nantais de l'ENSM, et trois membres de notre association : Stéphane Pousset (Président des Pilotes de la Loire), Benoît Gaschignard (ancien pilote et délégué régional de la SNSM) et François Jouannet (Fédération maritime - Maison de la Mer). Reste à savoir dans quelle mesure les organismes non « officiels/publics » seront associés à ces travaux. Le dernier point évoqué en séance par le vice-président du conseil régional délégué à la pêche, la mer et le littoral (« la suite des événements : organisation et méthodes de travail ») n'a pas permis de le comprendre de façon certaine.

⁷ Bruno Retailleau

⁸ Christian Buchet

« LE MONDE MARITIME à l'heure du smart »

François Jouannet

Colloque du
cinquantième de l'IMTM,
en partenariat avec
l'ISEMAR.

Un anniversaire est un
événement qui se fête !
Et quand il s'agit d'un
cinquantième... il n'est
pas rare qu'on le fasse avec
un certain faste.

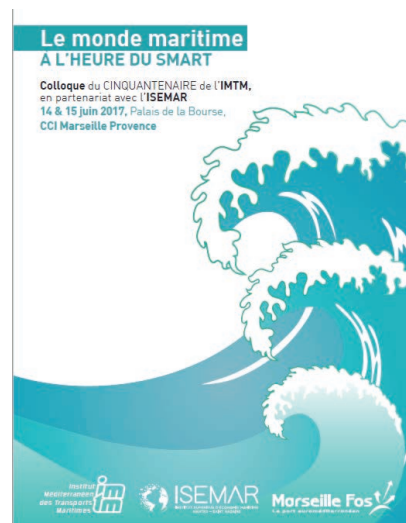
C'est dans ce contexte que fut organisé, les 14 et 15 juin 2017, le colloque des 50 ans de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM), en partenariat avec l'Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR)¹. Claire MERLIN, présidente de l'IMTM, et Paul TOURRET, directeur de l'ISEMAR, ont ainsi accueilli un peu plus de 210 participants dans le cadre somptueux du Palais de la Bourse de Marseille, siège de la CCI Marseille Provence², pour 2 jours de travaux très riches consacrés au « monde maritime à l'heure du smart ». Je vous en propose ici une synthèse sans doute perfectible ; c'est la raison pour laquelle je sollicite la bienveillance de ceux de nos lecteurs marseillais qui auront participé, pour certains très activement, à ces journées d'étude.

LE CONSTAT DES ORGANISATEURS TOUT D'ABORD

Le transport maritime et les activités portuaires évoluent à l'heure de la globalisation. Les économies d'échelle et la croissance des flux ordonnent le gigantisme qu'il s'agisse des navires, des terminaux et des ports. Les progrès techniques et technologiques de notre monde touchent aussi les outils maritimes et portuaires. La digitalisation et l'automatisation s'étendent et de nombreux changements sont attendus

¹ ISEMAR, créé en 1997 avec le soutien des acteurs publics et privés de Nantes Saint-Nazaire, fête également son 20ème anniversaire cette année, en publiant une étude sur l'évolution récente du transport maritime - Note de Synthèse ISEMAR N°187 - Février 2017 - « 20 ans de transport maritime - Analyse des grandes mutations ».

² Soulignons la présence, au rez-de-chaussée de ce bâtiment, d'un point de vente des ouvrages de la collection « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille - XIXe-XXe siècles » publiés par la CCI. Les volumes parus traitent notamment du port, des armements marseillais, des armements nationaux (Messageries Maritimes, Transat) ou de l'aventure coloniale.



pour la gestion des navires, des terminaux, des systèmes portuaires et des chaînes logistiques.

LES OBJECTIFS QU'ILS SE SONT FIXÉS

Le colloque devait analyser et mettre en perspective ces évolutions, en s'attachant à dresser un panorama du monde maritime d'aujourd'hui et de demain, à identifier les ruptures technologiques en cours, et à dessiner les contours d'un avenir structuré par l'irruption du « smart » dans le monde maritime.

Objectif ambitieux qui justifiait la présence sur l'estrade et l'intervention des plus hautes sommités du monde maritime au niveau national ou régional. Notons à cet égard que l'IMTM compte parmi ses membres les représentants de toutes les grandes entreprises maritimes et portuaires de Marseille, de sa région et du pourtour méditerranéen³.

³ Pluridisciplinaire par essence, l'IMTM rassemble des universitaires, des économistes, des géographes, des gestionnaires, des juristes et avocats, des chefs d'entreprises ...



Palais de la Bourse Marseille

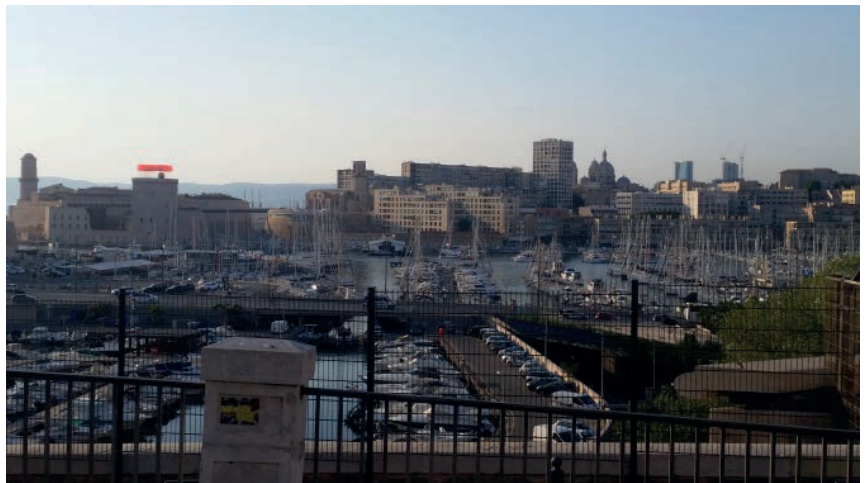
SÉANCE INTRODUCTIVE

Bienvenue sur la Canebière! Mais le Grand Port Maritime de Marseille est-il smart? Il s'en approche si l'on en croit l'étude des trois piliers sur lesquels il s'appuie:

- . Economie numérique au service de la fiabilité et de la fluidité du passage portuaire (AP+ hier, progiciel Neptune demain; application numérique pour le trafic passager...);
- . Déclinaison industrielle et logistique au service d'un écosystème durable (géothermie, branchement des navires à quai, logistique intelligente (fluidité du transport ferroviaire, flux de camions...), digitalisation au service des mesures d'indicateurs de qualité environnemental (air/eau/bruit), système de surveillance numérique pour une meilleure sécurité/sûreté de la zone portuaire et des flux de marchandises/passagers);
- . Carrefour / hub de données (câbles sous-marins internationaux).

Hien Sie, vice-président pour l'Afrique de l'IAPH⁴, ne dit pas autre chose quand il évoque l'intégration de der-

⁴ IAPH - International Association of Ports and Harbors



nières technologies dans le développement durable des ports (énergie intelligente, port intelligent et chaîne logistique intelligente). A Abidjan et Cotonou, les guichets uniques portuaires sont une première étape vers le smart port.

D'autre part, on constate, nous dit Jean-Philippe Thenoz (CMA-CGM), que les acteurs de taille moyenne - sauf peut-être les acteurs régionaux - tendent à disparaître. Les armateurs sont des fournisseurs de taux de fret; il y a banalisation, standardisation du transport maritime. Les clients

attendent du « door-door », des solutions simples et de la valeur ajoutée (bon tracking des « boîtes » par exemple). Concentrations, « comodisation », digitalisation et amélioration de l'excellence opérationnelle pour réduire les coûts.

Les travaux en cours chez Armateurs de France concernent la propulsion nouvelle, la digitalisation, les nouveaux design, ce qui ne sera pas sans impact sur la formation des officiers. Eric Banel précise que l'on est loin du monde sans marin, en raison notamment de gros problèmes juridiques,



La Bonne Mère vue du Port

législatifs et de cyber sécurité. Eric Moncany de Saint-Aignan, président du Cluster Maritime Français, réaffirme que l'économie bleue est l'avenir de la planète; qu'il faut faire plus avec moins, ce qui implique de faire plus intelligent, plus smart. La tendance est irréversible; il n'est pas possible de se contenter de suivre. Il faut anticiper, innover. En 2030, l'économie maritime mondiale aura doublée! Déjà 99 % des communications internet transitent sous la mer... Rendez-vous nous est donné, pour un nouveau point de situation et pour le lancement de la French Sea Tech, aux Assises de la Mer les 21 et 22 novembre prochain.

« La différence entre le désert et l'oasis, ce n'est pas l'eau, c'est le travail des hommes ». Nous sommes déjà tous smart, nous dit Jean-Philippe Salducci, président de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille Fos, mais pour être plus attractif, il faut plus de fluidité, ce que peut nous apporter la digitalisation. Il conseille toutefois: « Restons smart, mais restons humains ».

A l'évidence, le « smart » s'appuie sur la digitalisation des activités.

Est-il irrémédiablement condamné à rimer avec ubérisation? déshumanisation?

SMART SHIPPING

Le transport maritime entre dans un grand cycle d'innovation. La recherche de l'optimisation, de l'efficacité énergétique et l'intégration de contraintes nouvelles amènent à la mise en œuvre de navires intelligents. Les défis du shipmanagement et des questions opérationnelles sont nombreux. Du simple monitoring au navire automatisé, le chemin est long. La digitalisation des navires crée un foisonnement de problématiques intégrant la formation des hommes, la construction, la maintenance, la (cyber) sécurité, les réglementations, les responsabilités...

La digitalisation représente un enjeu pour les hommes, à bord comme à terre, un enjeu social car elle peut conduire à un changement de métier. Un enjeu également pour les organisations et pour le commerce. Elle permet de s'affranchir de la chaîne logistique: Amazon et Alibaba traitent les flux de marchandises directement, sans passer par les transitaires! Mais,

pour Raymond Vidil (Président de MARFRET), « il ne faut pas en avoir peur. Si on a peur, on ne fait pas de maritime ».

Le conteneur a dimensionné le transport maritime. La digitalisation - tracking du conteneur - est la suite logique. Le conteneur doit transmettre à tout instant la bonne information à la bonne personne. Rendre le conteneur « intelligent », et créer une norme ad hoc, rendra le shipping transparent et peut donner de la valeur ajoutée à l'armateur.

BOURBON, par la voix de son directeur général Christian Lefèvre, y voit également une formidable opportunité pour mieux satisfaire les clients. Il ne s'agit pas encore de contrôle du navire depuis la terre, mais de sa surveillance et de l'optimisation de sa conduite pouvant aboutir à diviser par trois la consommation énergétique. Cela passe par la formation des équipages et des officiers.

Pour Patrice Laporte, l'ENSM a bien pris en compte le fait que l'industrie maritime était confronté au défi du numérique, avec des avantages en matière de sécurité mais aussi des dangers qui lui sont propres, au

nombre desquels figurent le manque d'interprétation des données et ou la cyber sécurité. Une formation ad hoc va être mise en place à l'ENSM.

Le capitaine de corvette Caparros, de l'Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information (ANSI), confirme que la prolifération des menaces est réelle. On ne peut plus y répondre par une démarche uniquement technique. Il convient dès lors d'effectuer une cartographie des risques Cyber, puis de réduire ces risques et enfin de traiter les risques résiduels. Reste que l'humain est la principale cible des attaques Cyber. Il faut faire en sorte que l'homme ne soit plus une partie du problème mais une partie de la solution. Cela passe par de la sensibilisation et de la formation.

SMART PORT

L'intégration des nouvelles technologies dans les ports est une évidence. Les « Cargo Community Systems » sont devenus la norme dans les places portuaires. Les processus de « tracking » et « tracing » fluidifient le fonctionnement des terminaux mais aussi maintenant des ports et agglomérations portuaires pour faciliter les opérations et les mouvements. L'automatisation des terminaux progressent sur tous les continents. Aujourd'hui, le port intelligent a de nouveaux enjeux notamment autour de l'optimisation énergétique (« smart grid ») et de l'écologie industrielle. Là encore, les exigences de sûreté et sécurité sont fondamentales.

Dans une interview accordée à l'hebdomadaire « Le Marin » à la veille de ce colloque, Christine Cabau Woehrel⁵ explique que cette notion n'est pas nouvelle, mais que l'on constate une accélération très rapide depuis deux ans : « le numérique, au lieu d'être perçu parfois comme de l'accessoire, est désormais au cœur de la réflexion ». Il touche les fonctions portuaires et l'escale des navires, mais également l'usage intelligent de l'énergie ou les mesures très fines de

⁵ Présidente du directoire du grand port maritime de Marseille.

la qualité de l'air ou du bruit.

Jean-Philippe Casanova⁶ rappelle que les pilotes ont toujours accompagné les évolutions des navires (simulateurs...). Les Pilot Portable Unit sont en service dans toutes les stations. Un outil est en cours de développement à Nantes qui permettra de connaître à tout moment la hauteur d'eau, le vent... informations qui seront disponibles sur smartphone et permettront de demander les justes moyens, en remorqueurs notamment.

Le digital est un outil qui peut éviter les doubles saisies de données. A terme, il permettra de prédéfinir l'arrivée au terminal en connaissant le départ du conteneur vide de son dépôt. Il doit permettre de créer un port plus intelligent et de faciliter son intégration dans la cité. Ce ne pourra se faire qu'avec l'intervention de tous les partenaires : Etat, Région, Département, CCI... L'augmentation du trafic est telle qu'il n'est plus possible d'improviser. Le numérique est une solution, mais pas la seule ; il faut renforcer la coopération des acteurs portuaires entre eux, étendre les hinterlands portuaires, renforcer l'image des ports français et assurer leur rentabilité économique (rôle de l'Etat).

Pour la juriste Claire Merlin, présidente de l'IMTM, le volet juridique doit évoluer. Il n'est plus possible de rester figé en l'état actuel.

MISE EN PERSPECTIVE JURIDIQUE

Monsieur Paul Bonassies⁷, grand maître en la matière, a rappelé les grandes évolutions du droit maritime national au cours des cinquante dernières années. Evolution du statut des ports, disparition de l'inscription maritime, création d'un registre national « de plein exercice » et d'un second registre... mais pas de changement fondamental dans le droit du navire. Si le « Navion » (hydroglisseur) a fait une courte apparition (y compris au

⁶ Président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes (FFPM).

⁷ Professeur honoraire, Faculté de droit Aix Marseille Université et membre fondateur de l'IMTM.

Journal Officiel de la République Française), on ne parle pas encore des OMNI (Objets Maritimes Non Identifiés)! Exit le rôle d'équipage, apparition de la pollution. Nouvelles règles de remboursement des entreprises de sauvetage qui n'auraient pas réussi à sauver un navire. Peu de changement dans le régime juridique du Capitaine mais responsabilité accrue par l'ajout de l'environnement et de la sûreté. Grande stabilité des contrats d'affrètement et de transport de marchandises. Citons enfin la loi de 2014 qui place les gardes privés armés sous les ordres du Capitaine.

A contrario, le droit maritime international et le droit de la mer ont profondément évolué, comme l'a expliqué Madame Françoise Odier⁸, sous le poids des institutions, qu'elles appartiennent à la mouvance onusienne ou qu'elles relèvent du domaine communautaire. Force est de constater une hostilité latente entre l'OMI et l'UE, le poids de cette dernière s'accroissant en matière de pollution notamment. Mais la jurisprudence UE a beaucoup fait pour réguler le problème maritime. Les conventions internationales sont une nécessité dans un domaine par nature international, le transport maritime, en matière de droit de la mer, la convention de Montego Bay est le texte le plus important produit par l'ONU. Il faut maintenant prendre en compte l'anticipation par les Etats des richesses que la mer peut apporter au profit de tous (redistribution) en s'intéressant à la problématique des métaux rares, de la pêche illégale... qu'il s'agisse de l'exploitation des fonds marins, de la recherche dans les eaux de la ZEE. A ce stade, la colonne d'eau n'a pas été prise en compte mais représente des enjeux considérables. Des discussions sont en cours, un protocole en cours de négociation pourrait être prochainement adopté qui prendrait en compte des zones de respect de l'environnement.

⁸ Présidente d'honneur de l'Association Française de Droit Maritime (AFDM) et membre du bureau de l'Institut Français de la Mer (IFM).

SMART LOGISTICS

La logistique, qu'elle soit sous le sceau du « just in time » ou du « just cost », exige fluidité et intégration modale. La dématérialisation a beaucoup apporté à la fluidité. Néanmoins, l'« ubérisation » des services de transport interroge sur les processus maritimes, portuaires et terrestres. Il y a obligation à développer des modèles intégrés pour répondre à des fonctionnements internationaux et de proximité. Les innovations sont là encore nombreuses et impliquent des partenaires naturels du monde maritime : acteurs fluviaux et ferroviaires, logisticiens et chargeurs.

Le succès du port commence à terre (réseaux, services...), mais la France est victime d'un grand désordre logistique, foncier... Il n'y aura pas d'économie émergente sans efficacité logistique⁹. Surveillons les évolutions technologiques (big data, open data, internet des objets, impression 3D...): du véhicule connecté au véhicule autonome, livraisons de colis par drone...

La part de trafic de Voies Navigables de France a diminué de 75 % en 1955 à 20 % aujourd'hui (de 10 000 à 1 000 bateaux); sa vision de la smart logistique s'appuie sur le fait d'être connecté mais également de travailler ensemble (multimodal, multi acteurs). Quant au trafic ferroviaire (1,6 milliards €), il reste en grandes difficultés face à la route, et souffre du manque de fluidité des corridors successifs. Mais, d'ores et déjà, les drones font les inventaires la nuit dans les entrepôts de la SNCF. Le saviez-vous ?

Le consommateur est au centre du problème. La chaîne logistique se pose de façon opportuniste, plus ou moins avouable, ce qui crée un écosystème à terre. Le e-commerce est un facteur aggravant, non sans conséquence pour les logisticiens. Il n'est pas certain que le corpus documentaire / législatif ait suivi. Voilà donc une opportunité pour les clusters qui doivent faire le lien entre décideurs privés et puissance politique.

⁹ La logistique représente 20% du PIB.

SMART SEA ACTIVITIES

La mer est un vaste espace partagé où foisonnent les activités humaines. Le transport et l'exploitation des ressources multiplient les enjeux. Les nouvelles technologies accompagnent leur développement avec l'enjeu de l'efficacité des activités économiques, de la planification et la meilleure intégration vis-à-vis de l'environnement.

Il devient indispensable de s'intéresser à ce qui se passe sous le dioptré, à la gestion des estuaires (EMR), de prendre en compte l'anthropisation totale de l'espace côtier.

Les différents intervenants (ONG, juriste, avocat ou universitaire) ont montré que l'on n'était plus dans le domaine du droit maritime mais celui du droit de la mer. Les notions d'îles naturelles, de rochers et d'îles artificielles revêtent une importance nouvelle et la jurisprudence « Spratleys » pourrait remettre en cause nos TAAFs et Clipperton ! La solution passe sans doute par la mise en place de parcs naturels marins et d'aires marines protégées. La recherche fondamentale, la valorisation des ressources énergétiques et la préservation de la biodiversité conduisent à un nouveau paradigme : qui maîtrise ? qui encadre ? On assiste à une mutation des règles du droit applicable en mer et autour des activités en mer¹⁰. Un dialogue public/privé est nécessaire et le « smart » est un outil pour ce faire. Mais les risques de conflit au niveau mondial ne peuvent pas être ignorés.

CONCLUSION

Il revenait à Daniel L'Huillier¹¹ de faire la synthèse, de conclure ces journées d'étude. Son intervention fut brillante et, à son habitude, non dénuée d'humour. « Nous sommes tous very smarts, mais nous ne sommes pas les premiers ». En effet, « le conteneur n'est que le descendant de notre ancien panier tressé. Il faut admettre cette filiation et admettre que nous sommes perfectibles ». Il n'est pas

¹⁰ Les NTIC (les drones renifleurs par exemple) doivent être pris en compte et acceptés par la justice.

¹¹ Professeur, Aix-Marseille Université.

suffisant d'être connecté pour être intelligent; c'est une condition nécessaire mais pas suffisante. Il faut être modeste et humble, approfondir le travail en commun et se former sur la confiance. Qui crée les données ? Qui choisit les algorithmes ? Au final, il faut quelqu'un pour décider. En considérant les choses dans une vision dynamique et en approfondissant les rapports humains, alors le volet « digitalisation » de la smart attitude ne conduira pas à l'ubérisation et à la déshumanisation.

Merci à toutes les personnes qui ont pris en charge l'organisation de ce colloque et aux différents experts qui nous ont apporté leur éclairage sur ces sujets et animé les débats. Bon anniversaire et bon vent à l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes.

Pas d'anniversaire sans cadeau ! Mais cette fois ce sont nos hôtes qui ont offert à chaque participant un bel ouvrage¹² publié à cette occasion. Sur presque 500 pages, on y trouve les textes fondateurs de l'Institut, des comptes rendus d'assemblée générale, le texte de certains dîners/débat, des extraits des annales et des publications de l'Institut... et quelques témoignages dont celui de Raymond VIDIL à qui je laisse le mot de la fin :

« Faire rentrer les flux du commerce extérieur de la France par les ports français ne relève pas seulement d'une nécessité de souveraineté nationale; la reconquête de cette logistique délivrera les gains de productivité et de compétitivité pour notre industrie et les emplois dont nous avons besoin. »

¹² « 1967-2017 - L'IMTM à 50 ans ».

THE BRIDGE 2017¹

François Jouannet

Faisant suite à la présentation qui en a été faite à l'occasion du salon Nautique, MMI a consacré 2 pages de son numéro 218 (1^{er} trimestre 2017) à cet évènement.



© Marie Jouannet



¹ « The Bridge 2017, c'est un défi extraordinaire lancé par le plus fabuleux des paquebots transatlantiques aux plus grands et rapides des multicoques de courses océaniques ». (Patrick Boissier, Président de l'association The Bridge 2017, Président du Groupement des Industries de Construction et Activités Navales).

La presse écrite¹ et les médias audiovisuels ont suivi cette manifestation de près. Ils en ont largement rendu compte. Mentionnons à cet égard « Marine & Océans » qui y consacre l'intégralité de son numéro 256².

Comme nous y étions invités par la photographie de la première de couverture, les jeunes sont sur le pont pour cet article, avec une belle contribution de Maëlle, Marie et Nils. Qu'ils en soient ici remerciés.

Nous proposons donc ci-dessous à nos lecteurs un « retour sur images » enrichi de la contribution de l'un de nos jeunes adhérents embarqué à bord du Queen Mary 2 et de celles des pilotes de la Loire qui ont eu une part active au déroulement de cette manifestation.

De son côté, le Propeller Club de Nantes Saint-Nazaire s'y est intéressé assez tôt en invitant Damien Grumont³, organisateur et coordinateur de l'évènement, le 16 décembre, à son dernier dîner débat de l'année 2015. De plus, un certain nombre de ses adhérents étaient directement impliqués dans sa préparation et son déroulement. C'est donc tout naturellement que le Propeller a affrété le « Lady de Nantes », le 24 juin, pour aller au-devant du Queen Mary 2 et l'escorter jusqu'à son entrée dans la forme Joubert.

Rappelons que du 15 au 17 juin, Nantes accueillait les multicoques géants et vivait au rythme du jazz et des matchs de basket.

Puis, le jeudi 22 juin, les maxi trimarans Ultim (Thomas Coville sur « Sodebo », François Gabart sur « Macif », Francis Joyon sur « Idec Sport », Yves Le Blevec sur « Actual ») ont descendu la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire, en une belle parade nautique à laquelle était associé le « Belem ».

¹ Ouest France, Le Marin (Véronique Couzinou), Presse Océan...

² « Marine & Océans » n° 256, 3^{ème} trimestre 2017.

³ Gérant de la société Profil Grand Large.



© Marie Jouannet

Le 24 juin, le « Belem » et les Ultim se trouvant au bassin de Saint-Nazaire dont les quais étaient animés par un village très vivant, toute une flottille – composée pour l'essentiel de la SNSM et de plaisanciers – naviguait au-devant du Queen Mary 2, lui-même escorté par une frégate brestoise et de nombreux patrouilleurs et vedettes de la gendarmerie maritime, des Affaires maritimes et de la douane, chargés de la police du plan d'eau.

Du départ de la course, le dimanche 25 juin à 19h, il a été largement rendu compte par ailleurs. Certaines images se passent de commentaires!

Au résultat:

Le paquebot est arrivé comme prévu le samedi 1^{er} juillet. François Gabart - à la barre de son trimaran « MACIF » - a remporté la course en arrivant à New York le lundi 3 juillet. Sur la route du retour, Thomas Coville, à bord du « SODEBO », a battu – le 15 juillet dernier – le record de l'Atlantique en solo en 4 jours, 11 heures et 10 minutes⁴. Ce qui confirme les propos du Cdt Wells⁵, le Queen Mary 2 ayant mis un peu plus de cinq jours pour rejoindre New York depuis Saint-Nazaire!

On peut préférer l'ambiance débonnaire d'une croisière estivale en Bretagne Sud, le paradis de la plaisance⁶,... il faut savoir apprécier l'exploit technique et sportif réalisé par ceux qui arment ces Ultim.

⁴ Soit une moyenne de 28,35 nœuds.

⁵ « Sans les conditions météorologiques favorables que nous avons connues (vents légers ou vents de face pour les voiliers), nous n'aurions pas remporté la course. Si celle-ci avait été organisée vers l'Est, avec le vent arrière, les voiliers auraient gagné. » Christopher Wells, commandant du Queen Mary 2 (propos recueilli par Erwan Sterenn).

⁶ Jean Merrien



© Maëlle Giraud



© Didier Berhaut (OLYMPUS)



© Didier Berhaut (OLYMPUS)



© Didier Berhaut (OLYMPUS)

THE BRIDGE - TÉMOIGNAGE DE L'UN DE NOS CAMARADES, NILS JOYEUX¹, EMBARQUÉ À BORD DU « QUEEN MARY 2 »

« Le 23 juin dernier, je longe le quai des Antilles, à Nantes, pour rejoindre l'espace Titan d'où je dois prendre un autocar qui m'emmènera à Cherbourg pour participer à un événement fou : The Bridge.

Formé à l'ENSM au Havre, puis à Nantes, j'ai cofondé le projet « Zéphyr et Borée », une jeune entreprise de transport à la voile. C'est donc en tant que "startuper" que j'ai été gracieusement invité par les organisateurs à participer au "club des 100". Le club des 100, c'est cent entreprises qui vont échanger durant la traversée pour inventer l'entreprise et le monde de demain. En réalité, je ne sais pas vraiment à quoi m'attendre ; j'ai lu sur le programme, il y a quelques jours seulement, qu'il y aurait des supers concerts pendant la traversée, mais aussi une programmation très dense de conférences et d'ateliers thématiques. Les conférenciers ont l'air d'être de haut niveau et j'ai maintenant hâte d'y être ! J'ai aussi lu qu'il y aurait un point course quotidien sur la progression des ultimes animé par Jean le Cam et ça, je sais d'avance que ça va être savoureux !

Après une journée un peu languette passée dans les autocars et les files d'attente, j'arrive enfin à bord du Queen Mary 2. Je n'ai pas beaucoup de références en matière de paquebots mais je crois que dans son genre, le Queen Mary 2 pousse assez loin le concept de la croisière de luxe à l'anglaise. On se croirait dans le film Titanic, la fanfare devant la coupée, les stewards habillés en rouges et bardés de boutons dorés, les harpistes et les violonistes à l'accueil... Le summum est atteint quand je découvre ma cabine avec mon lit king size aux draperies brodées aux couleurs de la Cunard et ma bouteille de champagne qui m'attend dans un seau de glace sur la table avec un message de bienvenue. Ça commence fort !

On commence par un premier voyage de 24 heures vers Saint-Nazaire. Dans la matinée du samedi, on passe discrètement entre Lorient et l'île de Groix, escortés par une armada de vaisseaux de guerre de toutes nationalités qui tirent à blanc, donnent des coups de corne et tirent des fusées de détresse. Une nuée de petits pêche-promenades et de voiliers nous accompagne parmi lesquels celui de mon pilot groisillon, Ewen, qui vient nous saluer. Plus ça va, plus je suis impressionné par la dimension de l'événement et par l'imagination dont ont fait preuve les organisateurs de The Bridge !

Le lendemain en fin d'après-midi, c'est le départ, le vrai. L'ambiance est électrique, une immense foule acclame le Queen Mary 2 depuis les quais, les ultimes viennent jouer devant notre étrave, notre bateau est encerclé par des centaines de plaisanciers, et à notre bord les passagers agitent leur drapeaux américains et français. Je prends conscience d'être en train de participer à un moment fort et je m'applique à graver chaque instant dans ma mémoire. A côté de moi, une personne plaisante en disant qu'un Airbus A380 va ensuite passer au-dessus du bateau. A ce moment-là j'entends derrière nous un crépitement ; en me retournant j'aperçois au-dessus du pont de Saint Nazaire ce qui ressemble à un feu d'artifice de jour tiré depuis le pont. Toujours plus décidé ! En scrutant les petits nuages de fumée au-dessus du pont je vois apparaître derrière ceux-ci... un avion. En fait il y a vraiment un Airbus A380 qui vient droit sur nous ! L'avion passe vraiment proche au-dessus de nos têtes, s'éloigne, effectue un virage serré au-dessus de la rade et effectue un second passage en battant des ailes. J'ai les poils des avant-bras dressés comme des i, tout le monde se regarde incrédule avec des sourires d'enfants. Pour le coup je ne risque pas d'oublier le départ de Saint Nazaire.

On quitte doucement la côte ; les plaisanciers font demi-tour un par un et, à la tombée de la nuit, nous avons laissé tout le monde dans notre sillage, même les ultimes malheureusement.



© Nils Joyeux (zephyretboree.com)



© Nils Joyeux (zephyretboree.com)

¹ Nils JOYEUX, co-fondateur de la startup « Zéphyr et Borée » (zephyretboree.com) a reçu, à bord du QM2, le prix du Public pour son projet de cargo à voiles. Son travail avait été couronné en 2015 par le prix ACOMM-AENSM qui lui avait été remis par Etienne Doux à la Maison de la Mer de Nantes.

Les cinq journées de traversée qui suivent vont se révéler très denses pour le « club des 100 ». De fait, je crois que nous sommes finalement près de 180 entreprises et il y a de tout, des grands groupes, des PME, des TPE, et des startups. Réveil au petit matin, activité sportive, séance de méditation ou de yoga pour les plus matinaux ; à 9h, édito dans le grand amphithéâtre durant lequel le thème de la journée est donné : géopolitique, transition énergétique, digitalisation, rapport à soi et à l'autre. Puis ateliers - conférences le matin, déjeuners thématiques le midi, ateliers - conférences de nouveau l'après-midi puis dîner thématique le soir. Les intervenants sont d'une grande qualité et le choix est parfois difficile entre les différents ateliers proposés.

On dispose d'une application dédiée pour nous y retrouver dans la programmation foisonnante, mais aussi pour nous retrouver tout court : rejoindre quelqu'un pour un rendez-vous ou simplement pour boire un café n'est pas une mince affaire !

J'ai réalisé au fil des jours à quel point j'étais chanceux de pouvoir rencontrer et échanger avec toutes ces personnes passionnantes et passionnées. Le fait que tout cela se passe dans le cadre d'une croisière entre l'Europe et les USA sur un paquebot de luxe aurait presque pu paraître secondaire et a parfois été montré du doigt : est-ce qu'il est cohérent de refaire le monde et parler d'écologie sur un cargo consommant 300 tonnes de fioul par jour ? La question est légitime, néanmoins je peux assurer que le cadre apportait aussi beaucoup à l'intensité de l'événement. Si nous nous étions retrouvés une semaine quelque part à terre, je suis persuadé que le résultat aurait été bien en deçà. Le fait d'être "tous sur le même bateau", coupés de nos e-mails, de notre téléphone et des préoccupations de la vie terrienne permettait à chacun de jouer le jeu à 100 % et de se donner entièrement. J'ai trouvé les gens

plus ouverts et plus sincères qu'en temps normal et je n'ai pas entendu grand monde se vouvoyer. Toute cette atmosphère a participé à la richesse des échanges et au succès général de l'événement.

Je ne vais pas énumérer les nombreuses rencontres qui m'ont passionnées, que ce soit avec des porteurs de projets, des fondateurs de startups, des réalisateurs, des patron(ne)s de grandes entreprises ou des journalistes. Je peux citer la rencontre de Jean Jouzel, grand climatologue et vice-président du GIEC, qui m'a particulièrement marquée. Il était bon aussi d'entendre le charismatique Francis Vallat sensibiliser chaque jour les participants à la question des migrants au large de la Libye.

Finalement je crois que le plus important n'est pas que j'ai pu, personnellement, trouver tant d'intérêt à ce « Club des 100 », mais plutôt que la grande majorité des personnes ayant participé à la traversée partage ce constat (du moins je crois). C'est en tout cas ce que chacun exprimait à l'arrivée à New York, personne ne semble être ressorti indemne de cette traversée.

L'arrivée à New York au petit matin fut encore une fois un moment fort. Le soleil levant derrière les buildings de Manhattan, le ciel rouge, la chorale qui entonnait "Amazing Grace" pendant que le Queen Mary 2 évitait devant la statue de la liberté...

Je suis donc rentré de The Bridge la tête chargée d'images et de souvenirs, le carnet d'adresse rempli et, il faut le dire, avec déjà une pointe de nostalgie. Une soirée est organisée en octobre pour fêter les 100 jours de l'événement. J'ai hâte d'y être et il se susurre que les organisateurs auraient de la suite dans les idées... j'espère que ce sera des idées de suite ! Affaire à suivre donc. »

Nils Joyeux

« J'ai trouvé les gens plus ouverts et plus sincères qu'en temps normal et je n'ai pas entendu grand monde se vouvoyer. Toute cette atmosphère a participé à la richesse des échanges et au succès général de l'événement. »

PRÉPARATION THE BRIDGE POUR LES PILOTES DE LA LOIRE

Chronologie des évènements par Laurent Herpin, pilote major

24 novembre 2014 :

Réception de la demande de possibilité d'une escale du « Queen Mary II » à Saint-Nazaire du 22 au 25 juin 2017
Conclusion : seule la forme Joubert est possible.

10 décembre 2015 :

Venue du Cdt Christopher HEDDA pour validation faisabilité nautique de l'escale pour visiter la forme Joubert : validation de l'accès, validation du front d'accostage, visite Zone ISPS, validation de la cote de dragage de l'entrée ; pour valider le chenilage et l'entrée au simulateur.
Conclusion : "It is very tight, with little margin for error. But I believe the risks can be minimized by good preparation. Our job was to see if it is possible to put Queen Mary 2 into the Forme Joubert - the commercial decisions are for others!"

11 janvier 2016 :

Venue du "Carnival Director of Port Services & Government Affairs | P&O Cruises and Cunard », Steven Young, afin de valider la faisabilité technique de l'escale : Embarquement/ Débarquement des passagers, ravitaillement, ISPS et ZAR.

26 février 2016 :

Etude de repli en cas de météo défavorable : Mouillage temporaire devant la forme Joubert

13 juillet 2016 :

Etude de faisabilité d'une parade avec des navires militaires internationaux.

Décembre 2016 :

Numérisation du modèle navire Queen Mary 2 au simulateur.
Printemps 2017 :

Diverses réunions concernant la sûreté et le secours:

- à terre : Préfecture, police, pompiers, SAMU ;
- en mer : Préfecture maritime, marine nationale, Affaires Maritimes, Gendarmerie maritime, SNSM, Pompiers, pilotage.

12 avril 2017 :

Venue au simulateur du Cdt Christopher HEDDA pour validation :

- du « Passage planning, incluant les parades », à l'entrée le 24, et à la sortie le 25 juin ;
- de l'entrée en marche Arrière ;
- des limites météo ;
- du nombre de remorqueurs : 3 à l'entrée, et 1 au départ.

Juin 2017 :

Diverses réunions avec l'organisateur « Profil grand large » concernant la chronologie des différentes manifestations :

- Arrivées des voiliers ;
- Arrivées des bâtiments militaires (au final, le seul « Primauguet ») ;
- Parade du 24 juin ;
- Parade du 25 juin.

22 juin 2017 :

Parade nautique : « Belem » + Voiliers + Vedettes passagers de Nantes à Saint-Nazaire.

24 juin 2017 :

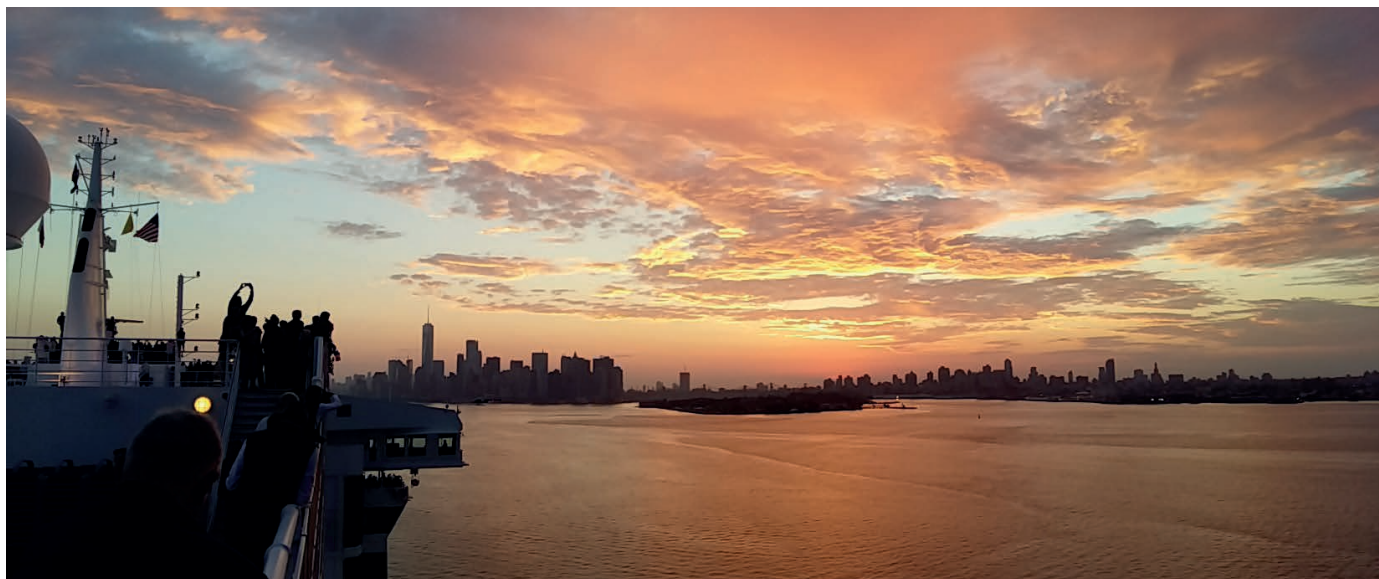
Arrivée du « Primauguet » + QMII

25 juin 2017 :

Sortie du « Primauguet » + QM II + « Belem » + voiliers + patrouilleur « Cormoran »



© Nils Joyeux. Arrivée New York.



© Nils Joyeux. Arrivée New York.



PRIX LITTÉRAIRES

« maritimes » 2017

François Jouannet

Oui, la saison des prix littéraires « parisiens » est encore active... mais les marins anticipent; ils ont pris l'habitude de « naviguer sur l'avant ».

Oui, vos congés d'été relèvent du domaine du passé... mais la lecture d'un ouvrage dont les pages sont imprégnées d'iode et de sel marin... peut aussi s'envisager au cours des longues soirées d'hiver, ou entre deux embarquements! C'est la raison pour laquelle la rédaction de MMI vous propose d'évoquer les prix littéraires « maritimes » qui ont été attribués en 2017.

PRIX « ECUME DE MER » ET « COMMANDANT JEAN LOREAU »

La Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des Marins (FNMM) a créé, en 2007, deux prix littéraires réservés à des ouvrages de langue française qui valorisent le monde maritime. Ils sont remis à l'occasion du congrès annuel de la Fédération. Le jury est composé de membres de la FNMM. Il s'agit actuellement de Messieurs

- **Pierre RAYMOND** - Président honoraire de la section Poitou-Charentes, capitaine au long cours - Président du Jury;
- **Jean-Claude DENAYER** - Président de la section Bretagne Sud-Vendée, professeur de l'enseignement maritime;
- **Jean-Marie GILORY** - administrateur général des affaires maritimes;
- **Jean Paul MIGEVANT** - professeur de lettres
- **Jean-Paul MINAUD** - Président du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-De-Vie;
- **René MONIOT-BEAUMONT** - officier de la Marine marchande, Président de la Maison des Ecrivains de la Mer à Saint-Gilles-Croix-De-Vie.

Le Prix « Ecume de mer » a pour but de maintenir l'esprit, le « cap littéraire » des grands écrivains de la mer de langue

française. Il est réservé aux auteurs de romans, récits, nouvelles, poésies, chants, bandes dessinées, biographies et ouvrages critiques au sujet de la littérature de la mer qui valorisent avec talent l'humanité maritime. Le prix « Commandant Jean Loreau » est attribué à un deuxième ouvrage qui fait l'objet d'une mention spéciale du jury.

Pour l'année 2017, le jury s'est réuni le 28 mars à la Maison des écrivains de la mer à Saint-Gilles Croix de Vie. Il a retenu le livre de François MORIZUR « Mission Buthacus » pour le prix « Ecume de mer ». Le prix « Commandant Jean LOREAU » a été décerné à l'ouvrage « Porté disparu, l'étrange destin de Joshua Slocum » d'Alexandre BOUSSA-GEON. Ces prix ont été remis le 18 mai 2017, à Lorient, en présence des nombreux participants à l'assemblée générale de la Fédération.

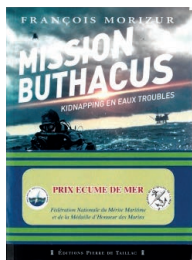
PRIX « ÉRIC TABARLY »

Dans son dernier numéro, notre confrère « La Baille »¹ a présenté, sous la plume de son rédacteur en chef Arnaud de La Porte, le prix Éric Tabarly 2017 du meilleur livre de mer. MMI remercie vivement « La Baille » et son rédacteur en chef de l'avoir autorisé à reproduire cette recension.

Le prix littéraire annuel de l'Association des Anciens de l'Ecole navale a été fondé en 1981 dans le but d'encourager les officiers de marine à publier des ouvrages, sans limite de genre ou de sujet. Depuis l'origine, il peut aussi couronner tout auteur d'un ouvrage présentant un intérêt particulier pour la marine ou pour ses officiers. En 2008, il a pris le nom de « Prix Éric Tabarly du meilleur livre de mer » pour rendre hommage à l'un des plus célèbres des anciens élèves tout en rappelant son lien fondateur avec l'Ecole navale. Le jury est actuellement présidé par Patrice Franceschi.

¹ La Baille - revue de l'Association amicale des anciens élèves de l'Ecole navale - n° 336, juillet 2017.

Prix « Écume de mer 2017 »



« MISSION BUTHACUS »
de François MORIZUR -
Editions Pierre de Taillac
(collection « Actions clandestines »)

« Mission Buthacus » est un roman inspiré à « 90 % » de faits réels. L'auteur y décrit l'enlèvement de marins occidentaux dans le golfe de Guinée et l'intervention des forces spéciales pour les libérer, dans le contexte économique et social particulier à cette zone. Dans une interview qu'il a accordée, le 27 octobre 2016, à Catherine Jaouen, journaliste à Ouest France, François Morizur¹, explique :

« Une envie d'écrire. Et de rapprocher deux mondes qui ne se connaissent pas : la Marine nationale et les compagnies marchandes. Je voulais aussi parler du Nigeria... Le Nigeria, c'est terrible... Avant d'y aller, je connaissais bien l'Afrique, mais ce pays est à part. C'est comme un gros rouleau compresseur, il ne faut pas être dessous. Quant à la piraterie, elle existe depuis très longtemps. D'abord en Méditerranée, en Asie. Puis les nouvelles pirateries se sont développées à partir de 2005 dans l'Océan Indien, avec un pic en 2013. Dans le golfe de Guinée, ces actes de piraterie remontent aux années 70, avec l'apparition des transactions commerciales, le développement des industries pétrolières le long de la côte.

Dans l'Océan Indien, les pirates attaquaient le bateau, le prenaient, ainsi que l'équipage, et en estimaient le coût. Dans le golfe de Guinée, il y a plein de pirateries différentes. Dans mon livre, je voulais montrer qu'il y a aussi des gentils. Comme ces pêcheurs, pour lesquels il s'agit d'une piraterie d'opportunité : ils ne viennent que chercher à manger. Pour eux, c'est vraiment de la survie. Pour d'autres groupes, au contraire, qui sont armés, c'est un métier. Il existe un marché du kidnapping. Un Français, ça coûte tant ; un Américain, tant. En matière de sécurité maritime, certains pays jouent le jeu, d'autres pas... Dans le golfe de Guinée, on n'est pas en face d'Etats faillis (comme la Somalie). Au contraire, tel le Nigeria, ils sont soucieux de leur souveraineté et n'acceptent pas d'intervention étrangère dans leurs eaux territoriales. Souvent, les compagnies se débrouillent par elles-mêmes pour assurer la sécurité de leurs bateaux et de leurs équipages. »

La double culture de François Morizur (marine nationale et marine marchande), et sa double expérience professionnelle (commando marine et directeur de la sûreté d'un armement), nous entraîne dans une aventure haletante. L'écriture est vive et alerte. Le vocabulaire est riche. L'intrigue se met en place lentement ; les chapitres alternent entre les différents protagonistes. Et puis tout s'accélère : rebondissements, suspense... la tension monte régulièrement... on est pris par ce récit qui décrit avec intensité, détails et précisions, le cadre et l'ambiance de travail de nos camarades embarqués à l'offshore pétrolier au large de l'Afrique de l'Ouest, ainsi que certains aspects des modes opératoires de nos commandos-marine.

¹ François Morizur, ancien officier de marine, directeur de la sûreté d'une compagnie maritime de soutien à l'exploitation pétrolière.

Prix « Commandant Jean Loreau 2017 »

« PORTÉ DISPARU, L'ÉTRANGE DESTIN DE JOSHUA SLOCUM »
de Alexandre BOUSSAGEON - Editions Paulsen.



Joshua Slocum... le premier navigateur solitaire à boucler un tour du monde¹ ! Sa vie fut un roman de la fin du XIXe siècle. Embarqué comme mousse dès l'adolescence, en 1860, il devint capitaine armateur. Des bateaux, il en a construit ; des naufrages, il en a connu ; des tempêtes, il en a essuyé à travers toutes les mers ; des mutineries, il en a maté. Il a vécu les heures de gloire d'une marine marchande pour qui commerce rime encore avec aventure. Ruiné à l'âge de cinquante et un ans, il a hérité d'une épave abandonnée. C'est à bord du Spray rénové, un voilier en bois de 11 mètres de long, qu'il a réalisé sa circumnavigation, entre 1895 et 1898. Dans cette biographie romancée, Alexandre Boussageon s'attache à faire revivre les itinéraires contrastés de Joshua Slocum, « un aventurier et un dingue »². Il raconte le destin hors du commun de cet homme de la mer, aventurier entrepreneur, et révèle les mystères de sa personnalité.

¹ Exploit dont le souvenir a bercé notre jeunesse ; « Joshua », le nom du ketch de Bernard Moitessier (1962), le titre d'une chanson des « Enfants Terribles » (1974) ...

² François Forestier, L'OBS du 06/12 octobre 2016.

Prix « Éric Tabarly du meilleur livre de mer - 2017 »

CARGO NOIR de Thibault Delort Laval -
Editions l'Ancre de Marine.



Le Prix Tabarly du meilleur livre de mer 2017 a été décerné à une œuvre de fiction écrite par un de nos camarades. Cargo Noir de Thibault Delort Laval est un roman édité par l'Ancre de Marine.

Une histoire courte, enlevée, rocambolesque à souhait. On s'y laisse prendre. Le récit commence sur les rives de la Baltique, dans les années 90 au lendemain de la chute du mur et du bloc de l'Est. Le ton est donné. L'atmosphère est lourde, la météo changeante et austère, les services est-allemands en embuscade. Dans ce cadre, le lecteur marin est vite touché par le héros, un « louffiat », hors norme, qui goûte les cales et les ponts des navires, les manœuvres délicates et l'horizon marin. Quand passe l'amour, l'appel du large et le réalisme sont plus forts. Laissons parler l'auteur : « Astarède, en mission pour le compte du Gouverneur militaire de Berlin est plongé contre son gré dans des affaires qui ne le regardent pas. Esprit libre, prompt à l'aventure, il promène un regard détaché sur le chaos qui l'entoure mais sait tenter sa chance. Lorsqu'il trouve ce cargo, noir, qui l'emmènerait au loin, il n'y a plus guère d'attache qui puisse le retenir à terre ». Quand il recrute son équipage et fait route vers les mers du sud, on a envie de monter à bord et de participer à la traversée. La Baltique, l'Atlantique et les Caraïbes, Thibault Delort Laval les connaît. Entré à l'École navale en 1982, il a servi dix-huit ans dans les forces de surface. Il a suivi l'École de guerre allemande à Hambourg. Avant de quitter la marine en 2010, ses deux dernières affectations ont été à Berlin comme attaché naval, puis à Bonn comme officier d'échange. Il est donc familier des régions que son héros traverse et de la culture germanique. Cargo noir est né d'une nouvelle : « Vorpommem » (Poméranie occidentale), commandée par un éditeur et dont l'auteur a finalement décidé de faire le premier chapitre de son roman.

Certains cartésiens trouveront l'intrigue improbable. Qu'importe. De l'officier de marine est-allemand à l'oligarque russe, les personnages secondaires sont bien campés. De la liaison amoureuse aux ordres donnés sur la passerelle, les dialogues sonnent juste. Notre camarade sait ce dont il parle. Il nous livre une bien plaisante évasion qui méritait d'être distinguée.

Arnaud de La Porte

LE COIN DES EXPOSITIONS

Avec le soutien de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de Loire-Atlantique,
et de l'Institut Universitaire Mer et Littoral (FR CNRS 3473) :

EXPÉDITION POLAIRE (1934-1935)

Photographies de Robert Gessain

du 16 novembre 2017 au 24 janvier 2018
(Vernissage le jeudi 16 novembre 2017)

à la **Galerie Le Carré d'Art - Centre Culturel Pôle Sud**
1 rue de la Conterie - 35131 Chartres-de-Bretagne

A l'occasion du vernissage, **Antoine Gessain, fils de Robert Gessain,**
fera une conférence sur les travaux menés par son père durant l'expédition de Charcot au Groenland.

Dans la revue NEPTUNIA (éditée par l'Association des Amis du Musée de la Marine) n° 287 :
1 article de Philippe Valetoux
"La Société des Régates du Havre - 1^{ère} partie 1839-1900"
1 article sur le camouflage des navires de commerce pendant la 1^{ère} guerre mondiale

Expositions aux Musées de la Marine
Etablissement de Brest
du 20 octobre 2017 au 31 décembre 2018

"RAZZLE - DAZZLE, L'ART CONTRE-ATTAQUE"

Exposition consacrée aux "peintures de guerre" (camouflage des navires)
qui furent appliquées sur les navires de commerce pendant le 1^{er} conflit mondial.

Etablissement de Port-Louis
jusqu'au 31 décembre 2017

"MAYDAY ! VOIX ET VISAGES DU SAUVETAGE"

Exposition organisée à l'occasion du cinquantenaire de la SNSM
et de l'établissement des CROSS



Proue du "Pourquoi-Pas ?"
N° inv. : 2005.8.4 - © Robert Gessain (1907-1986)



Portrait de Michel Pérez, Freddy Matter, Paul-Emile Victor et Robert Gessain sur le "Pourquoi-Pas ?"
N° inv. : 2005.8.18 - © Robert Gessain (1907-1986)



Le commandant Charcot distribuant des présents à bord du "Pourquoi-Pas ?"
N° inv. : 2005.8.2 - © Robert Gessain (1907-1986)

Professeur au Muséum National d'Histoire Naturelle, ancien directeur du Musée de l'Homme, Robert Gessain (1907-1986) était à la fois médecin, ethnologue, psychanalyste et explorateur.

Alors étudiant à l'Institut d'Ethnologie, puis au Musée d'Ethnographie du Trocadéro (qui deviendra, en 1937, le Musée de l'Homme), il se voit proposer de partir vers le grand Nord à bord du Pourquoi-Pas ?, le navire polaire du commandant Charcot. Il s'embarque en juillet 1934, à Saint-Servan, pour le Groenland Oriental, avec les autres membres de l'expédition, composée notamment du jeune Paul-Emile Victor.

L'expédition hivernera à Ammassalik pendant plus d'un an, partageant la vie quotidienne des Inuits, alors à peine connus du monde extérieur.

Robert Gessain rapportera de ce premier séjour une moisson d'observations anthropologiques, ethnologiques, linguistiques, complétées par de remarquables photographies. Avec Paul-Emile Victor, il contribuera aussi à enrichir les collections arctiques du Musée de l'Homme de quelque 4 000 objets.

Commissariat d'exposition : Delphine Dauphy et Marc Loyon.

Exposition réalisée avec l'aimable autorisation de Madame Monique Gessain, la femme de Robert Gessain, et de Monsieur Antoine Gessain, son fils, et en partenariat avec le Musée national de la Marine.

RAPPELS HISTORIQUES SUR LA VIE DE ROBERT GESSAIN (1907-1986) :

En 1934, Robert Gessain a 26 ans lorsqu'il rencontre à l'Institut d'ethnologie Paul-Emile Victor et qu'il se joint à l'expédition du commandant Charcot sur le Pourquoi-Pas ? Cette

découverte de l'Arctique est pour lui déterminante. Avec Paul-Emile Victor, Fred Matter et Michel Pérez, il séjourne à Ammassalik, au Groenland, où il retournera à plusieurs reprises jusqu'en 1972.

Médecin et anthropologue, il réalise aussi de nombreuses photographies. Pour la plupart inédites, présentées pour la première fois dans cette exposition, ses images, remarquables autant par leur qualité plastique que par leur intérêt documentaire, témoignent de sa profonde admiration pour ces hommes à la fois chasseurs, religieux et poètes.

Après des études médicales à Paris, Robert Gessain est en 1933 élève à l'Institut d'ethnologie. Fin 1936, après deux missions sur la côte est du Groenland, il retrouve le musée d'Ethnographie du Trocadéro, qui deviendra le Musée de l'Homme.

En 1957, il soutient sa thèse de doctorat es sciences sur les Inuits d'Ammassalik, et devient de 1968 à 1979, professeur d'anthropologie au Muséum national d'Histoire naturelle.

Il est membre fondateur de la Société des Explorateurs et Voyageurs français, nommé vice-président de l'Union Internationale des sciences anthropologiques et ethnologiques, et directeur du Musée de l'Homme de 1968 à 1972 (directeur honoraire après 1979).

Robert Gessain a publié de très nombreux articles sur l'anthropologie, l'ethnologie et la démographie des habitants d'Ammassalik ainsi que plusieurs ouvrages : Les Esquimaux du Groenland à l'Alaska (Bourrelier, 1947), Ammassalik ou la civilisation obligatoire (Flammarion, 1969), Ovi-bos, La grande aventure des hommes et des bœufs musqués (Robert Laffont, 1981) et Un homme marche devant (Arthaud, 1989).

JOURNÉE D'ÉTUDES

Être capitaine de navire du moyen-âge à nos jours

JOURNEES D'ETUDES

ETRE CAPITAINE DE NAVIRE

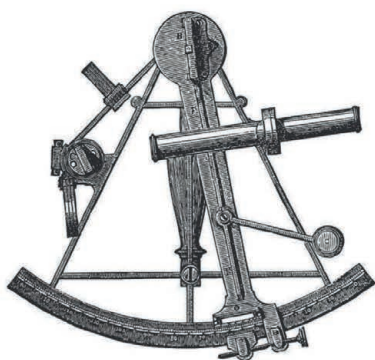
en Europe occidentale de la fin du Moyen-Âge au XX^e siècle :

Savoir-faire et savoir-être d'une profession maritime

**Les 11 et 12
octobre 2017**

Organisation :

- ▶ Bernard MICHON
- ▶ David PLOUVIEZ



Archives départementales de Loire-Atlantique
6, rue de Bouillé - NANTES

www.crhia.fr et [@CRHIA_Nantes_LR](https://twitter.com/CRHIA_Nantes_LR)

U

UNIVERSITÉ DE NANTES

CRHIA
Centre de Recherche
en Histoire Régionale
et Archéologie

LABEX
EHNE
ÉCOLE UNE HISTOIRE NOUVELLE DE L'EUROPE

Loire
Atlantique

Avec le soutien de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de Loire-Atlantique,
et de l'Institut Universitaire Mer et Littoral (FR CNRS 3473)

LE MERCREDI 11 OCTOBRE 2017

- . **13h30-14h00** : Accueil des participants.
- . **14h00-14h10** : Philippe Charon (Directeur des archives départementales de Loire-Atlantique) Ouverture des journées d'études.
- . **14h10-14h20** : Éric Schnakenbourg (Directeur du CRHIA, U. de Nantes) Ouverture des journées d'études.
- . **14h20-14h30** : Michel Catala (LabEx EHNE, CRHIA, U. de Nantes) Présentation du LabEx « Écrire une Histoire Nouvelle de l'Europe ».
- . **14h30-15h00** : Bernard Michon (CRHIA, U. de Nantes) et David Plouviez (CRHIA, U. de Nantes) Introduction scientifique.
- . **15h00-15h30** : Philippe Charon (Directeur des archives départementales de Loire-Atlantique) Présentation des fonds d'archives mobilisables pour une histoire des capitaines.
- . **15h30-15h45** : Discussion.
- . **15h45-16h00** : Pause.

THÈME 1 :

Les capitaines dans la ville

Modérateur : *Éric Schnakenbourg* (Directeur du CRHIA, U. de Nantes)

- . **16h00-16h30** : Michel Vergé-Franceschi (CITERES, U. François Rabelais, Tours) Être capitaine de vaisseau aux XVII^e et XVIII^e siècles à terre et à la mer.
- . **16h30-17h00** : Gilbert Buti (MMSH-TELEMME, U. d'Aix-Marseille). Les capitaines dans la ville à Marseille au XVIII^e siècle. Experts et administrateurs.
- . **17h00-17h30** : Luca Lo Basso (DAFIST, U. de Gênes). Devenir capitaines au XVIII^e siècle. Réflexions et comparaisons entre la France et les États italiens.
- . **17h30-17h45** : Discussion.

THÈME 2:

Former les capitaines de navires, dynamiques d'apprentissage

Modérateur: Guy Saupin (CRHIA, U. de Nantes)

- . **9h15-9h45** : Dominique Gaurier (CDMO, U. de Nantes). Le capitaine, de la formation sur le tas à l'homme de métier dans la législation de l'Ancien Régime.
- . **9h45-10h15** : Angèle Grôvel (CERLIS, U. Paris-Descartes). Dynamiques professionnelles et évolutions de la formation des capitaines et officiers de la marine marchande française, de l'Ancien Régime à la fin du XIX^e siècle.
- . **10h15-10h45** : Nicolas Cochard (CRHQ, U. de Caen). Capitaine de navire à l'heure de la révolution industrielle. Déclassement ou transformation du métier ?
- . **10h45-11h00** : Discussion.
- . **11h00-11h15** : Pause.

THÈME 3:

Le capitaine de navire à bord

Modérateur: Guy Saupin (CRHIA, U. de Nantes)

- . **11h15-11h45** : Alexandre Jubelin (FED 4124 « Histoire et archéologie maritimes » - U. Paris-Sorbonne, Paris IV). L'épreuve du feu: commander un navire au combat dans l'Atlantique du début de l'époque moderne.
- . **11h45-12h15** : Julien Delente (IDEES, U. du Havre - Réserve citoyenne de la Marine nationale) Commander un transatlantique sur la ligne de New York durant les Trente Glorieuses.
- . **12h15-12h30** : Discussion.
- . **12h30-14h15** : Déjeuner.

THÈME 4:

Trajectoires professionnelles: études de carrières des capitaines

Modératrice: Martine Acerra (CRHIA, U. de Nantes)

- . **14h15-14h45** : Hervé Pichevin, Capitaines à la traite, capitaines en droiture à Nantes au milieu du XVIII^e siècle : un métier, deux spécialités ?
- . **14h45-15h15** : Sylvie Colfort (CERHIC, U. de Reims), Capitaine de navire négrier au milieu du XVIII^e siècle. Charles Le Breton La Vallée: un capitaine nantais aguerri au service d'armateurs privés ?
- . **15h15-15h45** : Hervé Retureau (CRHIA, U. de Nantes). Commander un navire pêcheur des Sables-d'Olonne. Les capitaines de navire sablais entre permanence et mutations (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle)
- . **15h45-16h00** : Discussion.
- . **16h00-16h15** : Pause.

THÈME 5:

Quelle inscription sociale et culturelle des capitaines ?

Modératrice: Martine Acerra (CRHIA, U. de Nantes)

- . **16h15-16h45** : Jacques Péret (CRHAM, U. de Poitiers). Les capitaines de La Rochelle, hommes des lumières ?
- . **16h45-17h15** : Frédéric Candelon-Boudet (CEMMC, U. Bordeaux Montaigne). Revêtir le costume de la bourgeoisie au XVIII^e siècle: garde-robe et statut social des capitaines marchands bordelais.
- . **17h15-17h30** : Discussion.
- . **17h30-17h45** : Bernard Michon (CRHIA, U. de Nantes) et David Plouviez (CRHIA, U. de Nantes) Conclusions et perspectives de recherches. Ces journées sont organisées par le Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique (EA1163 -Universités de Nantes et de La Rochelle) avec le soutien du LabEx EHNE (axe 4: « L'Europe, les Européens et le Monde »), des Archives départementales de Loire-Atlantique, de l'Institut Universitaire Mer et Littoral (FR CNRS 3473), et de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de Loire-Atlantique.

COORDINATION SCIENTIFIQUE :

Bernard Michon, MCF en histoire moderne et Directeur-adjoint du CRHIA, et David Plouviez, MCF en histoire moderne au CRHIA.

Contactez-nous :

crhia@univ-nantes.fr

Réagissez sur Twitter :

@CRHIA_NantesLR

COMMENT ACCÉDER AUX JOURNÉES D'ÉTUDES :

*Archives départementales de Loire-Atlantique 6, rue de Bouillé - NANTES
Tramway : ligne 2 (arrêt : Saint Mihiel) ou ligne 3 (arrêt : Viarme)
Bus : lignes C2,12, 23 (arrêt : Bel Air)*

LA CYBER-SÉCURITÉ

et le monde maritime



Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information (ANSSI)

« Les armateurs français placent les cyber-attaques au 1^{er} rang des menaces qui planent sur leurs entreprises »¹.

L'importance de la cyber-sécurité est rappelée régulièrement dans les différentes enceintes et colloques maritimes. La menace semble en effet suffisamment prégnante pour que l'Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information (ANSSI)² y détache systématiquement l'un de ses experts. Ce fut le cas notamment pour le 5^{ème} symposium international *Human-Sea-Marisk*, à Nantes en octobre 2016, ou, plus récemment, le colloque de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM) « Le transport maritime à l'heure du smart », à Marseille les 14 et 15 juin 2017.

Madame Florence Parly, ministre des armées, a très récemment confirmé que des cyberattaques pouvaient mettre en péril la sécurité du trafic maritime³.

En charge de ce dossier pour les forces navales, la cellule cyberdéfense de l'état-major de la marine est en relation permanente avec la Direction des Affaires Maritimes (DAM), les armateurs français, le Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM), le Cluster Maritime Français (CMF)... afin de contribuer à l'amélioration du niveau de cyber-sécurité du monde maritime⁴. Enfin, Patrice Laporte, Directeur Général de l'Ecole Nationale Supérieure

Maritime, a récemment annoncé la prochaine mise en place, par l'ENSM, d'une formation ad hoc.

Alors sans attendre, et parce qu'un certain nombre d'entre nous ne retournera pas sur les bancs de l'école, MMI vous propose des extraits du « Guide des bonnes pratiques de sécurité informatique à bord des navires » diffusé par l'ANSSI.

RECOMMANDATIONS AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE

1- Choisir avec soin ses mots de passe

Le mot de passe est le moyen le plus fréquemment utilisé pour s'authentifier sur un équipement numérique et, ainsi, accéder à ses données ou commander des actions. Afin de bien protéger vos informations ou les équipements de bord, la qualité du mot de passe est essentielle.

Un mot de passe fort est un mot de passe difficile à retrouver avec des outils spécialisés mais facile à retenir. Un mot de passe fort doit avoir au moins 8 caractères (idéalement 12 caractères), dont au moins une majuscule, une minuscule, un chiffre et un caractère spécial.

Choisissez des mots de passe n'ayant aucun lien avec vous (nom, date de naissance...) et ne figurant pas dans le dictionnaire.

Utilisez des mots de passe différents pour vous authentifier auprès de systèmes ou de services sensibles distincts. En particulier, les mots de passe protégeant des usages privés (messagerie personnelle, site Web marchand...) ne doivent jamais être réutilisés dans un contexte professionnel.

Lorsqu'un compte est partagé par plusieurs utilisateurs, son mot de passe

doit être renouvelé à chaque départ ou réaffectation d'un utilisateur.

Ne stockez pas vos mots de passe dans des fichiers bureautiques. Si vous souhaitez sauvegarder vos mots de passe, utilisez une solution sécurisée dédiée.

À bord :

- . déterminez des règles pour le format des mots de passe (longueur, complexité) et faites les respecter;
- . modifiez systématiquement et au plus tôt les mots de passe par défaut lorsque les systèmes en contiennent;
- . ne conservez pas les mots de passe dans des fichiers ou sur des post-it;
- . lorsque vous naviguez sur Internet, ne préenregistrez pas vos mots de passe dans les navigateurs, notamment en cas d'utilisation d'un équipement public ou partagé.

Enfin, au-delà de l'utilisation d'un mot de passe fort, pensez toujours à verrouiller votre session, même lors d'une absence courte, afin d'empêcher tout accès non autorisé à votre poste.

2- Être prudent lors de l'utilisation de sa messagerie

Les courriels et leurs pièces jointes jouent un rôle central dans la réalisation des attaques informatiques les plus courantes (courriels frauduleux, pièces jointes piégées, etc.). Un courriel malveillant peut porter atteinte au poste utilisé pour le consulter mais également à l'ensemble du système d'information auquel ce poste est connecté. C'est ainsi potentiellement toute l'informatique à bord qui peut être affectée.

Lorsque vous recevez des courriels, prenez les précautions suivantes :

- . l'identité d'un expéditeur n'étant en rien garantie, vérifiez la cohérence entre l'expéditeur présumé et le contenu du message et vérifiez son

¹ Virginie Saliou, adjointe du coordinateur pour la sécurité maritime du ministère de la Défense - NAVEXPO International, le 11 mai 2017.

² L'ANSSI est une agence qui relève du Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN), lui-même directement rattaché au Premier Ministre.

³ Madame Florence Parly, ministre des armées - Discours de clôture de l'Université d'été de la défense, à Toulon, le 5 septembre 2017.

⁴ LV Julien Dechanet - « Face à la menace cyber, la Marine se structure » in « La Baille », juillet 2017 n°336.

identité. En cas de doute, n'hésitez pas à contacter directement l'émetteur du mail;

- . n'ouvrez pas les pièces jointes provenant de destinataires inconnus ou dont le titre ou le format paraissent incohérents avec les fichiers que vous envoient habituellement vos contacts;
- . ne répondez jamais par courriel à une demande d'informations personnelles ou confidentielles (ex : code confidentiel, numéro de carte bancaire). En effet, des courriels usurpent les couleurs d'institutions dans le but de récupérer vos données. Il s'agit d'attaques par hameçonnage (ou « *phishing* »);
- . n'ouvrez pas et ne relayez pas de messages de types chaînes de lettre, appels à la solidarité, alertes virales, etc.;
- . désactivez l'ouverture automatique des documents téléchargés.

3- Séparer les usages personnels des usages professionnels

Les usages et les mesures de sécurité sont différents sur les équipements informatiques personnels et professionnels (ordinateurs, smartphones...).

L'utilisation d'équipements personnels dans un contexte professionnel peut porter atteinte à la sécurité des données du navire et de l'entreprise (vol ou perte des appareils, intrusion, manque de contrôle sur l'utilisation des appareils, fuite de données lors du départ d'un collaborateur).

Il est donc recommandé de séparer vos usages personnels et vos usages professionnels :

- . ne faites pas suivre vos messages électroniques professionnels sur des services de messagerie utilisés à titre personnel;
- . n'hébergez pas de données professionnelles sur vos équipements personnels (clé USB, smartphone...) ou sur des moyens personnels de stockage en ligne;
- . ne connectez pas de supports amovibles personnels (clé USB, disques durs externes...) aux ordinateurs du navire ou de l'entreprise.

4- Être prudent sur Internet

Google représente aujourd'hui l'un des systèmes les plus aboutis au monde en

matière de collecte de données, et ce à travers ses différents moyens et canaux de renseignements.⁵

Prenez soin de vos informations personnelles, professionnelles et de votre identité numérique.

Les données que vous laissez sur Internet vous échappent instantanément. Des personnes malveillantes peuvent récolter vos informations personnelles à votre insu, afin par exemple de deviner vos mots de passe, vous tendre des pièges à l'aide de courriers électroniques personnalisés, d'accéder à votre système informatique, etc.

C'est pourquoi la plus grande prudence est conseillée dans la diffusion de vos informations personnelles sur Internet :

- . soyez vigilant vis-à-vis des formulaires que vous êtes amenés à remplir, en ne transmettant que les informations strictement nécessaires et en pensant à décocher les cases qui autoriseraient le site à conserver ou à partager vos données;
- . ne donnez accès qu'à un minimum d'informations professionnelles sur les réseaux sociaux, et soyez vigilant lors de vos interactions avec les autres utilisateurs;
- . pensez à vérifier régulièrement vos paramètres de sécurité et de confidentialité (voir le Guide de la CNIL sur la sécurité des données personnelles);
- . utilisez plusieurs adresses électroniques dédiées à vos différentes activités sur Internet.

Soyez vigilant lors d'un paiement sur Internet.

Lorsque vous réalisez vos achats sur Internet, vos coordonnées bancaires sont susceptibles d'être interceptées par des attaquants directement sur votre ordinateur. C'est pourquoi, avant d'effectuer un paiement en ligne, il est nécessaire de procéder à certaines vérifications relatives au site Internet :

- . contrôlez la présence d'un cadenas dans la barre d'adresse (remarque : ce cadenas n'est pas visible sur tous les navigateurs);
- . assurez-vous que l'adresse du site In-

ternet commence par « <https://> » ;

. vérifiez l'exactitude de l'adresse du site Internet en prenant garde notamment aux fautes d'orthographe.

De manière générale, ne transmettez jamais le code confidentiel à 4 chiffres de votre carte bancaire et n'hésitez pas à consulter votre banque pour connaître les moyens sécurisés qu'elle propose.

5- Télécharger ses logiciels sur les sites officiels des éditeurs

Si vous téléchargez du contenu sur des sites Internet dont la confiance n'est pas assurée, vous prenez le risque d'enregistrer sur votre ordinateur des programmes contenant des virus ou des chevaux de Troie. Cela peut permettre à des personnes malveillantes de prendre le contrôle à distance de votre machine et, potentiellement, des systèmes informatiques du bord, afin d'espionner, de voler vos données personnelles ou professionnelles, de lancer des attaques, etc.

Dans ce contexte, afin de veiller à la sécurité de votre ordinateur, de vos données et du navire :

- . ne téléchargez pas vos logiciels sur des sites au contenu douteux. Privilégiez les sites des éditeurs reconnus;
- . lors de l'installation, pensez à décocher ou désactiver toutes les cases proposant d'installer des logiciels complémentaires;
- . restez vigilants concernant les liens sponsorisés;
- . désactivez l'ouverture automatique des documents téléchargés.

Plus généralement, n'installez jamais un logiciel ou une application sans l'accord ou l'avis préalable d'un référent informatique.

6- Quelques conseils supplémentaires

Soyez aussi prudent avec votre smartphone ou votre tablette qu'avec votre ordinateur.

Bien que proposant des services innovants, les smartphones sont aujourd'hui très peu sécurisés.

Il est donc indispensable de leur appliquer certaines règles élémentaires de sécurité informatique :

⁵ Source <http://www.demainlaveille.fr>

- . n'installez que les applications nécessaires et vérifiez à quelles données (informations géographiques, contacts, appels téléphoniques...) elles peuvent avoir accès avant de les télécharger. Il est recommandé d'éviter d'installer des applications qui demandent l'accès à des données qui ne sont pas nécessaires à leur fonctionnement;
- . en plus du code PIN qui protège votre carte téléphonique, utilisez un mot de passe pour sécuriser l'accès à votre terminal et le configurer pour qu'il se verrouille automatiquement;
- . effectuez des sauvegardes régulières de vos contenus sur un support externe pour pouvoir les conserver en cas de restauration de votre appareil dans son état initial;
- . ne préenregistrez pas vos mots de passe.

Protégez vos outils informatiques lors de vos déplacements.

À l'étranger, lors de vos déplacements à terre, soyez prudent si vous devez emporter des équipements informatiques (PC portable, smartphone...). Voyager avec des appareils nomades professionnels fait peser des menaces sur les informations qu'ils contiennent, dont la perte ou le vol peuvent avoir des conséquences importantes sur les activités de votre organisation. Il convient notamment de :

- . vous assurer que vos données sont sauvegardées, afin de pouvoir les retrouver en cas de perte de vos équipements;
- . vérifier que vos mots de passe ne sont pas préenregistrés;
- . garder vos appareils et support avec vous (ne les laissez pas dans un bureau et, s'ils contiennent des informations sensibles, n'utilisez pas les coffres d'hôtel);
- . désactiver les fonctions Wi-Fi et Bluetooth de vos appareils lorsque vous ne les utilisez pas;
- . éteindre votre téléphone et, lorsque cela est possible, en retirer la carte SIM et la batterie, si vous êtes contraint de vous en séparer;
- . informer votre hiérarchie en cas d'inspection ou de saisie de votre matériel par des autorités étrangères;

- . ne jamais connecter vos équipements à des postes qui ne sont pas de confiance;
- . refuser la connexion d'équipements appartenant à des tiers à vos propres équipements;
- . ne jamais utiliser les clés USB qui peuvent vous être offertes: très prisées des attaquants, elles sont susceptibles de contenir des programmes malveillants.

... Et pour compléter ces différentes recommandations, pensez à prendre connaissance de la Politique de sécurité informatique de votre compagnie. Nous vous conseillons également de consulter le passeport de conseils aux voyageurs diffusé par l'ANSSI.

Systèmes d'information et réseaux informatiques ont progressivement envahi le monde du transport maritime et sont désormais omniprésents sur les navires : systèmes de navigation, postes bureautiques utilisés par l'équipage, systèmes « métier » tels que, par exemple, le poste de contrôle de la cargaison d'un super tanker, ou les systèmes de gestion de plate-forme (propulsion, électricité, fluides...).

Cette formidable évolution s'est accompagnée de l'émergence de nouveaux risques, encore trop souvent sous-estimés par les compagnies maritimes : intrusions au sein d'un réseau, vol de données, prise de contrôle à distance de systèmes informatiques, etc. La protection face à ces menaces relève pourtant la plupart du temps de réflexes simples⁶.

Les mesures présentées ci-dessous « concernent davantage les responsables des systèmes d'information de la compagnie. Cette distinction dépend toutefois de la répartition des rôles et des responsabilités en matière informatique au sein de la compagnie, entre le bord et le siège.

Chaque compagnie est ainsi invitée à s'approprier ces différentes recommandations et à les adapter à son contexte

⁶ Issues du « Guide des bonnes pratiques de sécurité informatique à bord des navires » (ANSSI - octobre 2016), déclinaison maritime du « Guide des bonnes pratiques de l'informatique » (CGPME - ANSSI, mars 2015).

et à son organisation spécifique »⁷.

RECOMMANDATIONS AUX COMPAGNIES

1- Sensibiliser les personnels

La sensibilisation de tous les membres de l'équipage et, plus largement, des personnels de la compagnie, aux bonnes pratiques élémentaires de sécurité informatique, est fondamentale pour réduire efficacement les risques liés à de mauvaises pratiques.

La prévention des incidents et attaques informatiques relève la plupart du temps de réflexes simples, tels que ceux présentés dans le présent guide. Il est donc primordial que chacun soit régulièrement impliqué et sensibilisé, au moyen de séances d'information, de guides et, idéalement, d'une charte d'usage des moyens informatiques.

Un référent informatique doit être identifié, notamment à bord, afin d'être l'interlocuteur du personnel pour toute question liée à la sécurité informatique.

2- Prévoir des sauvegardes régulières

Pour veiller à la sécurité des données à bord, il est vivement conseillé d'effectuer des sauvegardes régulières (quotidiennes ou hebdomadaires). Il sera ainsi possible d'en disposer suite à un dysfonctionnement du système d'exploitation, à une erreur de manipulation ou à une attaque informatique.

Pour sauvegarder les données, des supports externes tels que des disques durs externes réservés exclusivement à cet usage ou, à défaut, des CD ou DVD enregistrables devraient être mis à disposition de l'équipage. De tels supports doivent être rangés dans un lieu éloigné du système sauvegardé. Il convient en outre d'accorder une attention particulière à leur durée de vie.

Idéalement, un serveur de stockage sécurisé en réseau - ou NAS (Network Attached Storage) - pourrait être mis

⁷ Thierry COQUIL (Directeur des affaires maritimes) - Guillaume POUPARD (Directeur général de l'agence nationale de la sécurité des systèmes d'information)

en place sur le réseau du bord. Un tel serveur comporte plusieurs disques de sauvegarde et, de ce fait, garantit un niveau élevé de disponibilité des données. Il convient de veiller à disposer de disques durs neufs de réserve en cas de panne et de procéder fréquemment à une inspection du NAS afin de détecter au plus tôt le dysfonctionnement d'un disque dur.

3- Bien connaître ses utilisateurs et ses prestataires

Lorsque l'on accède à un système informatique, que ce soit un PC bureautique ou un système « métier », on bénéficie de droits d'utilisation plus ou moins élevés sur celui-ci. On distingue généralement les droits dits « d'utilisateur » et les droits dits « d'administrateur ».

Les différents comptes sur les systèmes de bord doivent être créés et gérés avec la plus grande attention :

- . N'attribuez de comptes administrateurs qu'aux personnes en ayant strictement besoin du fait de leur fonction à bord (exemple : officier électronicien en charge de l'informatique).
- . Les comptes administrateurs doivent être utilisés uniquement pour certaines actions liées au fonctionnement du système informatique, telles que la gestion de comptes utilisateurs, l'installation ou la mise à jour de logiciels, la maintenance, etc... Ils ne doivent jamais être utilisés pour des actions qui ne le nécessitent pas, en particulier pour naviguer sur Internet ou utiliser la messagerie.
- . Dans l'utilisation au quotidien, on ne doit se servir que des comptes utilisateurs.
- . Identifiez précisément les différents utilisateurs de chaque système informatique et les types de comptes qui leur sont attribués.
- . Supprimez tous les comptes anonymes ou génériques. Chaque utilisateur doit pouvoir être identifié nommément afin de pouvoir relier chaque action à un utilisateur.
- . Établissez et faites respecter des procédures encadrant les mouvements

de personnels : il convient de s'assurer que les droits octroyés sur les systèmes d'information sont appliqués au plus juste et qu'ils sont révoqués dès le départ d'une personne.

4- Mettre régulièrement à jour ses logiciels

Dans chaque logiciel, application ou système d'exploitation, il existe des vulnérabilités potentielles. Une fois découvertes, celles-ci sont corrigées par les éditeurs, qui proposent alors aux utilisateurs des mises à jour de sécurité. Malheureusement, de nombreux utilisateurs ne procèdent pas à ces mises à jour et les attaquants peuvent alors exploiter ces vulnérabilités encore longtemps après leur découverte et leur correction.

Il convient par conséquent de définir et de faire appliquer, pour les systèmes à bord du navire, une politique de mises à jour régulières compatibles avec les contraintes du bord.

Cette politique identifiera les éléments à mettre à jour, les acteurs en charge de ces mises à jour, ainsi que les moyens de récupération de ces mises à jour.

Seules des sources fiables doivent être utilisées pour la récupération des mises à jour, telles que les sites Internet officiels des éditeurs.

Afin de procéder aux mises à jour en toute sécurité de certains systèmes « métier » indispensables à l'exploitation du navire, il peut être préconisé d'effectuer celles-ci lors des mises en cale sèche périodiques.

5- Sécuriser l'accès Wi-Fi du navire

Si l'utilisation du Wi-Fi présente certains bénéfices, il ne faut pas oublier qu'un réseau Wi-Fi insuffisamment ou mal sécurisé peut permettre à des tiers d'intercepter vos données et d'utiliser la connexion Wi-Fi à votre insu pour réaliser des opérations malveillantes. En escale, la portée du Wi-Fi (une centaine de mètres) peut permettre des connexions non légitimes au réseau du navire depuis la terre.

À bord des navires équipés d'un réseau Wi-Fi, celui-ci doit être configuré de manière à utiliser le protocole de chiffrement WPA2. À défaut, le pro-

colocle WPA-AES doit être utilisé (ne jamais activer le chiffrement WEP, cassable en quelques minutes).

La clé de connexion doit être un mot de passe de plus de 12 caractères de types différents.

Elle n'est communiquée qu'à des personnes de confiance et doit être changée régulièrement.

Le réseau Wi-Fi du navire ne devrait permettre l'accès qu'au réseau réservé à l'utilisation des ordinateurs personnels de l'équipage (parfois appelé réseau « Welfare »).

Enfin, lors des escales, à terre, n'utilisez pas les Wi-Fi « publics » offerts dans les ports, les hôtels..., pour des raisons de sécurité.

6- Mettre en place un cloisonnement du réseau

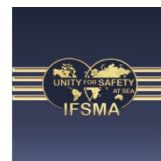
Dans un réseau « à plat », c'est-à-dire ne disposant pas d'équipement de filtrage, chaque équipement a la possibilité d'accéder à n'importe quel autre. Ainsi, la compromission d'un seul équipement pourra facilement s'étendre à l'ensemble du réseau. Il est en particulier essentiel de séparer le réseau bureautique connecté à Internet, par nature plus exposé aux attaques informatiques, des réseaux comportant les systèmes « métiers ».

Les postes et les serveurs importants, les systèmes de navigation et de commande du navire, etc., doivent être isolés physiquement ou logiquement vis-à-vis les autres systèmes du navire. Il est également recommandé de séparer les équipements destinés à des usages professionnels et les postes de travail destinés à des usages personnels, en les plaçant au sein de deux réseaux distincts.

La plupart des équipements d'accès (ou « box ») proposés par les fournisseurs d'accès à Internet par satellite et équipant les navires permettent ainsi la configuration de deux réseaux virtuels distincts et étanches (« VLAN » - virtual local area network). L'un devrait être exclusivement dédié aux équipements et usages professionnels, l'autre (parfois nommé « VLAN Welfare ») aux équipements et usages personnels.

EXTRAITS¹ DE LA LETTRE DE L'IFSMA

(L'intégralité sera diffusée largement auprès des Elèves et de nos adhérents)
International Federation of Ship's Masters / Conseiller auprès de l'OMI
Hydros détient une Vice Présidence dans cette organisation



Traduction Cdt Danielle QUAINI

L'ère du navire autonome arrive et est inévitable. Vous aurez noté que le sujet a été abordé lors de nos deux dernières Assemblées Générales. L'Agence de la Mer et des Gardes Côtes du Royaume Uni a immatriculé le premier navire autonome au registre britannique il y a quelques mois, bien que ce soit un petit navire. Nous participons activement à divers comités internationaux concernant le sujet. Dernièrement, le Conseil de l'OMI a donné son accord pour que le Comité de Sécurité Maritime de l'OMI commence à travailler sur le sujet du navire autonome. Il faut être conscient que tous ces comités travaillent avec beaucoup d'inertie et nous craignons qu'ils soient tous rapidement dépassés par les événements. Qui est le Capitaine de tels navires ? Cela n'a pas encore été déterminé. Tout d'abord ces navires seront armés par un équipage mais qui sait combien de temps cela va durer ? Les premiers retours des assureurs indiquent qu'ils seront prêts à assurer ces navires autonomes de la même manière que sont assurées les voitures sans chauffeur qui sont déjà bien là. Tout ce que nous pouvons faire c'est de surveiller très attentivement ces développements et soutenir le rôle du Capitaine autant que faire ce peut.

Cdt Paul Owen,
Secrétaire Général Adjoint.

LA LIGNE DIRECTE (HOT LINE) POUR LA SÛRETÉ MARITIME DE L'IMB (BUREAU INTERNATIONAL MARITIME)

Le PRCS, Centre de déclaration de la piraterie du Bureau International Maritime (division des crimes commerciaux de la Chambre de Commerce Internationale) a ouvert une ligne téléphonique directe spécialement pour les Gens de Mer et autres personnes concernées qui voudraient rapporter toute information qu'ils auraient apprise, vue ou entendue concernant tout crime ou acte illégal qu'il soit maritime ou non, incluant les menaces à la sûreté. Toute information reçue sera traitée dans la plus stricte confidentialité et relayée aux autorités concernées pour traitement. La sûreté et les crimes maritimes nous concernent tous et avec votre aide nous pouvons essayer de minimiser les risques et aider à sauver des vies et des biens. La ligne directe peut être contactée 24h/24h tous les jours.

e-mail : imbsecurity@icc-ccs.org
ou téléphone : +603 2031 0014
ou fax : +603 2078 5769

Souvenez-vous : votre information peut sauver des vies. S'il vous plait, transmettez à votre équipage.

LES CONNECTIONS INTERNET MISES À LA DISPOSITION DES GENS DE MER SUFFISENT À PEINE POUR VOIR SA FAMILLE ENQUÊTE NAUTILUS

Une enquête du syndicat international Nautilus, auprès d'environ 2 000 marins et responsables de compagnies d'exploitation de navires, a mis en évidence qu'à peine 6 % des marins disposaient de liaisons

internet suffisantes pour établir une connexion par vidéo avec leur famille quand ils sont en mer et cela bien qu'ils passent très souvent plusieurs mois sur le navire. (à peine la moitié des marins ont un accès à une messagerie).

En comparaison, les statistiques montrent qu'environ 91 % des foyers du Royaume Uni et 85 % des foyers Européens disposent d'un accès internet de qualité quand il a été suggéré récemment que l'accès à internet pourrait être un droit fondamental plutôt qu'un luxe. Nautilus a mis en évidence cet état de fait pour les Gens de Mer en présentant un rapport lors du séminaire organisé les 24 au 30 juin pour la Semaine de Sensibilisation aux Conditions des Gens de Mer. Le document a révélé aussi que bien que 88 % des Gens de Mer aient un accès internet à bord, la plupart ne disposent que de liaisons à faible vitesse pour un coût par contre important.

De plus, seulement 57 % des équipages ont un compte de messagerie personnelle et juste un tiers ont accès aux réseaux sociaux en mer (34 %), laissant la majorité des Gens de Mer isolés de leur famille et de leur amis. Environ les deux tiers des sondés (63 %) ont aussi suggéré qu'ils pourraient changer de compagnie si leur nouvel employeur promettait de leur fournir un accès internet de meilleure qualité.

Du côté des responsables d'exploitation interrogés, un sur dix a admis qu'il ne procurait aucun accès internet à ses employés (14 %). Les deux raisons le plus souvent invoquées étant la peur que leurs équipages pourraient accéder à des sites pornographiques ou illégaux (83 %) et le coût potentiellement important d'installation des systèmes (83 %). L'enquête a aussi montré que presque les deux tiers des personnes interrogées (58 %) pensent que les accès internet mis à disposition pourraient représenter une distraction dans le travail.

Nautilus a publié le document pour une meilleure sensibilisation sur l'accès aux communications courantes pour tous ceux qui vivent sur la mer et le rapport sera présenté aux responsables de l'industrie maritime, aux hommes politiques et à tous ceux qui travaillent dans le domaine maritime. Le syndicat espère que les compagnies d'exploitation de navire agiront pour procurer un accès internet gratuit pour tous. Le Secrétaire Général de Nautilus se dit choqué que de nos jours l'accès à internet en mer ne soit pas considéré comme un droit fondamental. Chez nous nous considérons cela comme normal et sommes capables de contacter n'importe qui dans le monde en pressant un bouton sur un appareil fantastique dans notre poche. Pourquoi les marins ne pourraient-ils pas avoir la même chose ? Nous espérons que cette enquête mettra en évidence combien nos adhérents sont isolés. Avec des visites à terre très rares et très restreintes, l'accroissement de la charge de travail, les réductions d'équipage et la diminution de la qualité de vie sociale à bord, il est essentiel pour le bien-être des marins d'avoir un accès internet de bonne qualité et gratuit. Nous espérons que les résultats présentés dans le rapport aidera à convaincre les armateurs des bénéfices à retirer de la fourniture d'accès internet et expliquera comment les coûts et autres inconvénients seront contrebalancés par un impact positif découlant d'une meilleure connectivité à la mer.

Cette enquête est une partie d'une campagne internationale de Nautilus pour les communications des équipages.

L'enquête internationale de Nautilus peut être téléchargée sur le site de Nautilus : <https://nautilusint.org/en/what-we-say/nautilus-news/seafarer-connectivity-at-sea-barely-sufficient-for-video-calls-nautilus-survey/> ou <http://tinyurl.com/y7bqag5k>

RENTRÉE SOLENNELLE

le 7 Septembre 2017

Olivier Varin CR du Délégué Méditerranée Association HYDROS

Rentrée Solennelle le 7 Septembre 2017 de la promo Officier de la Marine Marchande à l'ENSM Marseille. Hervé MOULINIER, Président du Conseil d'Administration, Patrice Laporte, Directeur Général de l'ENSM et son équipe, ont accueilli 116 nouveaux pilotes.

Ils ont souligné les éléments suivants :

- . Le taux de féminisation est stable aux alentours de 10 à 11 % (13 femmes)
- . La moyenne d'âge est d'à peine plus de 18 ans et le benjamin a eu 16 ans en juin.
- . La plupart des lauréats sont titulaires d'un bac scientifique et 23 %, ont obtenu une mention très bien au bac.
- . Le nombre de candidats au concours est en hausse de 10 % par rapport à 2016.
- . La part des nouveaux élèves, directement issus de classe terminale est en progression constante et atteint plus du tiers de la promotion. Cette progression est conforme aux vœux de la CTI.
- . 5 lauréats proviennent de l'outremer, grâce à l'action du Cluster Maritime Français.

La marine marchande est par essence mondialisée mais le métier a subi ces dernières années, des transformations profondes qui nécessitent des adaptations permanentes de la formation. Le travail en anglais est devenu la règle. La sophistication et le gigantisme des nouveaux navires, l'ouverture de nouvelles routes maritimes, l'entrée en vigueur de nouvelles règles de droit, les enjeux économiques, les enjeux climatiques, les exigences environnementales, la concurrence d'officiers en provenance des pays émergents et qui sont de mieux en mieux formés, sont autant de défis à relever pour notre école qui se doit de viser l'excellence. L'école a montré qu'elle était capable d'évoluer et les officiers formés par la

France dans ses écoles d'hydrographie, puis dans ses Ecoles nationales de la marine marchande et maintenant à l'Ecole nationale supérieure maritime, ont toujours bénéficié d'une excellente réputation.

Les chiffres produits par l'outil d'observation l'OFIP mis en place depuis deux ans montre un pourcentage d'emploi de près de plus de 80 %, ce qui correspond au niveau des autres écoles d'ingénieurs.

Il a été indiqué aux élèves que le fait d'intégrer cette école était une chance, mais qui se mérite, que cela exigera de leur part beaucoup de travail et d'humilité pour obtenir leurs brevets, qu'il entrent maintenant dans un nouveau monde qui n'est plus tout à fait celui des terriens, un monde qui a ses valeurs et ses codes qu'ils doivent apprendre et respecter.

Les intervenants ont adressé leurs remerciements aux nombreuses personnalités présentes à cette rentrée solennelle, en particulier :

- . Le Vice-Amiral Charles-Henri GARIE, Commandant le Bataillon des Marins Pompiers et Commandant de la Marine à Marseille.
- . Les armateurs : BAI, CORSICA LINEA, CMA CGM, LE PONANT, LA MERIDIONALE, GAZOCEAN
- . Le nouveau Délégué Général d'Armateurs de France, Hervé THOMAS
- . Des Elus et des Responsables Portuaires de la ville de Marseille
- . La DIRM Méditerranée
- . Le Grand Port Maritime de Marseille
- . La SNSM
- . Les associations HYDROS, ACORAM, ACOMAR, La Touline, et le Propeller



Jean Marc Roué, «Grand Témoin de la rentrée solennelle 2017 à l'ENSM de Marseille» adresse son discours aux futurs officiers.
© ENSM

Extrait du discours de Jean-Marc ROUE, consultable sur : <https://www.supmaritime.fr/pdf/Discours-Grand-Temoin-RS-Marseille-2017-2018.pdf>

Les Armateurs de France ne sauraient exister sans les officiers de marine marchande que forme l'ENSM... et réciproquement!

C'est en effet au sein de cette grande école des métiers de la mer que le Pavillon français puise ses forces.

Oui, soyez fiers d'avoir intégré l'ENSM! C'est l'une des plus anciennes de France.

Elle est l'héritière directe de l'Ecole hydrographique voulue, il y a près de 5 siècles, par Charles IX, roi de France visionnaire car conscient de l'importance stratégique de la formation des marins français. Depuis 1571, les Armateurs de France s'appuient donc sur vous, futurs officiers de la Marine marchande pour croître et conquérir les mers du globe. Ce sont les connaissances, la formation et l'expertise et que vous allez acquérir



© ENSM

ici pendant 5 ans qui feront de vous les forces vives et l'excellence de nos compagnies maritimes.

Permettez-moi de cette occasion pour féliciter chaleureusement vos professeurs! Sans eux, pas de marine marchande française digne de ce nom. Merci à vous, mesdames et messieurs les enseignants, de porter si haut la formation de nos futurs officiers!

Futurs officiers, soyez donc fiers de votre école.

Le métier de marin est l'un des plus passionnants qui soient.

Le voici résumé en quelques mots : rigueur, liberté, droiture, responsabilités, compétences, passion, solidarité.

Le métier de marin est un métier d'ouverture : ouverture sur le monde, ouverture de cœur et ouverture d'esprit. Femmes et hommes incarnent sa richesse professionnelle, tant pour le personnel navigant que sédentaire, et la mixité professionnelle est n'est pas un vain mot pour nous!

Grâce à cette école, vous serez toutes et tous formés à un métier aux multiples facettes.

Vous serez des « gens de mer », vous serez donc des ingénieurs, des techniciens de haut niveau, appelés à mettre vos compétences au service d'activités aussi variées que le transport de mar-

chandises ou de passagers, la croisière, la recherche océanographique, la pose et réparation de câbles, l'extraction de sables marins, les services portuaires, l'industrie offshore, et j'en oublie certainement.

Vous serez également les artisans de la transition énergétique et écologique de notre secteur, vous serez des marins responsables de leur environnement.

En cela, vous incarnerez, sur toutes les mers du globe, la « french tech », synonyme d'excellence et d'innovation.

Je veux mettre l'économie bleue au cœur des politiques publiques qui seront lancées lors de ce quinquennat.

Car je crois en l'avenir de nos métiers, en notre économie bleue avec son potentiel de croissance, de création de richesses et d'emplois!

L'objectif prioritaire d'Armateurs de France sera donc d'accompagner le renouvellement des flottes en favorisant l'innovation demandée par l'industrie maritime et le recrutement de personnels toujours mieux formés aux défis qui nous attendent.

Je veux donc promouvoir le savoir-faire et l'excellence du marin français à l'international.

Cela commence au niveau de la loi. Deux exemples : un marin français au

long cours bénéficie d'une exonération de l'impôt sur le revenu lorsqu'il est sous RIF, mais la perd lorsqu'il embarque sous pavillon étranger... dès lors comment l'inciter à aller travailler sous d'autres pavillons européens?

Depuis 2015, tout marin français résident fiscal en France doit légalement être inscrit à l'ENIM.

Cette mesure a été mise en place par le gouvernement précédent pour régler la question d'une seule entreprise.

Elle s'avère en pratique contre-productive car elle est dangereuse pour l'emploi. Pour vos emplois!

Elles empêchent la mobilité du marin, y compris au sein d'une entreprise française qui aurait plusieurs navires sous différents pavillons.

Au final, elles portent atteinte à l'emploi.

A vous qui serez nos marins de demain, je conclurai simplement en vous disant :

Soyez des esprits libres!

Soyez curieux!

Soyez ouverts à la différence et à l'inattendu!

Soyez audacieux!

En somme... Soyez des marins!

CR du Délégué Méditerranée
Association HYDROS / Olivier Varin

CR EXPÉRIENCE AU RAD'LÔ

primée par une Bourse de notre Association HYDROS

Anne Catherine Thierry, Membre du CA de l'Association Hydros

Après plus d'un an et demi de préparation, les 10 élèves et les deux marins-pompiers de l'association Au Rad'lô ont embarqué au large des îles du Frioul pour 5 jours de survie en mer sur un radeau gonflable de 16 places. Ce projet initié par les élèves est une expérience maritime, ayant pour finalité de récolter des données physiologiques, psychologiques et sensorielles pour mieux comprendre l'évolution de l'état de naufragés en situation d'isolement en mer.

C'est donc après une batterie de tests complets que les 12 plastrons ont pris place à bord du radeau, escorté par la navette La Bonne Mère de la SNSM et 3 semi-rigides de soutien, pour 5 jours maximum de survie en conditions réelles. Durant les 36 premières heures, un fort mistral et une mer formée ont rendu l'expérience compliquée pour les cobayes, contraints de rester à l'intérieur du radeau sous les assauts répétés des vagues déferlantes. Très rapidement, certains membres de l'expérience ont souffert du mal de mer, accentué par la déshydratation et la fatigue, rendant les premières heures éprouvantes. Néanmoins, le contact vidéo permanent avec les psychologues de l'expérience a permis que cette période compliquée se passe sans encombre.

Après ce passage venteux, la mer s'étant enfin calmée, l'équipage du radeau a pu se reposer, tout en étant confronté à des challenge d'une autre nature : l'ennui, la promiscuité et la chaleur. Durant 3 jours et demi, les journées ont été rythmées par les repas, les temps de repos et de brèves baignades dans la mer rafraîchie par le mistral.

Au matin du 5ème jour, les membres de l'association « Au Rad'lô » ont été récupérés non sans soulagement par l'équipe de soutien et le zodiac du CFI de la SNSM de Carro après une fin d'expérience éprouvante psychologiquement. Deux mois après le débarquement et les premières impressions l'heure est maintenant au bilan : un rapport complet va être publié par l'équipe médicale et un colloque en Janvier aura lieu pour partager les impressions de toute l'équipe sur une telle expérience.



© photo BMPM/MN-SM Etourneau

www.facebook.com/auradlo/videos/1896649780578168/
Lien vers l'aftermovie de l'expérience

LES GRANDES VOILES DU HAVRE

Sandra Chaffraix

Une fête du maritime pour les élèves de l'ENSM, au cœur des 500 ans du port.



En cette grande année des 500 ans du Havre, les événements organisés dans la cité maritime ne manquent pas de nous faire tourner la tête. Mais nous restons de jeunes marins, et quoi de plus magique pour nous qu'une manifestation rassemblant 35 des plus grands voiliers du monde pour 4 jours de fête avec des marins de notre âge, originaires du monde entier, tout cela au pied de notre école. Une fabuleuse aubaine, pour les navigants que nous sommes : s'ouvrir sur un autre monde du maritime, la navigation à la voile, et sur les multiples cultures, civiles comme militaires, rassemblées en ce même lieu.

Nous sommes 24 élèves de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime à avoir ainsi saisi la chance de vivre ces festivités maritimes de l'intérieur grâce au partenariat entre l'organisation de la manifestation et l'hydro du Havre qui ont, dès le départ, accepté d'intégrer l'association des élèves dans cette aventure.

L'Ecole de la Marine Marchande française ne possédant pas de grand voilier école, c'était tout d'abord une occasion assez rare dont ont profité six jeunes élèves officiers venant, une fois n'est pas coutume, des 4 sites de l'école. Ils sont partis naviguer sur le Royal Helena pendant 5 jours, durant l'étape de ralliement de la Tall Ship entre Den Helder au Pays Bas et Le Havre. Ce fut l'occasion de découvrir une navigation à l'ancienne mais surtout un moment de partage entre les jeunes marins, déjà amarqués par leurs temps d'élèves, et les autres étudiants havrais embarqués avec eux, provenant de l'université, totalement néophytes dans la navigation.

Quant à nous, nous n'avons pas attendu nos camarades embarqués pour nous activer sur l'organisation de l'escale havraise de ces cathédrales de la mer. Pour les plus téméraires, voulant rester sur l'eau, ce fut comme aide à la manœuvre et sécurité nautique qu'ils ont officié avec les semi-rigides de la Ligue de voile pour l'arrivée des voiliers et lors de la grande Parade. Mais

pour la plupart, nous avons été désignés « Officiers de liaison ». Notre rôle était de faire le lien entre les voiliers, l'organisation et le port, de manière à faire de leur halte en Normandie une parfaite réussite. Notre équipe de jeunes officiers était incorporée à un bataillon de bénévoles un peu plus large entremêlant des profils très éclectiques, mais au combien complémentaires pour la tâche qui nous était incombée. En effet, certaines des plus grandes unités ayant les mêmes besoins que les navires commerciaux, si la connaissance du milieu maritime est l'une de nos forces, le travail d'agent portuaire fut une vraie découverte. Sans compter sur la maîtrise des langues diverses parlées par les équipages, dont quelques mousses du bord bafouillent l'anglais de façon plus que limitée. Outre les tâches techniques, notre mission consistait également à faire découvrir aux membres d'équipages les réjouissances qui leur étaient proposées comme la Crew Party ou la Parade des équipages, et nous offrait surtout l'opportunité d'y participer avec eux.

Sans parler de la Grande Parade des Voiliers le long de la plage le dimanche, avant leur départ vers de nouvelles aventures, qui restera l'un des grands moments de ce rassemblement où une fois de plus l'ensemble des bénévoles ont eu le bonheur de participer sur les voiliers et qui restera vraisemblablement une image inoubliable pour nous tous.

Le bilan de cette expérience est qu'elle fut une occasion qu'aucun de nous n'avait connue, de rencontres et de partages, aussi riche humainement que professionnellement, entre les élèves, les navigants, les anciens navigants, les agents maritimes, les officiers de port, le pilotage et l'ensemble du milieu maritime havrais dans une ambiance amicale avec, pour tous, l'objectif, qui me semble largement réalisé, de faire de ces 4 jours un succès triomphant.



Fiche adhésion à l'Association HYDROS

Pour aider au travail de saisie du Trésorier, merci de remplir toutes les lignes en caractères d'imprimerie
– à expédier dans son intégralité –

1 RENSEIGNEMENTS

■ IDENTITÉ

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Fax :

Courriel/Mail :

Tél. mobile :

Date et lieu de naissance : [][][][][][][][][] à :

Nationalité :

■ SITUATION

NAVIGANTS

Élève en : année pour le diplôme de :

Direction⁽¹⁾ : Opérationnel⁽²⁾ :

Pensionné ENIM⁽³⁾ en : ième catégorie

SÉDENTAIRES

Cadre en activité : Cadre retraité⁽³⁾ :

AUTRES

Veuve : Sympathisant :

■ FORMATION MARITIME

Brevets Marine Marchande :

ENMM – ENSM ou autres Écoles fréquentées :

N° et Quartier d'Inscription Maritime :

■ RENSEIGNEMENTS PROFESSIONNELS

Nom de votre cie de navigation ou de votre société :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Fax :

Courriel :

Fonction exercée : Navigant :

Sédentaire :

Pour les navigants retraités, au chômage ou reclassés

Nom de la dernière compagnie/société fréquentée :

■ DISTINCTIONS

Titulaire du Mérite Maritime : Grade :

Titulaire de la Médaille d'Honneur des Marins :

Officier de Réserve : Grade :

Autres :

Fait le : [][][][][][][][][] Signature :

à :

Adhésion parrainée par :

[J'autorise] ou [Je n'autorise pas] (*rayez la mention inutile*) HYDROS à publier
toutes ces informations dans l'annuaire des anciens élèves des ENMM & de l'ENSM.

2 COTISATIONS 2017

Tarifs des cotisations et abonnements aux revues

Marine Marchande Information (MMI) & Jeune Marine (JM)

Nota : seules les cotisations donnent lieu à une réduction d'impôts (C.G.I.)

A Cotisations à l'Association des Officiers de la Marine Marchande et des Diplômés de l'ENSM

- ⁽⁴⁾ **Elèves, Officiers au chômage**
MMI en PDF gratuit (*Internet indispensable*)..... **20 €**
- ⁽⁴⁾ **Officiers et Sédentaires**
(en activité ou en retraite)..... **35 €**
- ⁽⁴⁾ **Officiers d'État-Major** (Cdt, Chef Mec.,
Sd Cap & Sd Mec.), **Pilotes**
bénéficient tous de la CAMJU - Cellule
d'Assistance Maritime Juridique 24/24)..... **55 €**
- ⁽⁴⁾ **Sympathisants - Veuve**..... **20 €**

B Abonnements aux deux revues proposées par l'Association : *Marine Marchande Informations (MMI)* et *Jeune Marine (JM)*

Pour compléter l'adhésion, deux revues sont disponibles :

➔ **Marine Marchande Informations** :
revue propriété de l'Association..... **4** parutions par an

➔ **Jeune Marine** : revue en quadrichromie
avec espace dédié à l'Association..... **5** parutions par an

Nota : la lettre informatique **Coup de sifflet bref (Cdsb)** est fournie
gratuitement en version PDF par mail aux adhérents.

Tarif des abonnements annuels :

- ⁽⁴⁾ Je m'abonne à **Marine Marchande Informations (MMI)**,
version numérique (PDF)..... **13 €**
- ⁽⁴⁾ Je m'abonne à **Jeune Marine (JM)**,
version papier..... **27 €**
- ⁽⁴⁾ Je m'abonne à **Jeune Marine (JM)**,
versions papier + numérique (Wobook)..... **32 €**
- ⁽⁴⁾ J'adhère à l'Association **sans abonnement** (ni *MMI*, ni *JM*)

Nota important : le nombre d'exemplaires d'abonnements à *Jeune Marine (JM)* étant arrêté en début d'année, le renouvellement des abonnements en cours ne pourra se faire que si l'adhérent a envoyé le montant de son abonnement annuel au Trésorier au plus tard le 10 janvier.

(4) : cocher la case selon l'option choisie.

3

Envoyez votre fiche d'adhésion (page entière), accompagné de votre chèque (rédigé à l'ordre de HYDROS),
au Trésorier Alain Biehler (tél. : 07 71 20 95 74 - e-mail : biehler.alain@wanadoo.fr) : **HYDROS - BP 23 - 76490 CAUDEBEC-EN-CAUX**

