marine marchande informations

LA MAILLE

LES VAGUES **SCÉLÉRATES**
P04

N°234
1er trim. 2021

Ronan Follic

LES MARDIS
DE LA MER
P18

ENSM
P37

ISSN : 2739-6495

HYDROS

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

HYDROS

SOMMAIRE

n°234 - 1er trim 2021

. ÉDITO P03

. LES VAGUES SCÉLÉRATES P04

. BULLETIN D'INFORMATION DE L'AJD N° 24 – DÉCEMBRE 2020 . . . . . P09

WHAT A BEAUTIFUL SHIP ! P15

RÉGIONS P18

HISTOIRE P26

NOTES DE LECTURE P31

RENDEZ-VOUS 2020-2021 . . . . . P36

ENSM P37

COURRIEL :
associationhydros@gmail.com

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

POUR CONTACTER L'ASSOCIATION :

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

marine marchande informations

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

Administration : F. JOUANNET // **Fondateur :** G. FEAT // **Présidents d'honneur :** J.-C. MAUR - Yannick LAURI // **Directeur de la publication :** Bastien ARCAS // **Edition-rédaction :** F. JOUANNET - A. FRENKEL - L. BONIN - F. VANOOSTEN // **Abonnements-publicité :** Yves-Noël MASSAC, S-G., associationhydros@gmail.com, 1 Rue Alphonse Daudet 92140 CLAMART // **Maquette :** Leslie TARDIF // **Commission paritaire** 52072 // **CPPAP :** 0319G79496 // **ISSN :** 2739-6495 // **Dépôt légal :** n° 234 - 1er trimestre 2021

ÉDITO

Le "foutu" virus est toujours là et il continue à bien perturber la vie de chacun malgré un confinement actuel "plutôt souple" et une campagne de vaccination qui a presque pris son rythme de croisière malgré les difficultés de livraisons des précieuses fioles. Les réunions en "présentiel", comme il est convenu de dire maintenant, ne sont toujours pas possibles en dehors de très petits comités. Les Congrès de la FNPMM (Fédération Nationale des Associations de Pensionnés de la Marine Marchande de France et d'Outre-Mer) et de la FNMM (Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la médaille d'honneur des marins) sont annulés pour la seconde fois et reportés à des jours meilleurs l'an prochain. Nos partenaires de la FNPAM (Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée) ont dû organiser leur Assemblée générale partiellement à distance le mois dernier. Nos collègues de l'AFCAN ont reporté leur AG à une date ultérieure.

Comme annoncé dans le dernier CdSb, le Conseil d'Administration d'HYDROS a décidé de réunir son **Assemblée générale** au moyen d'une visio-conférence, avant l'été. Nous devrions pouvoir vous donner la date dans le prochain CdSb. 2021 est une année de renouvellement des membres du Conseil d'Administration d'HYDROS avec l'élection d'un nouveau Bureau et du Président de l'association. Nous avons donc lancé un appel que nous renouvelons ici, pour que les candidats volontaires pour devenir administrateurs, ou le rester, se fassent connaître rapidement en nous adressant un message sur associationhydros@gmail.com. Un grand merci à ceux qui se sont déjà manifestés.
Par ailleurs, si la situation sanitaire le permet après l'été, nous envisageons éventuellement d'organiser un évènement festif pour se rassembler à l'automne.

Il y a quelques jours, le 9 avril, le journal Le Monde a publié une tribune intitulée **« Brittany Ferries : "Allons-nous abandonner derrière nous cette institution du monde maritime français et européen ?" »** appelant à soutenir la compagnie Brittany Ferries qui traverse une période de cyclones avec le Brexit et la Covid-19. Cet appel a été signé par un certain nombre de personnalités du monde maritime et par les auteurs du dernier livre paru chez l'éditeur Elocoquent, **"Coups de gueule en mer",** que nous vous présentons dans ce numéro de MMI et dont nous vous recommandons la lecture. Vous pouvez d'ailleurs retrouver cet appel sur notre plateforme dans la rubrique "Actualités", catégorie "Informations réservées aux adhérents HYDROS".

Un rappel, notre plateforme (https://hydros-alumni.org) propose aux adhérents à jour de leur cotisation, des articles, des vidéos, MMI en version haute définition et bientôt d'autres rubriques. Par ailleurs, des informations accessibles à tous y sont postées presque tous les jours. N'hésitez donc pas à vous connecter pour les consulter. Il vous est aussi possible d'y poster des nouvelles qui seront publiées après validation par les administrateurs.
Une fois de plus, et cela devient la règle maintenant, ce MMI n'est pas assez gros pour recevoir tout ce que nous voulons vous transmettre comme informations, reportages, études, comptes-rendus, etc… Aussi, un supplément de plusieurs dizaines de pages sera diffusé dans les prochains jours avec la rubrique "Mer et Médias". Il sera disponible sur notre plateforme. Quant à la rubrique "Voiles du futur", elle devrait revenir dans le prochain numéro prévu sortir en juillet.

Nous avons le plaisir de chaleureusement féliciter notre collègue Estelle Juan qui en plus d'être notre représentante suppléante au Conseil d'Administration de l'ENSM, vient de prendre ses fonctions de Capitaine d'armement chez DFDS. Nous lui souhaitons bon courage et bonne chance dans ses nouvelles aventures. Bon vent Estelle !

Enfin, nous tenons à supporter les demandes du monde Maritime et en particulier celle d'Armateurs de France, pour que les marins fassent partie des personnes prioritaires pour être vaccinés contre la Covid-19. Ils n'ont déjà que trop souffert des contraintes imposées par les États dans l'organisation des relèves d'équipage depuis plus d'un an. Malgré une résolution de l'ONU édicté de façon tardive dans les derniers jours de l'année 2020, affirmant leur statut de "travailleurs essentiels", de très nombreux marins sont prisonniers sur leurs navires pendant des mois au-delà de la durée prévue dans leurs contrats de travail, ou bien à terre ne pouvant pas rejoindre leur nouvelle affectation et étant donc sans travail. Alors que ces jours-ci la liste des professions pouvant se faire vacciner s'allonge, nous demandons à la Ministre de la Mer et au Gouvernement de faire le nécessaire pour que tous nos marins français puissent se faire vacciner sans délai.

Nous vous souhaitons un bon printemps.

Yves-Noël Massac /
SG HYDROS

CLIN D'ŒIL DU RÉDACTEUR EN CHEF :
Belle vue sur l'avant pour l'officier de quart !
Beau chargement sur le **MV Annie** de dship Carriers.
Avec ces gros tubes en pontée, la passerelle semble équipée d'une "Super" paire de jumelles pour faire le quart et tenter de voir quelque chose devant.

LES VAGUES SCÉLÉRATES

ActuNautique.com - Yachting Art
Daily International Boating News

La revue ActuNautique Magazine[1] a publié, du 11 au 13 février dernier, un article de Monsieur François Meyer consacré aux vagues scélérates. Il nous a paru intéressant de partager avec nos lecteurs cette étude qui évoquera, sans nul doute, pour un grand nombre d'entre vous quelques souvenirs marquants. Nous remercions très sincèrement ActuNautique Magazine de nous avoir autorisé à reproduire ce document dans le présent numéro de MMI.

1-LES VAGUES SCÉLÉRATES - QU'EST-CE QUE C'EST ?

Les vagues scélérates, *rogue waves* ou *killer waves* en anglais, sont des phénomènes maritimes longtemps inexpliqués. Qu'est-ce qu'une vague scélérate ?

En Océanographie, la *Significant Wave Height, SWH* décrit la hauteur moyenne instantanée des vagues en un point donné des océans. Une vague scélérate présente une hauteur double de la SWH.
La littérature maritime fourmille de descriptions d'énormes vagues, imprévisibles, capables de raser un pont. Bougainville, Conrad, Moitessier, Janichon, et tant d'autres décrivent depuis fort longtemps ces phénomènes. L'estimation d'une hauteur de vague étant particulièrement difficile à apprécier, les terriens ont longtemps considéré qu'une part d'exagération entrait dans la description de ces phénomènes.

Sir George Biddell Airy

La théorie classique de formation des vagues (formée par Sir Georges Biddell Airy à l'époque victorienne) utilise un modèle sinusoïdal linéaire qui, compte tenu des masses d'eau en jeu, interdit théoriquement la formation, de vagues d'une hauteur supérieure à 12 m ou 40'. C'est cette théorie qui dominait jusqu'au milieu du XXe siècle.

Quels sont les exemples de telles vagues ?

En 1914, Trinidad Head, Californie

Lors d'une tempête d'hiver, le socle du phare de Trinidad Head, 30 m de hauteur, a été entièrement submergé par chaque vague dès le 30 décembre. Puis, le 31 décembre, le gardien vit arriver un monstre d'une taille incroyable. Quelques instants après, c'est l'impact, la maçonnerie bouge,

1. https://www.actunautique.com
https://www.actunautique.com/2021/02/les-vagues-scelerates-1/3-qu-est-ce-que-c-est.html
https://www.actunautique.com/2021/02/vagues-scelerates-2/3-les-temoignages-et-les-naufrages.html
https://www.actunautique.com/2021/02/tout-sur-les-vagues-scelerates-3/3-ou-se-forment-elles.html

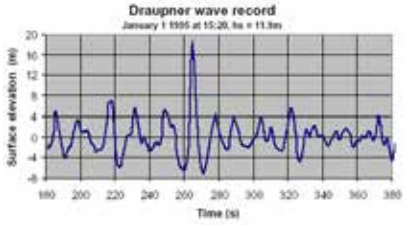
les portes intérieures sont arrachées de leurs gonds, la lanterne est noyée et le gardien ne doit le salut qu'à la solidité de la rambarde, à laquelle il parvint à s'accrocher, quand la mer se retira. Il ne s'agissait pas d'embruns mais de la vague elle-même qui atteignit alors la hauteur du phare soit 54 m.

1940, Atlantique Nord

Un cargo signale et photographie une vague estimée à 100' (35 m) de hauteur qu'il parviendra à prendre par le ¾ arrière.

1er janvier 1995, Atlantique nord

La plateforme pétrolière Draupner, équipée de matériel d'enregistrement de hauteur de vagues est frappée par une vague mesurée à 26 m de hauteur. 2 fois la SWH. C'est le premier enregistrement d'une telle vague. Et c'est l'enregistrement de ce phénomène qui entraîna le changement de modèle scientifique théorique de formation des vagues.



L'enregistrement de la vague

Comment se forment les vagues scélérates ?

. <u>La formation pendant un épisode météorologique violent</u>

Les trains de vagues formés par le vent, les vagues du vent, forment des séries plus ou moins régulières, à l'apparence d'une onde sinusoïdale. Lors de l'apparition d'un orage dans une tempête, les vents levés brusquement peuvent lever des vagues dont les directions peuvent interagir avec celles des vagues du vent. A la rencontre de ces deux phénomènes, il peut résulter une forte augmentation de la hauteur, longueur ou du creux. En se télescopant, ces deux ondes liquides s'additionnent. C'est la vague scélérate.

. <u>La vague de tsunami</u>

Lors d'un tsunami, un mouvement d'écorce terrestre d'origine magmatique (séisme, éruption sous-marine, glissement de terrain sous-marin) provoque le déplacement de gigantesques masses d'eau formant, en surface une onde, une vague de tsunami. Celle-ci se déplace alors sur de très longues distances, sans que sa hauteur soit nécessairement très élevée, tant que la profondeur est importante, puis s'élève au fur et à mesure que diminue cette dernière, pour atteindre plus de 30 m au niveau des côtes. Lorsque circule l'onde de tsunami, à près de 800 km/h, la hauteur de vague, sur une hauteur d'eau importante, peut ne pas dépasser les 50 cm. Quand ces vagues rencontrent les vagues du vent et du courant suivant différents angles, et leur impact génère une onde résultante, une vague scélérate.

. <u>Les différents types de vagues scélérates</u>

Lorsque les différents types de vagues (vagues du vent, du courant et du phénomène météorologique isolé ou du tsunami) se produisent dans la même direction, la vague résultante, la scélérate, peut perdurer de très longues minutes.

Au contraire, lorsque les directions ne coïncident pas, le phénomène, sans perdre de sa violence, ne dure pas, la vague naissant de l'impact de ses différents phénomènes constitutifs opposés voit son énergie s'annuler, en quelque sorte. C'est dans ces cas que l'énergie des vagues, du vent et celle du phénomène météorologique ou magmatique s'additionnent puis s'annulent en donnant naissance aux plus importantes vagues scélérates.

2- VAGUES SCÉLÉRATES - LES TÉMOIGNAGES ET LES NAUFRAGES

Bien des navires se perdaient ou se perdent corps et biens sans qu'il ne soit possible de connaître la raison de leur naufrage. Incendie, accident, tempête, vague scélérate... qui connaît jamais les raisons d'un naufrage sans le témoignage des disparus ?

1498, Christophe Colomb décrit une « vague géante" qui souleva ses vaisseaux par le ¾ arrière, alors au large de la péninsule du Venezuela. Les navires s'en tirent sans dégâts.

1828, l'Astrolabe, commandé par Dumont d'Urville observe des vagues qu'il qualifie de "monstrueuses" au large de la Nouvelle-Zélande. Le choix de cet adjectif, par un explorateur du temps de la marine à voile l'observant depuis le pont d'une frégate et à prendre au sérieux. Le moins que l'on puisse penser c'est que ces hommes étaient amarinés !

1909, le paquebot « Waratah » quitte Durban, en Afrique du Sud, et disparaît sans laisser de traces dans la zone du courant des Aiguilles. Un na-

vire présent sur la zone fait état d'une « vague gigantesque ».
Avril 1916, Sir Ernest Shackleton, à bord du James Caird, une baleinière non pontée, ayant laissé son équipage hiverner sur une île au large de l'Antarctique, suite au naufrage de l'Endurance, rencontre une vague scélérate, au milieu de détroit de Drake, lors de son périple de 800 NM à la recherche de secours.
La dixième nuit, à la barre, Shackleton raconte : *« A minuit, j'étais au gouvernail. Soudain, vers le sud, m'apparut une ligne claire dans le ciel. J'en prévins les autres ; puis, après un instant, je compris que la clarté en question n'était pas un reflet dans les nuages, mais la crête blanche d'une énorme vague ! Après vingt-six ans de navigation, je connaissais l'océan dans toutes ses humeurs, mais jamais je n'avais rencontré sur ma route une vague aussi gigantesque. C'était un puissant soulèvement qui n'avait rien de commun avec les hautes lames coiffées de blanc, nos ennemis inlassables. Je hurlais : "Pour l'amour de Dieu, tenez bon, nous y sommes !" »*

Le James Caird

En hiver 1943 au sud du Groenland, le pont avant du paquebot « Queen Mary » est enfoncé de 15 cm, tandis que les vitres de sa passerelle volent en éclat à 27 m de haut. Les U-Boot grouillant dans la zone n'y sont pour rien, c'est une vague qui causa ces dégâts.

Le Tanker norvégien « Wilstar » est touché en Atlantique Nord par une vague scélérate estimée à une trentaine de mètres.
12 décembre 1978, le cargo allemand « München » disparaît corps et biens après avoir annoncé par radio un impact avec une vague « énorme » ayant couché le bateau. Il va dériver 33 heures avant de sombrer, désemparé. On retrouvera des canots, arrachés au navire dont les fortes attaches ont été tordues de près de 90° sous l'impact.

Un canot du « München »

En 1980, lors du Typhon Orchid, le MV « Derbyshire », 91 000 tonnes, 294 mètres, sombre corps et biens avec l'ensemble de son équipage, au large d'Okinawa. Les recherches menées avec un sous-marin démontrent les dégâts infligés à l'avant du bateau qui finirent par le faire couler.
En hiver 1985, le phare du Fastnet a reçu une vague de 48m de hauteur, sans dégâts.
Fin août 1995, le « Queen Mary II » rencontra, tout comme son prédécesseur, une vague mesurée à 95' (29 m). Le commandant surfa la vague "qui ressemblait aux falaises de Douvres" avec son navire de 345 m !
Dans le golfe du Mexique, durant l'ouragan Ivan, les balises américaines de détection de pression au fond des océans détectent une vague de 27m et estiment la probabilité de génération, par cet ouragan, de plusieurs vagues de 40 m de hauteur proche de son œil.
En 2010, en Méditerranée, dans le golfe du Lion, le paquebot « Louis Majesty » encaisse 3 vagues de 9 mètres de haut, venant de nulle part, par temps maniable. 2 morts.

Les effets d'une vague scélérate sur la structure d'un navire

La pression à l'impact sur le « Derbyshire » a été estimée à une centaine de tonnes par m². Sans protection et renforts adaptés, la plupart des navires sont incapables de supporter une telle pression.
A la suite de ce naufrage, l'IMO (International Maritime Organisation) émit des recommandations pour la construction de navires de plus de 150 m. Cloisons et double fond renforcés accentuent la résistance des navires en présence de vagues d'une hauteur de 20 m.
Les hauteurs relevées de ces vagues extraordinaires n'ont pas conduit à une refonte de ces textes. Comment se prémunir de ce qui est si rare ?
Seules les marines militaires, aux moyens très importants, ont toujours bâti des navires à la solidité structurelle allant bien au-delà des exigences administratives de classe.

3- TOUT SUR LES VAGUES SCÉLÉRATES - OÙ ELLES SE FORMENT, LES ENDROITS À ÉVITER

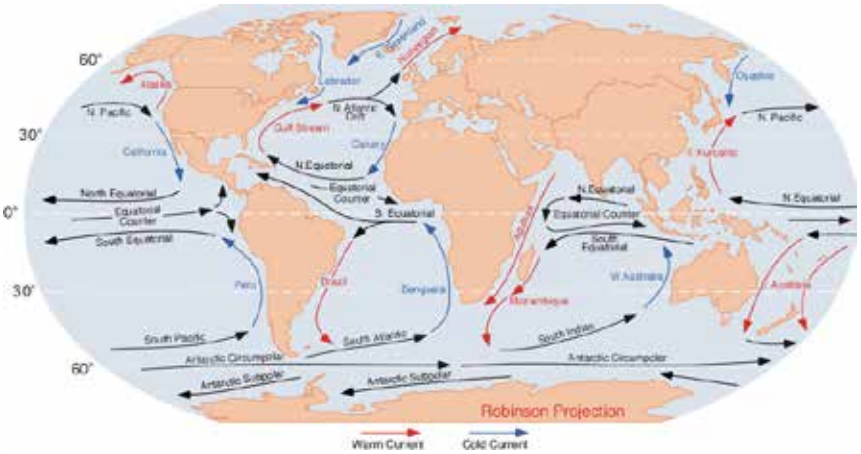
Y a-t-il des endroits à éviter sur le globe en navigation pour être sûr de ne pas rencontrer de vague scélérate ? Nées d'une combinaison de différents phénomènes, les vagues scélérates, rogue waves en anglais, ne semblent pas précisément localisées. S'il existe de « mauvais coins », elles peuvent aussi frapper n'importe où, en raison de leur origine, pas toujours décelable.
Les vagues scélérates naissent souvent de l'impact ou du cumul d'une vague née du vent ou du courant avec une autre d'origine météorologique, sismique ou en rapport avec la bathymétrie des fonds.

Lorsque deux vagues s'unissent ainsi, leur période résiduelle peut dramatiquement chuter au profit de leur hauteur (la fréquence d'une onde est liée à la longueur d'onde de cette dernière) et donne naissance à un monstre.

Les facteurs de risque

Si les facteurs météorologiques ou sismiques sont encore difficiles à prévoir, des zones marquées par d'importants courants océaniques sont bien connues pour donner naissance à des vagues géantes.

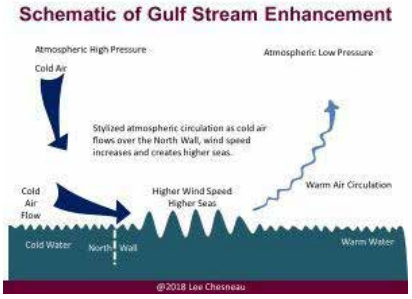
Les zones de courant



Des courants océaniques comme le Gulf Stream parcourent les océans en tous sens.

Ces grands courants sont de deux types : les courants de surface, générés par les vents dominants et déviés par la force de Coriolis, et les courants de fond, générés par les différences de gradient de température ou de densité.

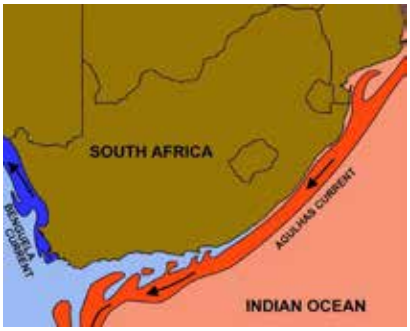
On estime à 10 % les courants de surface, quant aux courants profonds, les plus importants, ils sont encore très mal connus. Ces derniers s'assimilent à de véritables fleuves souterrains et leur cartographie est mal connue du public.



Les branches sous-marines des grandes marines militaires rechignent à exposer le fruit de leurs trouvailles concernant ces sujets que leurs engins utilisent très discrètement…

Pour compliquer l'évaluation des risques et l'impossible prévision de ces vagues, des contre-courants latéraux, les courants de Foucault, circulent en périphérie des courants principaux. Ces contre-courants sont tout aussi capables de déclencher une vague géante.

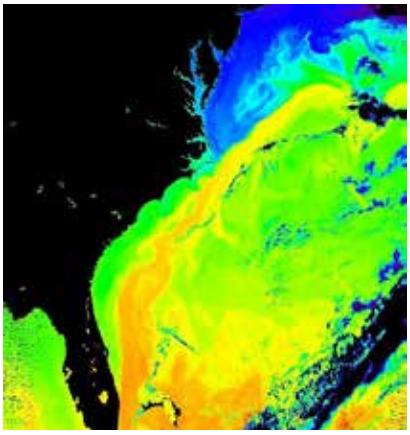
. Courants des aiguilles



Courant nord-est sud-ouest le long de la côte est de l'Afrique, ce courant est réputé l'un des plus puissants du monde, avec une vitesse atteignant les 8,5 km/h.

C'est ici que s'est perdu le « Waratah » (dont nous avons parlé ci-dessus) ainsi que près de 50 autres navires au cours des quelque trente dernières années, du fait de vagues géantes, les rogues waves. C'est le secteur du globe le plus exposé à ce phénomène, que le mauvais temps porte du sud-ouest ou du nord-est.

. Gulf Stream



Puissant courant circulant autour de l'Atlantique Nord, le Gulf Stream at-

teint une vitesse de 9 km/h au large de la Floride. Les deux incidents des « Queen Mary » s'y sont déroulés, tout comme l'accident du « Wildstar » et la disparition du « München », que nous évoquions au second paragraphe de cette thématique. Le « RMS Olympic », sister-ship du malheureux Titanic perdit en 1926, les vitrages de sa passerelle à l'impact d'une vague de plus de 20 m de hauteur.

En octobre 2015, un navire d'observation des cétacés a été frappé par une vague d'une vingtaine de mètres de hauteur, qui l'a fait chavirer et causé la mort de 5 passagers.

Le fameux Triangle des Bermudes est traversé par le Gulf Stream. Une étude américaine a prouvé la possibilité de perdre un avion évoluant à basse altitude lorsqu'il est frappé par une vague géante.

. Le courant Kuroshio

Courant chaud océanique orienté nord-est le long des côtes Est du Japon, il signifie « courant noir ». Ses eaux chaudes valent au Japon ses récifs coralliens les plus septentrionaux du monde.

C'est dans ces eaux que s'est perdu le MV « Derbyshire » (voir ci-dessus : Les témoignages et les naufrages) et qu'en 1963, le célèbre croiseur-école porte-hélicoptères français « Jeanne d'Arc » encaissa 35° de gîte par trois lames consécutives estimées entre 15 et 20 mètres de hauteur. Le témoignage du second, dans une note destinée au personnel après l'incident est tout à fait édifiant, nous vous en conseillons la lecture !

Phénomènes aléatoires dépendant de paramètres météorologiques changeants, on ne peut prévoir une vague géante. Tout au plus, on peut la détecter via un réseau de bouées ou balises de surveillance ou un navire touché, puis diffuser l'information. Si l'on était confronté à un incident de ce type, qui laisse très peu de chances à un navire de plaisance, il faudra barrer à la vague, mais quelle vague, et laisser son destin entre les mains d'un créateur ou, pour les agnostiques, entre celles de la chance… ■

LE NOUVEAU CANOT SNSM DE SAINT-TROPEZ

Livré par le chantier Sibiril Technologies de Carantec, le canot tous temps de nouvelle génération (CTT NG) a été mis à l'eau en baie de Saint-Tropez le 21 janvier. Le Bailli de Suffren III (SNS 004) a été débarqué par les grues du Deo Volente, qui l'avait chargé à Brest le 16 janvier. Le nouveau canot de la station de sauvetage tropézienne a été accueilli par son aîné, le **Bailli de Suffren II** (SNS 066), qu'il va remplacer. Long de 19 m, le Bailli de Suffren III est le 4ème des 5 CTT NG commandés par la SNSM à Sibiril. Les 3 premiers ont été livrés en 2015, 2016 et 2017 aux stations de l'île de Sein, des Sables d'Olonne et de Sète. Le 5ème, destiné à Saint-Malo, doit être achevé cette année par le chantier breton.

Mise à l'eau du Bailli de Sufren III devant le Bailli de Suffren II (Photo : Drone Project)

Tous les marins doivent aider les bénévoles de la SNSM en contribuant à son financement.

ON A MILLE RAISONS DE SOUTENIR LES SAUVETEURS EN MER

Je fais un don à la SNSM

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

BULLETIN D'INFORMATION DE **L'AJD N° 24 – DÉCEMBRE 2020**

Nous remercions l'Association Amis Jeudi-Dimanche Bel Espoir - Rara Avis (AJD) de nous avoir autorisé à publier leur bulletin de décembre 2020 donnant des nouvelles de la suite de la résurrection du Bel Espoir (voir MMI n°226 et 230) et de l'association qui s'occupe de poursuivre l'œuvre du Père Michel Jaouen.

L'IMPERMANENCE
ON CONNAIT.
C'est un mot qui sonne
un peu comme
imperméable.
On conseille souvent
d'en prendre un avec soi
pour naviguer.

Photos : Nedjma Berder & AJD sauf mentions contraires. Dessins : Manu Guiavarch

À l'AJD, nous avons l'habitude de nous adapter. Les changements de lieu d'embarquement, de date d'arrivée, tout ça on connait. C'est une notion parfois difficile à faire comprendre aux apprentis marins, qui ont l'habitude que tout soit cadré, minuté… Bien souvent, cela nous amuse, d'apprendre aux gens à lâcher prise sur ce qu'ils ne peuvent pas contrôler.

Mais là quand même, nous n'en demandions pas tant ! Contrairement à l'impermanence, l'imprévu c'est ce qui nous tombe dessus sans crier gare. Devinez ce qui n'était pas prévu, cette année ?

Mi-janvier, le **Rara Avis** part pour les Antilles, il y arrive début mars, pour se confiner au mouillage en Martinique. Début mai, il revient, en équipage réduit. Le **White Dolphin** l'a précédé de quelques semaines dans les mêmes conditions. En mars et avril le chantier doit fermer ses portes. La mise en service du Bel Espoir prend un peu de retard sans conséquences graves. Durant l'été quelques sorties sont possibles, mais, avec les nombreuses annulations de séjours, le Rara Avis reste à quai en août et octobre.

Au chantier, le travail a repris après le confinement. Notre financement dépendant uniquement de nos donateurs, nous avons la chance de ne pas devoir réduire nos activités.

Nous essayons de faire comprendre à nos stagiaires que la pandémie doit déclencher une réflexion sur notre façon de vivre. Nos navires à voiles, notre chantier en bord de mer, notre île en pleine nature sont des outils très pratiques pour ce faire.

Cette année, à partir de mars, tout le monde a vécu des ascenseurs émotionnels. *« Oui vous embarquez la semaine prochaine, finalement non… »*. Michel aurait sûrement râlé concernant ce fichu imprévu… puis il aurait retroussé ses manches en disant que c'était juste un défi de plus à surmonter.

En attendant que l'horizon s'éclaircisse, les aménagements intérieurs débutent sur le Bel Espoir et nous en profitons pour réviser le gréement du Rara Avis, qui ne partira pas en transatlantique. Ce qui compte c'est que le Bel Espoir, le Rara Avis et toute la flottille reprennent du service au plus vite. Avec notre carburant préféré : le mélange.

Manon & Zycton

Le nouveau roof

LE CHANTIER DU BEL ESPOIR : UN TRUC DE FOU !

Depuis qu'elle a rejoint le staff des formateurs, en septembre, Pauline est sur le dossier, en cours, des claires-voies[1]. Neuf, soit une grosse moitié, sont déjà posées sur le pont. Le Bel Espoir ressemble déjà à un Bel Espoir. Cinq autres sont en cours de fabrication. Avec Pauline, Les stagiaires apprennent très vite ce qu'est une claire-voie.

Le projet roof[2] est mené par Jean-Yves. A dire vrai, ce n'est pas un projet. C'est un roof. Il reste deux mois de travail, mais il est déjà très élégant. Sacha est le Maître Tuyauteur. Maintenant qu'il connaît les plans de l'architecte par cœur, son plan de travail est calé. Il va commencer par les circuits d'eau : eau douce et eau de mer. Ensuite, les circuits de gasoil, de CO_2, et les circuits hydrauliques. Il y en a pour six mois de boulot de tuyauteur-soudeur. Ça tombe bien, c'est son métier, et il s'éclate.

Adam et Mathieu, les charpentiers, ont trois grosses pièces à réaliser pour finir la lisse de pavois, côté bâbord. Attention ! En chêne français. C'est compliqué de trouver du bois français de grosse épaisseur, et bien sec. On réfléchit « sourcing ». La question du bois n'est pas la plus simple.

Sur le plancher de Niko, le voilier, un stagiaire monte sur ses ralingues[3] le filet qui se tiendra sous le bout-dehors du Bel Espoir. Il faut aussi dé-ralinguer le hunier et la fortune. Le meilleur hunier s'est déchiré parce qu'il était mal monté. Il est quasi-neuf, mais il va falloir le réparer, et le ralinguer dans les règles de l'art. Nico les connaît parfaitement. Et ensuite, il y a les deux flèches à refaire complètement.

À marée basse, Clément descend dans le tréfonds de l'ancien Bel Espoir, pour démolir la dalle qui scelle les lingots de lest en plomb. Quatre cents lingots de dix-huit kilos, qu'il faut libérer, et transborder pour lester le fond de la nouvelle coque. Il fait ça à marée basse, parce que le bon vieux Manitou ne sait pas nager.

Et Zycton règle le jeu d'ensemble de tous les musiciens. Les partitions de chacun, il les connait par cœur.

Quand l'isolation sera posée dans la coque, on pourra monter les planchers et les cloisons, et attaquer les aménagements intérieurs.

Et pendant ce temps, Dadou ne lâche rien de l'entretien de la flotte, Manon et Aurélie orchestrent les dossiers de recherche de sous, les dossiers des stagiaires et les programmes de navigation.

« La grande leçon de la vie, c'est que parfois ce sont les fous qui ont raison » (Winston Churchill).

1. Claire-voie : structure vitrée qui recouvre une ouverture dans le pont
2. Roof : salle à manger

3. Ralinguer : monter des bordures en cordage

MAI 2019 / NOVEMBRE 2020 : ÇA N'A PAS CHÔMÉ ! EN QUELQUES IMAGES.

(NDLR de MMI : D'autres photos sont disponible sur le site de Mer et Marine avec le lien : https://www.meretmarine.com/fr/content/ajd-le-bel-espoir-renait-de-ses-cendres-au-moulin-de-lenfer)

Mise à l'eau de la nouvelle coque. (Photo : Piriou) *qui arrivera le 20 mai sur le chantier de l'AJD.*

Juin > décembre 2019 *| Fabrication du pavois et de la lisse.*

Juin > décembre 2019 *| Révision du gréement de l'ancien Bel Espoir pour être posé sur le nouveau*

Fabrication de la descente avant, des premières claires-voies.

Février 2020 *| Mâtage*

Mai 2020 *| Pose du guindeau. Avancement des autres claires-voies.*

Juin 2020 *| Conception, fabrication de la tuyauterie en machine.*
Travaux sur le pavois arrière.

Juillet 2020 *| Remise en place du gréement complet.*

Septembre 2020 *| Mise en route du moteur du Bel Espoir.*

J'ai commencé à photographier la construction du Bel Espoir quand la coque était en chantier à Concarneau. Et puis j'ai continué en venant à l'Aber Wrac'h. Ça s'est passé comme pour les stagiaires : si tu veux faire un truc à l'AJD, tu te trouves une place à table, et après tu te débrouilles. C'est ouvert mais on ne te mâche pas le boulot. Y-a aucune attente. C'est rare. Ça va faire deux ans, je fais un peu partie des meubles maintenant.

Je vois les stagiaires se métamorphoser. Leur posture, leur comportement. Ils trouvent leur place. J'aime les suivre à cette période où le domaine des possibles est ultra large. Je les vois construire des projets, transformer leur vie en projet. Parfois c'est utopique, on sent que ça va se casser la gueule, mais il y a une dynamique, c'est toujours porteur. Ce qui me plaît aussi, c'est que c'est hyper contemporain. Je n'aurais pas du tout soupçonné que la personne qui sort de quatre ans de sociologie mais qui manque de concret ferait elle aussi partie des personnes accueillies en priorité. J'aime bien ces bifurcations.

Dans l'organisation du chantier, on dirait que tout s'enchaîne naturellement. T'as la logique des marées, celle des saisons, la disponibilité du matériel, des pièces détachées, la présence ou non des stagiaires... Ça serait un casse-tête à planifier sur l'année ! Et là, ça marche. Et puis je suis bluffé par l'attitude des formateurs : ils laissent des stagiaires qui ont encore la trace du stylo de l'école sur les doigts tailler des grosses pièces de chêne pour la lisse du BE... Je suis admiratif de la façon dont ils s'y prennent. La clé, c'est la confiance. Et pour moi, c'est le temps.

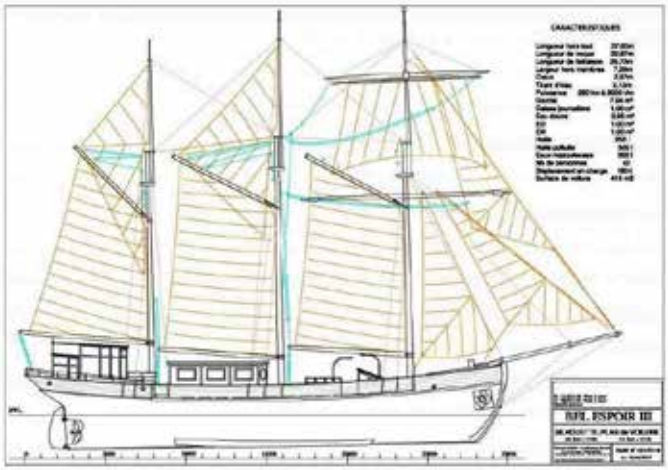
Nedjma Berder (Photographe du livre sur le Bel Espoir à paraître en 2021)

Le nouveau Bel Espoir au Moulin de l'Enfer

Le nouveau Bel Espoir à côté du Rara Avis. (Photo : Mer et Marine)

Vues du pont du nouveau Bel Espoir. (Photos : Mer et Marine)

La coque de l'ancien Bel Espoir. (Photo : Mer et Marine).



CARACTÉRISTIQUES DU NOUVEAU BEL ESPOIR
LHT : 37 m - **Longueur de coque :** 29,87 m - **Largeur hors membres :** 7,20 m - **Creux :** 2,97 m
Tirant d'eau : 2,13 m - **Déplacement en charge :** 190 t - **Surface de voilure :** 415 m² - **Puissance moteur :** 250 Kw

PENDANT SA TRANSAT RETOUR, le vérin de barre du Rara s'est mis à souffrir du joint. C'est très embêtant. Petite pièce, gros ennuis. Et petite pièce pas franchement de série. Plutôt pièce unique. Aux Açores, il faut en trouver un de rechange. Impérativement. On ne repart pas, sinon. Où trouver ça ?

Mich, un parfois commandant, confiné à Landerneau, bavarde au téléphone avec Vincent, le commandant du Rara, qui lui raconte l'affaire. Et puis, Mich prend aussi des nouvelles de son pote Nils. Mich fait sa tournée des popotes. Nils est de l'autre côté, en Martinique, et aussi mécano. « Je connais un gars qui a un atelier de méca », dit Nils. Un atelier de mécanique aux Açores. Nils appelle Vincent, pour lui donner le contact. Vincent appelle le gars. Qui trouve le bon joint dans une boîte de BTP. L'équipage ajuste le joint sur-mesure au vérin de barre. Un petit miracle. Surtout quand un virus compliquait bien l'envoi de la pièce par la Poste, depuis l'Aber. Est-ce qu'un Réseau Social virtuel peut dégotter un joint de vérin de barre aux Açores ?

Depuis le temps qu'on embarque de l'humain, à tous les stades de finition. Qu'est-ce qu'on ne trouve pas dans notre réseau ? Même une chanteuse lyrique, on trouve. Quand le commandant est en colère et crie trop fort. Elle chante. Ça émerveille le commandant.

Le Rara Avis sous voiles. (Photo : Xavier Boinet / AJD)

L'AJD MARSEILLE ATTEND L'IBEX !

Rana a quitté le port de l'Estaque, à Marseille, à 5 heures du matin, le 24 janvier. Trois semaines plus tard, il mouillait à Las Palmas, aux Canaries, d'où il est reparti précipitamment. Depuis, il n'a plus donné de nouvelles.

Cette navigation ne figurait pas dans le programme des bénévoles marseillais. Aucune école des quartiers de Marseille n'avait organisé une croisière aux Canaries. Rana a été volé, et pas retrouvé. Nos Marseillais sont déconfits. Ils attendent avec impatience l'arrivée de **l'Ibex**, un voilier qui nous a été donné et en préparation au chantier. Grâce à lui, ils reprendront les navigations avec les structures sociales de Marseille, au printemps 2021.

LECTURES :

Un livre sur le chantier du nouveau Bel Espoir et sa reconstruction, avec celles et ceux qui embarquent et ont embarqué avec l'association, paraîtra à l'automne 2021 aux éditions du Chasse-Marée.

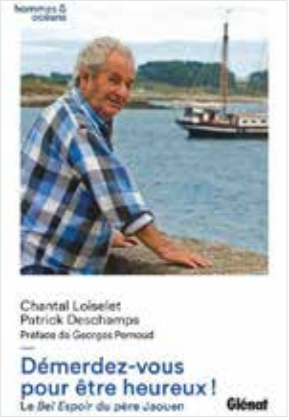
Par Nedjma Berder, photographe, et Virginie de Rocquigny, journaliste. Il a été mis en prévente pour augmenter le tirage et participer au chantier, grâce à 5 euros reversés à l'association par exemplaire prévendu.

Infos et dons : www.belespoir.com ou par courrier à : AJD -BP 2 - 29870 LANNILIS

Il est possible de souscrire pour le livre de 288 pages :

https://www.chasse-maree.com/bel-espoir/

http://chasse-maree.com/bel-espoir



Démerdez-vous pour être heureux ! Toujours en vente dans les meilleures librairies.

QUESTIONS DE DONATEUR

Un jour, un donateur curieux a posé des questions. Alors on lui a répondu.

On parie que vous vous les êtes déjà posées, vous aussi :

Qui sont nos salariés ?

Les formateurs du chantier, et l'équipe du bureau. Une grosse dizaine, en tout. Les stagiaires-chantier ne sont pas salariés. Ils sont pris en charge par la Région, ou Paul Emploi (un vieil ami).

Quels dons en nature recevons-nous ?

Des bateaux, mais pas que. Des fournisseurs offrent du matériel, ou des prestations. Il y a encore le donateur qui envoie régulièrement des stocks de timbres (utilisés pour vous envoyer votre reçu fiscal), ou celui qui donne du matériel de pêche…

Quels travaux sur les bateaux sont sous-traités ?
Presque aucun. Ça peut nous arriver de faire découper une voile neuve, parce qu'on n'a pas les installations pour le faire. Autant que possible, on fait nous-mêmes. Parfois, on fait appel à notre réseau d'anciens formateurs, installés en artisans. Pour réaliser les aménagements intérieurs du Bel Espoir, on embauche. Notre capacité d'embauche, par conséquent la durée du chantier, dépendent de nos ressources financières.

Qui paie les stages embarqués ?
Tout le monde. Même les personnes « au fond du trou ». Pour elles, on peut adapter la participation aux moyens de chacun, mais on pense que payer, c'est s'engager. Michel disait que si on a de quoi s'acheter sa dope, alors on a de quoi payer pour embarquer. Comme la participation qu'on demande pour une navigation correspond au coût de revient, une partie de vos dons sert à équilibrer les comptes, au besoin.

PROGRAMME DE NAV' 2021 :
La transat 2021 est annulée. C'est frustrant, mais on en profite pour faire la révision du gréement du Rara Avis. Tant qu'à faire, on le démâte. En avril, il sera fin prêt pour reprendre ses navigations.
Le programme sera établi en temps utile, sachant qu'en ce moment des circonstances indépendantes de notre volonté ne nous facilitent pas le travail. On espère que le programme 2022 sera beaucoup plus chargé, avec une colonne Rara Avis, et une colonne Bel Espoir.
Pour la suite et pour plus de renseignements, se rendre sur le site
www.belespoir.com/stages-en-mer

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS SOUTENIR,
• Par chèque :
À l'ordre de l'AJD, BP 2, 29870 Lannilis ;
et avec votre adresse postale valide.
• Par carte bancaire :
Le paiement est sécurisé sur
www.belespoir.com

Le don que vous effectuez entraîne l'envoi d'un reçu fiscal et donne droit à une réduction d'impôt sur le revenu égale à 66 % de son montant pris dans une limite de 20 % du revenu imposable pour les particuliers et égale à 60 % de son montant pris dans une limite de 5 ‰ du chiffre d'affaires pour les entreprises (articles 200 et 238 bis du CGI) Les données que nous recueillons sont enregistrées dans un fichier informatisé déclaré à la CNIL ; elles sont destinées au bureau qui gère les dons, libéralités à des fins de gestion interne et notamment pour l'envoi de votre reçu fiscal, pour gérer la relation donateur et répondre à vos demandes, pour vous tenir informés de l'actualité de l'AJD, ou faire appel à votre générosité. Vous pouvez vous opposer à l'utilisation de vos données à caractère personnel ou y accéder pour leur rectification, limitation ou portabilité, en contactant : AJD - BP 2 - 29870 Lannilis. Les données seront conservées pour la durée nécessaire à la finalité précitée.

Association Amis Jeudi-Dimanche
Bel Espoir - Rara Avis
BP 2 - 29870 LANNILIS
02.98.04.90.92
email : info@belespoir.com
www.belespoir.com

Siège social
Amis du Jeudi Dimanche
4, rue Colonel Dominé
75013 Paris

6 OCTOBRE 2020
Michel Jaouen aurait eu 100 ans.
On a toujours continué de fêter ses anniversaires. On avait envisagé une grosse fête pour l'occasion. Trois chiffres, Michel, c'est quand même quelque chose !
Mais une histoire de virus est venue tout ficher en l'air. On a fait un gâteau pour le dessert du déjeuner à la baraque du bas. Bon, on n'avait pas cent bougies, mais Michel s'en fiche.
C'est comme s'il était toujours présent. Il était là quand on a planté les trois mâts dans la coque du nouveau Bel Espoir. Comme de bien entendu, il trouve que ça n'avance pas assez vite. Il veut le voir naviguer. Le jour où le moteur, tout révisé, a redémarré comme une horloge, on l'a très bien entendu : *« Et ben, c'est pas trop tôt ! »*. Il était content.

Pour ses 85 ans, on lui avait fabriqué la bôme de trinquette dont il rêvait. Pour ses 101 ans, on voudrait finir le nouveau Bel Espoir. On connaît bien ses envies de cadeau !
Avec Michel, on n'avait jamais la paix. Il t'obligeait tout le temps à aller de l'avant. Alors… on avance avec lui ! ■

WHAT A BEAUTIFUL SHIP !

Par Yves-Noël Massac, SGal d'HYDROS

RETROUVEZ DANS CETTE RUBRIQUE, LES NOUVEAUX NAVIRES QUI SORTENT DE L'ORDINAIRE. AUJOURD'HUI, SUR UNE IDÉE DE FRANÇOIS JOUANNET, NOUS VOUS PRÉSENTONS LES NAVIRES DE L'ENTREPRISE OHT.

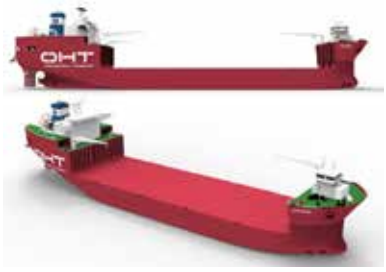
I/ Nous restons dans le domaine des transports de colis lourds et encombrants. Après United Wind Logistics présentée dans le MMI précédent, voici la compagnie norvégienne Offshore Heavy Transport (OHT), spécialisée dans le transport de colis lourds pour l'industrie pétrolière et gazière. OHT peut transporter à peu près tous les types de colis "hors normes".

Voyons de quels navires dispose OHT.

MV ALBATROSS

C'est actuellement le navire le plus récent de la flotte caractérisé par une vitesse supérieure et une consommation plus faible. Avec le système de ballastage le plus sophistiqué de l'industrie, le navire est capable de composer avec des variations de marée extrêmes, lors des opérations RO/RO. L'Albatross est un navire semi-submersible conçu pour le transport d'installations offshore ou terrestres au moyen d'opérations par flottaison, roulage ou levage.

Longueur HT : 204,325 m. **Largeur :** 42,50 m.
Immersion possible au-dessus du pont : 9,50 m.
Longueur libre du pont : 129,50 m.
Surface libre du pont : 5 400 m².
Aménagements pour 39 personnes.



MV EAGLE

Le Falcon et l'Eagle sont des navires jumeaux et les chevaux de trait de la famille. Ils transportent régulièrement des unités de levage, des dragues, des barges et d'autres équipements portuaires de manière efficace et rapide.
L'Eagle et le Falcon sont des navires transports de colis lourds semi-submersibles conçus pour le transport d'installations offshore ou terrestres au moyen d'opérations par flottaison, roulage et levage.

Longueur HT : 199,33 m. **Largeur :** 42,00 m.
Immersion possible au-dessus du pont : 8,50 m.
Longueur libre du pont : 113,70 m.
Surface libre du pont : 4 700 m².
Aménagements pour 38 personnes.

MV HAWK

Le Hawk est l'un des cinq plus grands navires semi-submersibles de transport de charges lourdes au monde. Avec son immense pont et son système de ballast de grande capacité, il transporte régulièrement les plus grands et les plus lourds engins de forage au monde.
Le Hawk est un navire semi-submersible conçu pour le transport d'installations offshore ou terrestres au moyen d'opérations par flottaison, roulage et levage.

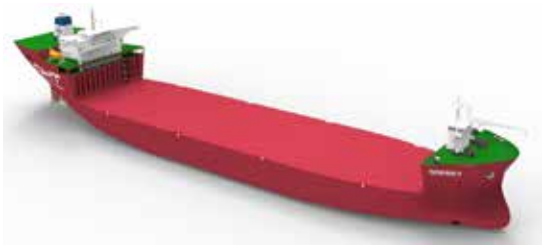
Longueur HT : 223,07 m. **Largeur :** 55,50 m.
Immersion possible au-dessus du pont : 10,00 m.
Longueur libre du pont : 157,00 m.
Surface libre du pont : 8 700 m².
Aménagements pour 40 personnes.

MV OSPREY

L'Osprey est un navire similaire au Hawk mais plus étroit avec encore plus de capacités de submersion. Il est généralement utilisé pour les grosses cargaisons qui nécessitent une vitesse de transit plus élevée.

L'Osprey est un navire semi-submersible conçu pour le transport d'installations offshore ou terrestres au moyen d'opérations par flottaison, roulage et levage.

Longueur HT : 223,07 m. **Largeur :** 44,50 m.
Immersion possible au-dessus du pont : 10,50 m.
Longueur libre du pont : 157,00 m.
Surface libre du pont : 6 900 m².
Aménagements pour 40 personnes.



La campagne de transport de huit mois de l'OHT pour le parc éolien offshore de Moray East s'est achevée à la mi-novembre 2020 avec le déchargement de la deuxième cargaison de 10 "jackets" de fondations par le MV Hawk. OHT a également utilisé ses navires Osprey et Albatross. La compagnie a transporté un total de 48 fondations à trois pieds avec une masse moyenne de plus de 1 000 tonnes et une hauteur maximale de 80 mètres. Une fois terminé, le parc éolien offshore de Moray (East) Ltd (connu sous le nom de "Moray East") comprendra 100 turbines V164 de 9,5 MW et produira suffisamment d'électricité pour économiser l'équivalent de 1,4 million de tonnes de CO_2 par an. L'électricité sera produite au coût le plus bas de toute nouvelle production renouvelable.

Seconde livraison du MV Hawk avec ses 10 "jackets" au Port de Nigg dans le Cromarty Firth, le 12 novembre 2020.

À la vue de ces images, François Jouannet s'exclamait : *« A l'école, on nous avait appris à "naviguer sur l'avant"... mais là c'est difficile ! »*. On peut le rassurer, sur ces navires, une timonerie est installée à l'avant pour la visibilité, comme on peut le voir sur les photos et croquis, et elle est utilisée quand le chargement est trop haut.

MV ALFA LIFT

En 2021, OHT mettra sur le marché le plus grand et le plus innovant des navires d'installation de fondations

pour éoliennes offshore construits sur mesure dans le monde. De conception Ulstein, l'Alfa Lift, navire semi-submersible, sera équipé d'une grue principale de 3 000 tonnes, d'un pont intelligent capable de transporter et d'installer jusqu'à 16 monopiles XL ou 10 "jackets" par voyage, et pourra immerger complètement son pont principal à une profondeur de 14,66 m.

C'est la plus grosse commande, pour un seul navire, de l'histoire de MacGregor. La société, appartenant au groupe finlandais spécialisé dans les appareils de levage Cargotec, a décroché la fourniture du système d'installation des monopiles de l'Alfa Lift. MacGregor va fournir le système de pince à monopiles, qui sera compensé et relié au positionnement dynamique du navire. Ce nouveau système combiné a été réalisé en collaboration avec Kongsberg.

Le navire est actuellement en construction dans les chantiers chinois CMHI et sera livré en 2021 avec quelques mois de retard à cause de la crise sanitaire.

Longueur HT : 217,88 m. **Largeur :** 56,00 m.
Immersion possible au-dessus du pont : 14,66 m.
Longueur libre du pont : 148,40 m.
Surface libre du pont : 8 310 m² plus 1 800 m² sur le gaillard d'avant.
Peut transporter des cargaisons lourdes jusqu'à 48 500 tonnes.
Le navire peut également être utilisé pour le **transport, l'installation** ou la **mise hors service de modules de surface et sous-marins.**
Aménagements pour 100 personnes.

Dessins du nouveau navire, l'Alfa Lift. Sur la seconde image, on voit le chargement réparti sur le pont principal et le gaillard d'avant ainsi que la pince à monopiles qui déborde à tribord. Sur le 3ème dessin, le navire est immergé avec ses "jackets".

Annoncée en juillet 2020, la commande de deux nouveaux navires d'installation d'éoliennes en mer par la compagnie norvégienne Offshore heavy transport est confirmée. Le contrat a été signé avec le groupe naval chinois China merchants heavy industry (CMHI) pour une livraison en 2023.

Les dessins et photos proviennent de OHT. Les fiches techniques des différents navires sont disponibles sur notre plateforme https://hydros-alumni.org

II/ Dans le même registre, nous vous proposons le navire **Bigroll Bering** de la compagnie Bigroll. Construit en 2016, du type Deck Cargo Ship, il navigue sous le pavillon des Pays-Bas. Long de 173 m, il fait 42 m de large. Son château est à l'avant, facilitant la vision pour la navigation. ■

Le Bigroll Bering en soutage à Singapour au Eastern Anchorage, le 5/01/2020. (Photo : Maasmondmaritime.com)

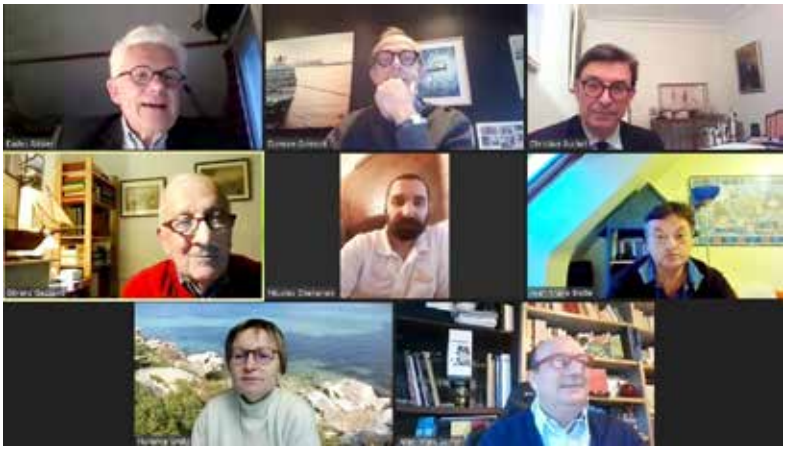
Le Bigroll Bering, chargé, en Mer Rouge le 13/04/2017, ou vide. (Les 3 photos : MarineTraffic.com)

NOUVELLES DES RÉGIONS - ÎLE-DE-FRANCE

Les conférences des **Mardis de la Mer** se tiennent en temps normal à l'ICP (Institut Catholique de Paris) mais en ces temps de pandémie de Covid-19, il faut se contenter de l'écran de son ordinateur puisque tout se passe en visio. Gros avantage, toute la France (et non plus seulement les franciliens) peut suivre ce cycle de conférences.

Mardi 26 janvier 2021 : Vidéo-conférence sur "La coordination de l'action gouvernementale maritime face à la Covid-19" par l'Amiral Jean-François Querat, secrétaire général adjoint du SG Mer représentant Denis Robin, le Secrétaire Général de la Mer, empêché.

MARDIS DE LA MER. VIDÉO-CONFÉRENCE DU 9 FÉVRIER 2021 À 18H00. "Innovations et défis maritimes", par **Damien Grimont,** une personnalité aux multiples fonctions : navigateur, créateur d'évènements porteurs de sens et chef d'entreprise. A travers son expérience et expertise, Damien Grimont a présenté des innovations et défis de demain rattachés au monde maritime.



Eudes Riblier, Damien Grimont, Christian Buchet, Gérard Gazzano, et d'autres intervenants – invités…

D'habitude organisée à l'Institut Catholique de Paris, le cycle des Mardis de la Mer se tient cette année en vidéo-conférence, Covid-19 oblige. Comme d'habitude, après les mots de bienvenue de Christian Buchet, c'est Eudes Riblier, le président de l'IFM, qui a présenté le conférencier.

Né à Paris en 1966, Damien Grimont, enfant, passe ses vacances sur les côtes du Finistère. Sa passion pour la voile se révélant à dix-sept ans, il devient moniteur de voile « pour gagner un peu d'argent ». En 1990, il est diplômé de l'École supérieure des travaux publics (ESTP), puis l'année suivante de l'IAE (Institut d'administration des entreprises) de Paris. En 1991, encore étudiant, il remporte dès sa première participation la Mini-Transat, course en solitaire sur des voiliers de 6,50 m. Parfait inconnu, il souffle alors la vedette à des ténors tels Desjoyeaux, Thiercelin ou Lemonchois avec son voilier « GTM Entrepose ». En 1992, il intègre l'équipe Finistère de course au large. Il est recruté en tant qu'ingénieur travaux par le groupe Solétanche-Bachy en 1993, qui lui confie, en 1997, la direction de l'agence nantaise, spécialisée dans les travaux maritimes.

Très actif sur terre comme sur mer. Il participe à 5 Solitaires du figaro, 2 Routes du Rhum (en 2006 et 2010), une Transat Jacques Vabre qu'il termine en troisième position en 2007. On le retrouve sur d'autres courses et il se révèle comme l'un des principaux animateurs de la classe des 40 pieds à bord de son monocoque « Chocolats Monbana ».

En 2005, il crée **Profil Grand Large** à Vannes pour la conception et organisation d'événements porteurs de sens. À son actif, le « Record SNSM », la « Solidaire du Chocolat », la « Happy Baie », le « Mille SNSM » et « THE BRIDGE 2017 ».

En 2007, il crée **BlueRing** à Nantes.

Daniel Grimont pendant la conférence.

Puis la parole est donnée au conférencier qui commence par présenter les grandes lignes de son propos reprises sur le tableau ci-dessous :

1/ La Mer : Voile et compétition

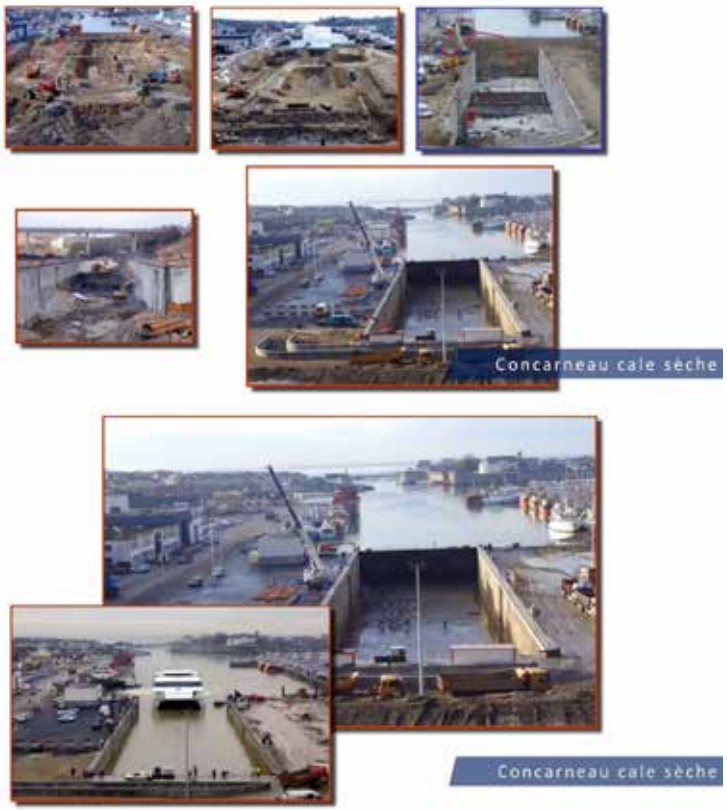
Damien Grimont est revenu sur sa mini-transat victorieuse pour préciser qu'il était alors un « bleu » mais qu'il s'était beaucoup préparé en faisant de nombreuses traversées. Il a recherché la connaissance auprès de ceux qui savaient. Il réussit, à 25 ans, à convaincre des sponsors et une banque de lui accorder 250 000 francs. Une édition 1991 difficile marquée par deux disparitions (Marie-Agnès Péron et Philippe Graber) lors de la première étape Douarnenez – Tenerife et qui aurait pu se terminer d'une façon dramatique pour lui lors de la seconde étape Tenerife – Fort-de-France. Suite aux drames de la première étape, il s'était engagé à rester attaché tout le temps. Faute de pouvoir mettre le harnais en permanence, il était attaché à son écoute de grand-voile quand en pleine nuit il est passé par-dessus bord, retenu par son écoute de grand-voile à

faire du ski nautique derrière le bateau. Sans trop savoir comment, il a trouvé l'énergie de remonter l'écoute puis de regrimper à bord. Sauvé par son écoute !

Donnant son avis sur les courses « en solitaire » et sur le Vendée Globe en particulier, il a précisé qu'il n'aimait pas particulièrement la solitude et indiqué que la course « en solitaire » était en fait une course d'équipe. L'équipe est présente avant (pour préparer le bateau et la courses, pendant (pour le suivi et les conseils), et après. Le skipper n'est seul que pendant la course proprement dite, un peu comme le pilote dans l'avion. Le Vendée Globe : En quelque sorte le Graal de la mer.

2/ La Mer : Travaux maritimes et innovations

Un grand projet, la cale sèche de Concarneau pour Piriou. Le projet de nouvelle cale sèche consistait en une forme de radoub de 130 m de longueur sur 30 de large et 11 m de profondeur. Cet ouvrage est situé en extrémité du port actuel, dans l'emprise d'un bassin artificiel envasé et alimenté par un fleuve à débit modéré. La solution retenue après avoir canalisé ce cours d'eau, fût de construire la cale sèche à l'aide d'une enceinte en **parois moulées** ancrées servant de bajoyers définitifs. Un barrage fut installé pour fermer le bassin qui fut asséché puis remblayé. La cale a été ensuite construite au milieu de la zone remblayée qui servira de terre-pleins tout autour de la cale. La cale-sèche a été livrée en 2002.



Enchaîner les chantiers de quais ou de parking souterrains lui donne l'idée de déposer en 2006 le brevet **BlueRing,** concept inventé par lui-même et détenu par Solétanche Bachy qui cède à l'inventeur l'exclusivité de la commercialisation du brevet, puis de fonder en 2007, « BlueRing », une PME à l'origine d'un concept de port souterrain pour pallier la rareté des anneaux de bateau et utilisant **la technique de la paroi moulée.** Une paroi moulée est un mur en béton armé coulé dans le sol. Le principe est de creuser une tranchée, constamment tenue pleine de boue durant l'excavation, puis de couler du béton dedans.

Infrastructure portuaire inédite, BlueRing optimise l'espace en stockant verticalement les bateaux ou les voitures, autour d'un aménagement pensé en « amphithéâtre nautique ». Il développe également récemment une application prometteuse, avec la réalisation du premier concept de port de plaisance capable de se protéger efficacement contre les cyclones.

• Application pour les ports de plaisance : Un parking (pour voitures et/ou bateaux) sous les emplacements réservés aux bateaux, des pompes pour éviter que la vase ne se dépose. Les travaux sont réalisés à l'intérieur des terres à l'abri de l'eau. Ainsi, les infrastructures ne sont pas soumises à la loi littorale. Le parking est construit sur étages comme n'importe quel type de parking d'un centre commercial. Une porte provisoire est montée pour ensuite faire rentrer la mer à l'intérieur de l'ensemble. Les emplacements destinés aux bateaux se trouvent donc au-dessus des emplacements réservés aux voitures et/ou aux embarcations (port souterrain).

Exemple de port "BlueRing" (Images : BlueRing). Vue en coupe : L'espace portuaire prolonge naturellement l'espace urbain, tout en abritant des infrastructures de parkings et de services.

Les anneaux sont auto-stables. La forme circulaire des parois permet de tenir l'ensemble, même principe que la construction d'un puits. Pour le matériau utilisé, c'est bien entendu du béton armé, car plus résistant en milieu marin. Dans sa forme complexe, le port est constitué d'un assemblage d'anneaux. Dans une forme plus simple, il peut comprendre un anneau de 60 à 90 mètres de diamètre.

• Application pour les **« trous à cyclones »** dans les zones tropicales, afin de mettre les bateaux à l'abri en baissant le niveau de l'eau après avoir fermé une porte sur l'extérieur. Coût : moins de 10 millions d'€.

3/ La Mer : Évènements porteur de sens, fonctionnement hybride associatif

But : Proposer des concepts utiles pour des associations avec des budgets extérieurs à ces associations pour ne rien leur coûter.

Les événements de Profil Grand Large s'adressent à tous les publics, sont générateurs de rencontres et de solidarité, et s'inscrivent dans une dynamique territoriale ouverte sur le monde et de recherche d'émotion collective.

Convaincu de la force des approches composites, l'agence rassemble les institutions publiques, les entreprises, les collèges, lycées et associations autour de l'émotion et du rêve d'un projet maritime.

Damien Grimont sait avant tout s'entourer de talents multiples qui donnent vie à ses créations en conjuguant Mer, Sens et Innovation.

• Le Record SNSM

L'idée avait été présentée par Damien Grimont à l'Amiral Gérard Gazzano qui était à l'époque le président de la SNSM. N'en laissant rien paraître durant la présentation, l'Amiral a finalement apporté son soutien enthousiaste. C'est en 2005 que la première édition du Record SNSM voit le jour. Damien Grimont imagine d'associer le monde de la navigation à la promotion de la sécurité en mer. Le record SNSM est une course de voile côtière française dont le but est de relier le plus vite possible Saint-Nazaire à Saint-Malo et d'établir un record par catégories de voiliers en respectant les marques du parcours homologué pour cette épreuve de 284 milles. Le nom vient des deux villes reliées – SN pour Saint-Nazaire et SM pour Saint-Malo – et de la SNSM, la Société nationale de sauvetage en mer.

Dès le début, le Record SNSM, parrainé depuis toujours par Michel Desjoyeaux, rencontre un franc succès auprès des figures de proue de la course au large.

À droite, Michel Desjoyeaux

Le Record SNSM voit défiler toutes les classes, toutes les catégories, toutes les coques, toutes les époques. Ellen Mac Arthur, Florence Arthaud, Jean Maurel, Jean-Luc Van den Heede, mais aussi Thomas Coville, Franck Cammas, Charles Caudrelier, Loïck Peyron, François Gabart, Francis Joyon, Armel Le Cléac'h, ou encore Yvan Bourgnon qui en 2006 établit le temps canon de 13 heures, 26 minutes et 49 secondes.

À la demande de plusieurs skippers, Profil Grand Large a décidé de relancer le Record SNSM en 2020. Cette course au large à la voile entre Saint-Nazaire et Saint-Malo était disputée chaque année entre 2005 et 2017 pour honorer la SNSM. Cette épreuve atypique qui a évolué au fil du temps, va revenir dans le format qui l'a vue naître : celle d'une chasse au chrono sur un parcours ludique et tactique de 284 milles autour de la Bretagne.

• La Solidaire du chocolat

Damien Grimont imagine aussi la Solidaire du Chocolat, une nouvelle épreuve nautique entre Nantes et le port mexicain de Cancún, chaque bateau étant lié à un projet associatif humanitaire. L'opération collectera plus

de 500.000 euros. La première édition de la Solidaire du Chocolat a débuté le vendredi 9 octobre 2009.
La première particularité de cette course est qu'elle est entièrement destinée aux Class40. Ces monocoques d'une douzaine de mètres sont armés par un équipage solidaire (1 skipper, 1 équipier, 1 représentant d'une association solidaire, la personnalité qui la soutient et son mécène) lors du prologue entre Nantes et Saint-Nazaire, puis en équipage double tout au long de la course.
Solidarité et Partage sont les maîtres mots de cette course. En effet, dans une démarche concrète de développement durable et dans le but de soutenir au maximum les associations, chaque participant est soutenu non pas par un sponsor, mais par un « mécène ». Ce dernier s'engage à verser 25 000 € à une association solidaire choisie par le skipper. Ainsi, chaque bateau engagé sur la course pourra parrainer une association soutenant une œuvre d'intérêt général.

Comme l'expliquait Damien Grimont : « L'idée est de faire parler d'une classe de bateaux particulièrement nombreuse et dynamique mais peu connue du grand public. Noyée parmi les 60 pieds, les 50, les multicoques… la Class'40 n'est pas toujours mise sous les projecteurs. »

• The Bridge 2017 ou le « Pari fou »
Projet conçu avec l'aide de Francis Vallat qui deviendra le Vice-Président de l'association The Bridge et Président du Comité de Soutien et de Patrick Boissier, l'ancien PDG des Chantiers de l'Atlantique qui deviendra le Président de l'association The Bridge. L'événement s'est articulé autour d'une course historique entre le **Queen Mary 2,** de retour pour la première fois dans son port de construction, et les trimarans Ultims géants entre Saint-Nazaire et New York, dans le cadre de la célébration du centenaire du débarquement américain de 1917.
Projet partagé avec un Comité de soutien, des partenaires institutionnels, des partenaires officiels et un partenaire fondateur.

Le Queen Mary 2, les voiliers et l'airbus A380 au départ de Saint-Nazaire.

Il avait fallu un an pour qu'une idée folle devînt un irrésistible rêve, une autre année pour que ce rêve commençât à s'incarner en un projet solide (lancé en octobre 2015 à l'Hôtel de Brienne). Il a fallu une troisième année pour pouvoir présenter le majestueux fruit des formidables efforts des différentes équipes coordonnées par l'association The Bridge 2017. Jusqu'au bout, il a fallu affronter des difficultés et le projet a été remis en question plusieurs fois.
Afin d'obtenir la présence du Queen Mary 2, il a finalement été nécessaire d'affréter complètement le navire à la Cunards, une première. Au lieu des 100 places habituellement placées annuellement par les agences de voyage pour les français, il a fallu vendre les 1200 cabines pour payer l'affrètement. Et puis, il a été découvert que le seuil pour rentrer à Saint-Nazaire n'était pas compatible avec le tirant d'eau du navire. La solution trouvée a été de draguer l'entrée et de passer à la pleine mer.

En même temps à Nantes se tenait la Coupe du monde de Basket 3x3 du 16 au 22 juin, une première en France.

MACIF mené par François Gabart et son équipage remportent la Transat du Centenaire derrière le Queen Mary 2, arrivé le premier à New-York.
Au final, The Bridge 2017 a été un événement inédit ayant rassemblé plusieurs centaines de milliers de personnes à Nantes, Saint Nazaire et New York et un grand succès plein d'émotions.

4/ Projet : The Arch
Dans la suite de The Bridge.
Au début, cette manifestation devait se dérouler au printemps 2021 pour célébrer les 70 ans de la Communauté européenne du charbon et de l'acier créée en 1951 et promouvoir un nouveau cap vers une transition écologique sans carbone…
Finalement, avec la pandémie, les choses ont un peu reculé. Actuelle-

ment, Daniel Grimont et son équipe travaillent sur l'utilisation du futur navire **« Canopée »** d'Ariane Espace, conçu par le cabinet d'architecture navale VPLP, à propulsion hybride avec voiles ailes et qui sera exploité par la société « Alizés » créée par l'armement « Jifmar » et la start-up « Zéphyr et Borée ». Le navire dont la construction doit commencer bientôt devrait être prêt en 2023 pour effectuer une exposition itinérante autour de l'Europe avec une flotte de bateaux éco-conçus. L'association The Bridge aidera ce projet.

« Aujourd'hui, il faut plus que jamais montrer concrètement que l'Europe est une chance » indiquait Daniel Grimont au début du projet. *« Nous sommes à un moment clé de l'histoire du monde. En réunissant le sport, l'art, l'innovation et les entrepreneurs, The Arch peut donner l'exemple et montrer à nos politiques européens ce que cela donne de s'unir »,* estimait François Delarozière.

Pourquoi la transition énergétique ? Parce que les projets de navires du futur foisonnent sur notre territoire. The Arch doit être aussi un catalyseur, aider l'innovation en matière de cargos à voile, pour passer plus vite de l'utopie à la réalité.

THE ARCH

Quelques questions/réponses ont pris place entre les chapitres et à la fin de la conférence qui fut passionnante. D'ailleurs près de 250 personnes ne s'y étaient pas trompées en assistant à cette visio-conférence très bien organisée du point de vue technique.

Yves-Noël Massac
SG HYDROS ■

MARDIS DE LA MER. VIDÉO-CONFÉRENCE DU 2 MARS 2021.
"Les sciences océaniques et les défis de l'IFREMER" par François Houllier, Président de l'IFREMER

Ce 02 Mars s'est tenue de 18h00 à 19h30 la traditionnelle conférence des Mardis de la Mer, proposée par l'Institut Français de la Mer et organisée par le Centre d'études de la Mer de l'Institut Catholique de Paris, dont l'invité était François Houllier, Président de l'IFREMER. Ingénieur général des Ponts, des Eaux et Forêts, membre de l'Académie des Technologies et de l'Académie d'Agriculture de France, François Houllier est président-directeur général de l'Ifremer depuis septembre 2018. Habilité à diriger des recherches et titulaire d'un doctorat de l'Université Claude Bernard (Lyon I), ancien élève de l'École Polytechnique et de l'École nationale du Génie rural, des Eaux et Forêts (Engref, devenue AgroParisTech), il a mené des recherches sur les inventaires forestiers puis sur la modélisation des forêts et des plantes.

Animée par Christian Buchet et Eudes Riblier, la conférence intitulée "Les sciences océaniques et les défis de l'IFREMER" portait donc sur les actions et les défis futurs qu'allait rencontrer l'IFREMER.

Créé en 1984 et dédié aux sciences et technologies marines, l'IFREMER (l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER) est un institut qu'on ne présente plus. Atypique dans le paysage des instituts de recherche marine par la grande diversité de ses activités, il est également l'opérateur de la flotte océanographie française (la seule flotte mondiale unifiée, qui l'est depuis 2018), au service de toute la communauté scientifique, par le biais de sa filiale Genavir.

C'est ainsi 1 500 chercheurs, ingénieurs et techniciens présents sur toutes les façades de l'hexagone et dans les trois grands océans de la planète (Atlantique, Pacifique et Arctique), formant ainsi l'un des plus grands instituts de recherche d'Europe dans le domaine maritime.

F. Houllier nous a dans un premier temps présenté les principales thématiques de travail de l'institut : la surveillance des environnements marins et l'observation côtière, l'océanographie, la biologie marine, ainsi que l'impact des activités humaines sur les milieux marins. Ces travaux sont notamment guidés par trois grandes problématiques :

- Gérer durablement les ressources marines
- Protéger et restaurer les écosystèmes marins
- Partager les données et les informations marines

De nouvelles trajectoires voient le jour pour le futur de l'institut. En effet, le 08 Juin dernier, lors de la journée mondiale de l'océan, l'IFREMER a signé son nouveau Contrat d'Objectifs et de Performance qui doit servir de ligne directrice jusqu'en 2023. Ce COP trouve ses racines dans le projet de l'institut "Horizon 2030" adopté fin 2018 et formalise les objectifs majeurs que s'impose l'IFREMER dans son développement, dont notamment le projet "Océan 2100".

En effet, alors qu'il apparaît de plus en plus essentiel de comprendre et d'analyser l'évolution de l'océan, de nombreux scientifiques se rendent

compte que beaucoup de modèles actuels ne collent pas ou plus avec la réalité. Ainsi, en partenariat avec le CNRS et les instituts universitaires, "Océan 2100" s'apprête à devenir l'une des prochaines grandes ambitions scientifiques de l'institut et vise à comprendre la dynamique et les impacts de l'évolution de l'océan au XXIème siècle dans le contexte des changements globaux. Six grands domaines scientifiques sont donc précisés, depuis l'étude de l'interface océan-lithosphère jusqu'à l'analyse des socio-écosystèmes marins en passant par la modélisation de l'océan. F. Houllier a ainsi présenté quelques exemples d'études qui sont déjà en train d'être menées, comme l'effet de l'acidification des océans sur les poissons, la formation des atolls ou encore la sélection génétique de l'huître perlière du Pacifique afin d'améliorer la qualité des perles produites…

Ces nouvelles trajectoires s'inscrivent d'ailleurs dans un contexte remarquable : alors que l'ONU a décrété que 2020-2030 était la décennie des sciences océaniques au service du développement durable, de nombreuses initiatives sont lancées telle que la mission "Starfish 2030" par l'Union européenne, le Comité interministériel de la mer (CIMer, dont la session 2021 s'est tenue en janvier dernier au Havre et qui va orienter la politique nationale vers une stratégie durable en matière d'environnement), le déploiement de plus en plus important de l'exploitation des énergies marines renouvelables… L'IFREMER va notamment bénéficier d'un plan d'investissement scientifique exceptionnel afin de développer des "chaires bleues" (dont la première sera à Nantes) et de promouvoir ses activités de recherche.

Parmi les grands défis que va devoir relever l'institut pour suivre ces trajectoires, on retrouve dans un premier temps la modernisation de la flotte océanographique. Unifiée depuis 2018 et représentant la plus grande flotte française de recherche (l'une des trois plus grandes en Europe), elle représente la force de la capacité de projection de l'IFREMER, dont la grande majorité des usagers sont des personnels issus du monde de la recherche (universitaires, SHOM, CNRS…). Labellisée Green Marine Europe en 2020 elle permet donc d'effectuer les travaux de recherche, d'observation et de surveillance, mais offre également des partenariats avec des entreprises privées, ce qui se fait très peu habituellement. Il est donc normal que l'IFREMER développe le souhait de réduire l'impact environnemental de sa flotte, en modernisant celle-ci (de nombreux navires ont notamment des AT prévus dans les années à venir voire vont demander un renouvellement comme c'est le cas pour les navires côtiers et semi-hauturiers) ainsi que les équipements lourds et les systèmes sous-marins équipant les navires : on pense notamment à Ulyx, fruit du Projet Coral, un véhicule autonome intelligent qui explore les fonds océaniques jusqu'à 6000 m de fond, conçu et opéré par l'IFREMER (dont les tests viennent de se terminer avec succès en décembre dernier) et qui témoigne ainsi de ce profond intérêt que développe l'institut pour la modernisation de ses équipements.

Dans un second temps, on retrouve toutes les thématiques liées à l'innovation : l'institut souhaite ainsi se doter d'une nouvelle palette d'instruments pour la créativité, le partenariat et le transfert. Il soutient ainsi le développement de l'économie bleue, avec à ce jour 43 familles de brevets déposées, et un développement de la recherche contractuelle avec les entreprises. Ainsi, l'IFREMER est porteur de l'institut Carnot MERS (Marine Engineering Research for Sustainable, Safe and Smart Seas) créé en partenariat avec l'École Centrale Nantes en 2020, et souhaite apporter son soutient à la création d'entreprises dont les travaux pourraient soutenir ceux de l'institut.

De même, de nombreuses avancées sont prévues sur le plan digital : alors que la technologie et le numérique deviennent omniprésents et permettent d'obtenir des quantités colossales de données, l'IFREMER souhaite lancer l'Océan 3.0 : le premier jumeau numérique et digital de l'océan, piloté depuis la France, qui permettrait une capacité d'innovation décuplée pour l'environnement, l'économie et les citoyens, ainsi qu'un rayonnement à l'international.

F. Houllier nous a ensuite présenté les défis d'expertise et de surveillance en appui aux politiques publiques. En effet, suite à l'extension en Juin dernier du plateau continental français, les politiques publiques ont ainsi demandé une expertise et un appui scientifique à l'IFREMER. Fut ainsi lancé le programme EXTRAPLAC (EXTension Raisonnée du PLAteau Continental) permettant notamment de fournir des critères de continuité géologique des fonds marins. La surveillance accrue des milieux marins et du littoral depuis 50 ans a pu quant à elle illustrer la dynamique de restauration et la résilience de la lagune développée par l'institut. De même pour le domaine halieutique, où l'IFREMER se met au service d'une pêche plus durable et éco-responsable.

Enfin, le dernier défi présenté lors de cette conférence a été celui d'impliquer le grand public : il est en effet primordial d'expliquer et de sensibiliser sur l'importance d'un océan sain et vivant, et de permettre une implication des citoyens par le biais des sciences participatives et de regards croisés. L'un des publics à viser en priorité est notamment celui des jeunes, et l'IFREMER propose ainsi des ateliers en immersion afin d'inciter les jeunes à développer la pensée scientifique.

Un grand merci pour son compte-rendu à Julien Perottino, le Grand-Mât de l'Hydro de Nantes, passionné assidu des Mardis de la Mer.

Mardi 16 mars 2021 : Vidéo-conférence sur **"L'Europe et la pêche :** conséquences du Brexit" par Pierre Karleskind, Député européen, Président de la commission de la pêche.

Mardi 30 mars 2020 : Vidéo-conférence sur les **"Défis et ambitions des ports français"** par Jean-Pierre Chalus, président du directoire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe et Délégué général de l'Union des ports français.

NOUVELLES DES RÉGIONS - PAYS DE LA LOIRE

PRÉSENTATION AU FANION DES PMM

Le 13 février dernier ont eu lieu, à Nantes, les cérémonies de présentation au fanion des stagiaires des PMM de Nantes et de Saint-Nazaire. Parmi les très rares invités, trois anciens élèves de notre école.
© Jean-Louis Falbierski

« GRAIN DE SAIL » EST DE RETOUR

A l'issue de son premier voyage transatlantique, en provenance de la République Dominicaine, le voilier-cargo « Grain de Sail », les cales chargées de cacao, s'est présenté dans l'estuaire de la Loire pour les opérations de douane import, et le déchargement. Un mouvement social n'a pas permis son accostage dans le bassin de Saint-Nazaire.
C'est dans ce contexte, que, le 17 février dernier, « Grain de Sail » a été accueilli à Nantes, au ponton du BELEM (quai de la Fosse), par l'association WindShip. Belle opportunité pour certains adhérents de HYDROS de mettre le pied à bord, de rencontrer nos quatre camarades membres de l'équipage. Ce fut notamment le cas pour trois élèves de l'Hydro de Nantes, dont le Grand Mât Julien Perottino, heureux de pouvoir échanger avec Loïc Briand, le capitaine du navire lui-même ancien de cette école.
Fier de son bateau, Loïc Briand raconte que sur le trajet retour, *« on a joué à prendre 45 nœuds établis, avec des rafales à 60, et 8 mètres de houle, avec une pointe de vitesse à 22 nœuds. La conclusion, c'est que le bateau est très sûr, peu importe les conditions de mer »*.
Après un arrêt technique à Saint-Malo, « Grain de Sail » va reprendre la mer mi-avril pour une nouvelle rotation. Avec le même équipage, mais sous les ordres d'un nouveau capitaine, Loïc Briand se consacrant désormais à ses fonctions de directeur général de « Grain de Sail Shipping », et à la construction des voiliers suivants.
Pour en savoir plus ? Relisez le n°233 de notre revue !

Les étudiants de l'ENSM en visite à bord (de gauche à droite) : Clément VOISIN, Julien PEROTTINO (Grand Mât) et Hugo GIRARD.

PROPELLER CLUB DE NANTES SAINT-NAZAIRE

Le PROPELLER CLUB de Nantes Saint-Nazaire a repris, en mode dégradé, ses activités : les visioconférences remplacent désormais les traditionnels dîners-conférences. Comme c'est le cas dans les autres ports, HYDROS y est représenté par de nombreux adhérents, anciens élèves de notre école, et membres du Bural/*Student Port*.

C'est ainsi que, le 28 janvier, il fut question de propulsion à l'hydrogène, sujet traité par Loys Leclercq, architecte naval et navigateur, dont le cabinet L20 Naval est basé à Lorient.

Nouvelle visioconférence le jeudi 25 mars, au cours de laquelle Jean-Luc Stanek, Président Exécutif de la société HACE (Hydro Air Concept Energy), a traité de l'exploitation compétitive de l'énergie des vagues. Cette société a récemment fait breveter une digue houlomotrice modulaire multi-usages, permettant autant la protection côtière que la production continue d'électricité. ■

Les acteurs du transport de marchandises à la voile (de gauche à droite) : Adrien SIMONET (Directeur Adjoint de NEOLINE), Florian VIOLAIN et Lise DETRIMONT (président et déléguée générale de WINDSHIP), François LUCAS (architecte naval membre de WindShip) et Fabrice ROUSSEL (1er vice-président de Nantes Métropole).

NOUVELLES DES RÉGIONS - NORMANDIE

EN MAI PROCHAIN, NOUS SERONS FIXÉS SUR L'AVENIR DE L'ANCIENNE HYDRO DU HAVRE À SAINTE-ADRESSE.

Vide depuis 2015 et l'emménagement de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) dans ses nouveaux locaux du quai Frissard au Havre, l'ancien site de l'Hydro de Sainte-Adresse va voir le développement d'un nouvel aménagement, dont on connaîtra le lauréat en mai prochain. En novembre 2018, l'établissement public foncier de Normandie avait racheté les 3,45 hectares de terrain et bâtiments à l'État pour le compte de la ville de Sainte-Adresse pour un prix de 2,4 millions d'€. Celle-ci a depuis mené des travaux de désamiantage du bâtiment principal et de destruction des bâtiments annexes. (Nous avons publié les photos de ces démolitions dans le MMI n°231 page 32).

Suite à l'ouverture d'une consultation en janvier 2020, trois cabinets d'architectes et promoteurs (Legendre Immobilier, Nexity, Icade Promotion) ont présenté une offre répondant au cahier des charges. Des logements (au moins 200 dont une partie de logements sociaux), des aménagements culturels, un centre médical, des commerces… et le tout avec des critères environnementaux ambitieux. La mairie de Sainte-Adresse a organisé une consultation de ses habitants qui s'est terminée le 8 janvier 2021. Le jury remettra sa décision finale en mai prochain. Selon le projet choisi, les premières réalisations verront le jour entre 2023 et 2025. (D'après : Mer et Marine)

NOUVELLES DES RÉGIONS - BRETAGNE

Fermeture des classes préparatoires pour l'ENSM, conséquence du changement des règles d'accès à l'École Nationale Supérieure Maritime qui utilise dorénavant Parcoursup au lieu d'un concours. (Merci à Marc Minni pour ces infos)

Prépa du lycée Kersa-Lasalle de Ploubazlanec : L'établissement perd sa classe de préparation aux écoles de la marine marchande. Une spécificité bien paimpolaise qui disparaît avec la dernière promotion 2021. Le lycée de Kersa avait été créé en 1948 autour de la spécialité de la préparation au concours d'entrée à l'école d'Hydrographie de Paimpol. Puis avec la disparition de l'Hydro paimpolaise qui a formé de nombreux officiers de la région, la spécialité de l'établissement permettait de se préparer au concours des Hydros de Marseille et du Havre.

Prépa du lycée Les Rimains de Saint-Malo : Avec la fermeture de cette classe préparatoire au concours de la Marine marchande, c'est plus de 180 ans d'histoire qui s'achève aux Rimains. Cette histoire entre le lycée et les marins date de 1837, lorsque les premiers cours du soir sont donnés à Cancale par des frères, à des marins. Cette formation, passée aux mains de l'État, s'est transformée en classe préparatoire au concours de la Marine marchande, dans les années 1960. Elle a continué lorsque l'établissement a déménagé de Cancale à Saint-Malo.

Lycée Maritime Florence Arthaud de Saint-Malo : La situation y est différente puisque qu'il dépend des Affaires Maritimes. Il préparait au concours OCQM (officier chef de quart machine) pour l'Hydro de St-Malo avec une classe de Mise à niveau, passerelle qui préparait des élèves issus de bac pro au concours d'officier de la Marmar. Des menaces de grève ont été annoncées par les syndicats et il y a déjà eu des manifestations. Le lycée maritime forme notamment les élèves à 4 bacs pro : conduite et gestion des entreprises option pêche ou commerce, cultures marines et électro-mécanicien de marine. Outre ces formations, il prépare aussi à 2 BTS, 1 CAP de matelot et jusqu'à maintenant au concours d'entrée à l'ENSM. La politique de la Direction des affaires maritimes est de privilégier les BTS maritimes. Cette classe passerelle ou préparatoire existe depuis 1947. *« Elle est synonyme d'égalité des chances car elle permet à des jeunes ayant un bac pro d'accéder à des études supérieures de niveau bac + 5. Comme le concours d'entrée à l'ENSM est supprimé, les candidats vont devoir postuler sur Parcoursup, mais les élèves en bac pro n'auront pas le niveau en maths et physiques »* déplorent les syndicats.

UN PEU D'HISTOIRE MARITIME

Informations rassemblées et illustrées par Yves-Noël Massac

5 janvier 1922

Ernest Shackleton à l'époque de l'expédition Endurance

Mort d'Ernest Shackleton. Apprenti marin dès l'âge de 16 ans, Ernest Shackleton gravira les échelons de la marine marchande jusqu'à devenir capitaine au long cours. Ayant pu faire preuve de son enthousiasme, il prendra part aux expéditions antarctiques **Discovery** (1901-1904) menée par Robert Falcon Scott et **Nimrod** (1907-1909) dont il est le chef, et établit un record en approchant à près de 100 milles le pôle Sud. Après la conquête du pôle sud en 1911, Shackleton estime que le dernier grand exploit de l'Antarctique est la traversée du continent. Il monte à cette fin l'expédition **Endurance** (1914-1917), lors de laquelle son navire est emprisonné puis écrasé dans les glaces. Il se lance alors avec quelques compagnons à travers les mers les plus hostiles du globe, à bord d'une simple chaloupe, pour rejoindre la côte méridionale de la Géorgie du Sud. Il traverse ensuite, à pied, cette île montagneuse et glaciale, pour trouver de l'aide et lancer une expédition de secours qui ramènera sains et saufs tous les membres de l'expédition. Le mythe de Shackleton est né. Il meurt d'une crise cardiaque en 1922, en Géorgie du Sud, juste avant que l'expédition Shackleton-Rowett ne débute. À la demande de son épouse, il est enterré sur place, où il a accompli l'un de ses plus grands exploits.

L'Endurance broyé par les glaces, sur le point de couler en novembre 1915

Pour en savoir plus :
https://fr.wikipedia.org/wiki/Ernest_Shackleton
Toute la bibliographie est indiquée dans l'article de Wikipedia mais on peut recommander en particulier : L'odyssée de l'"Endurance" par Ernest Shackleton lui-même, repris dans la collection Libretto chez PHEBUS.

09 janvier 1941

"Naissance" du Capitaine Haddock. Le devenu célèbre Capitaine Haddock est octogénaire. C'est en effet à cette date, que celui qui va devenir le compagnon de route de Tintin fait sa première apparition dans le "Crabe aux Pinces d'or", le neuvième album des aventures du reporter créé par Hergé.

Avant leur publication en album, les aventures de Tintin étaient prépubliées dans Le Soir. Descendant du Chevalier François de Hadoque, **Archibald Haddock** est parti pour accompagner le héros à la houppette au cours de ses 15 dernières aventures. Leur première rencontre ne laissait pourtant pas présager une entente aussi longue. Dès les premières cases, le capitaine du Karaboudjan apparaît plus proche de sa bouteille de whisky que de quiconque. Il ira même jusqu'à bouter le feu à un canot de sauvetage et assommer Tintin alors que celui-ci est aux commandes d'un hydravion. *« Un peu plus tard, en proie au délirium, il tente d'étrangler le reporter au cours d'une scène particulièrement inquiétante »*, précise l'éditeur Casterman. Le côté revêche du personnage ne tardera pas non plus à se révéler, le barbu passant maître dans l'art d'incendier ceux qui le contrarient en leur assénant moult jurons. Au total, 221 expressions différentes ont été recensées, "Mille Sabords" (166 fois) et "Tonnerre de Brest" (144 fois) étant les plus prisées du Capitaine. Propriétaire du château de Moulinsart, le Capitaine Haddock détonne aux côtés du héros Tintin, assez inaccessible. *« Ses réactions excessives, ses maladresses, sa naïveté, son courage et sa générosité en font un personnage beaucoup plus humain que Tintin. Hergé a donné au Capitaine Haddock un rôle si important que le marin bourru au cœur tendre s'impose, dans la galerie de ses personnages, comme le plus attachant et le plus mémorable »*, souligne Casterman. (D'après : La Libre Belgique)

20 janvier 1840

Dumont d'Urville découvre la Terre Adélie.

Dumont d'Urville. Huile de Jérôme Cartellier – 184

Jules Sébastien César Dumont d'Urville, né à Condé-sur-Noireau (Calvados) le 23 mai 1790 et mort accidentellement à Meudon le 8 mai 1842 dans une catastrophe ferroviaire, est un officier de marine et explorateur français qui mena de nombreuses expéditions, notamment à bord de l'Astrolabe.

Il reçoit en 1826 le commandement de la corvette la Coquille, renommée **L'Astrolabe,** avec le grade de capitaine de frégate. Il a pour mission d'explorer l'Océanie et l'expédition est envoyée dans l'océan Pacifique pour arpenter les côtes de la Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Zélande et d'autres îles. La seconde mission de l'expédition est de retrouver le lieu du naufrage de La Pérouse. Le 22 avril 1826, Jules Dumont d'Urville appareille de Toulon. L'Astrolabe est de retour à Marseille le 25 mars 1829. Le bilan est lourd : 12 morts, 14 malades débarqués dans un port, 3 déserteurs. Mais l'expédition de 35 mois a procuré à la géographie et à la navigation la reconnaissance positive de plus de 4 000 lieues de côtes les moins connues du globe sur la Nouvelle-Irlande, la Nouvelle-Bretagne et la Nouvelle-Guinée ; elle a assuré la position de près de 200 îles ou îlots, dont une soixantaine n'avaient encore figuré sur aucune carte. Dumont d'Urville a cartographié les îles Loyauté, effectué un relevé des côtes de la Nouvelle-Zélande. Il a entrepris une exploration des îles Tonga et des Moluques. Ses rapports ont permis la classification des îles en Mélanésie, Polynésie et Micronésie.

Il entreprend en 1837 un nouveau voyage, dans une expédition dans les régions de l'océan Antarctique. L'Astrolabe et la Zélée partent de Toulon le 11 septembre 1837. Le 11 janvier 1838, l'expédition quitte la Terre de Feu et s'avance vers les glaces antarctiques. Elle explore les mers australes, pousse fort avant vers le pôle Antarctique, en affrontant les plus grands périls, découvre quelques nouvelles terres. Les premières rencontrées le sont dès le 59e degré ; au 64e de latitude sud, ce ne sont plus des montagnes flottantes, mais une barrière compacte qui se prolonge à perte de vue. À force de travaux, les navires remontent vers le nord et découvrent une côte de 120 milles d'étendue, qu'on nomme la terre Louis-Philippe. Le 7 mars, ils sortent des glaces puis vont rejoindre l'océan Pacifique pour plusieurs mois.

Le 1er janvier 1840, l'Astrolabe et la Zélée remettent à la voile vers l'Antarctique depuis Hobart. Après avoir aperçu la côte le 20 janvier 1840, ils embarquent sur deux canots de *l'Astrolabe* et de *la Zélée* et mettent pied, le 22 janvier 1840, sur le Rocher du Débarquement, le plus élevé et le plus nord-occidental parmi le groupe d'îlots des « îles Dumoulin », îles ainsi nommées par Dumont d'Urville en l'honneur de l'hydrographe de l'expédition Vincendon-Dumoulin, situées au nord-est de l'archipel de pointe Géologie, à environ 4 km du continent près du cap Géodésie. Ils y prélèvent des échantillons de roche, d'algues et d'animaux et en prennent possession en plantant le drapeau français (66° 36' 19" S, 140° 04' 00" E). Dumont d'Urville annonce à son équipage que cette terre portera désormais le nom de Terre Adélie, rappelant le prénom de sa femme Adèle.

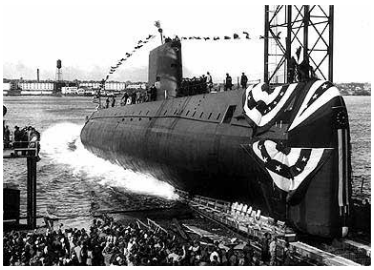
Trajet de Dumont d'Urville depuis Hobart (Tasmanie) vers la découverte et la prise de possession de la Terre Adélie au nom de la France le 22 janvier 1840.

Pour en savoir plus sur la vie et les expéditions de Dumont d'Urville : https://fr.wikipedia.org/wiki/Jules_Dumont_d%27Urville

21 janvier 1954

Lancement du sous-marin nucléaire américain Nautilus. 17 janvier 1955 : Il est mis en service et fait sa première sortie. Baptisé ainsi en hommage au sous-marin du capitaine Nemo, dans le roman de Jules Verne : Vingt Mille Lieues sous les mers, l'USS Nautilus (SSN-571), troisième sous-marin de l'US Navy à porter ce nom, est à la fois le premier sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) et le premier navire à propulsion nucléaire de l'histoire. Ceci procure au bâtiment une autonomie jamais vue pour l'époque : le Nautilus peut donc rester en plongée bien plus longtemps qu'un sous-marin diesel-électrique et rejoindre des zones jusque-là hors d'atteinte des submersibles. Il devient ainsi le premier bâtiment à naviguer sous la banquise du pôle Nord, le 3 août 1958. Les avantages stratégiques et tactiques de la propulsion nucléaire vont cependant bien au-delà de l'autonomie et, lors des essais du Nautilus, l'US Navy est très impressionnée par les performances tactiques du SNA. La vitesse et la mobilité du bâtiment – mais aussi sa capacité à changer rapidement de profondeur et à rester en plongée sur de longues durées – rendent ainsi les progrès faits

durant la Seconde Guerre mondiale, en matière de lutte anti-sous-marine, obsolètes. L'USS Nautilus sera retiré du service actif en 1980 et il est aujourd'hui un navire-musée situé à Groton (Connecticut).

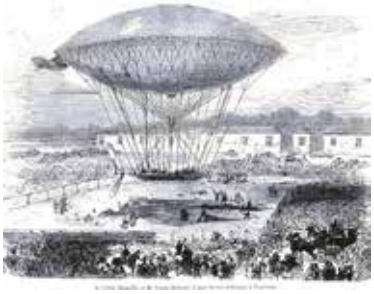


Lancement de l'USS Nautilus le 21 janvier 1954

L'USS Nautilus lors de ses essais.

Pour en savoir plus sur ce sous-marin : https://fr.wikipedia.org/wiki/USS_Nautilus_(SSN-571)

2 février 1871



Le ballon dirigeable de Dupuy de Lôme le jour de son ascension, à Vincennes.

Décollage du premier ballon Dupuy de Lôme. Ingénieur militaire du génie maritime, Henri Dupuy de Lôme est l'auteur de nombreuses avancées technologiques, notamment navales. Il fut cependant aussi à l'origine d'un engin tout à fait étranger au monde maritime : un aérostat dirigeable. C'est en effet en 1870, dans Paris assiégée, que lui est confiée la réalisation d'un ballon dirigeable, afin de rétablir le lien avec les autres territoires sous contrôle français. L'aérostat que l'ingénieur met au point est ainsi composé d'un ballon gonflé à l'hydrogène, d'une voile triangulaire jouant le rôle de gouvernail et d'une nacelle dans laquelle deux équipes de quatre hommes se relaient pour actionner une hélice propulsive. La première ascension a lieu après le siège de Paris, le 2 février 1872, depuis le Fort Neuf de Vincennes. À bord, Henri Dupuy de Lôme et 12 autres passagers parcourent 80 kilomètres et atterrissent près de Dreux, sans encombre. La première action "aérienne" des armées a ainsi été accomplie par des marins. C'est d'ailleurs parce que l'on considérait à l'époque que la navigation aérienne était assez semblable à la navigation nautique que cette mission a été confiée à la Marine.

Portrait d'Henri Dupuy de Lôme

17 février 1864

Pour la première fois, un sous-marin coule un navire, avant d'être coulé à son tour. Le **CSS H. L. Hunley** est un sous-marin à propulsion humaine utilisé par la Confederate States Navy des États confédérés lors de la guerre de Sécession ayant démontré à la fois les avantages et les dangers de la guerre sous-marine.

Lancé en 1863, le 17 février 1864, au large du port de Charleston, en Caroline du Sud, il coula le navire unioniste **USS Housatonic,** première fois qu'un sous-marin coulait un navire dans l'histoire maritime mais il coula également lors de cette attaque avec son équipage de 8 hommes. Son épave a été repérée en 1970, formellement identifiée en 1995, remontée en 2000 et en partie restaurée pour exposition en 2011.

Longueur : 12,04 m ; largeur : 1,17 m ; déplacement : 6,8 tonnes lège ; vitesse : 4 nœuds en surface ; propulsion humaine à manivelle ; armement : mine-torpille.

Croquis du sous-marin

Epave du CSS H. L. Hunley récupérée pour exposition

Pour en savoir plus : https://fr.wikipedia.org/wiki/CSS_H._L._Hunley , http://www.navsource.org/archives/08/08443.htm

26 février 1914

Lancement du Britannic.

Le HMHS Britannic est un paquebot britannique construit par les chantiers navals Harland & Wolff de Belfast pour la **White Star Line.** Troisième navire de classe Olympic, sister-ship de l'**Olympic** et du **Titanic**, il fut construit peu après eux, et devait à l'origine être nommé Gigantic. Mis en construction peu après ces derniers, il est lancé le 26 février 1914. Il est alors conçu pour être le plus sûr et le plus luxueux des trois navires, en tirant notamment des leçons du naufrage du Titanic. Il ne connaîtra cependant jamais de carrière commerciale.

Alors que sa construction est sur le point de s'achever, il est réquisitionné par la Royal Navy pendant la Première Guerre mondiale en tant que navire-hôpital. Sa coque est

repeinte en blanc et se voit ajouter une ligne verte ainsi que trois croix rouges sur chaque flanc, éclairées par des ampoules. À l'intérieur, 3 309 lits et plusieurs salles d'opération sont installées. Les espaces communs des ponts supérieurs sont transformés en salles pour les blessés, les cabines du pont B servent à loger les médecins, et la salle à manger de première classe ainsi que la salle de réception des premières classes, sur le pont D, sont transformées en salles d'opération. Les ponts inférieurs accueillent les blessés légers. Tous les équipements médicaux sont installés lorsque le Britannic se trouve à Liverpool où il est arrivé le 12 décembre 1915. Il navigue en 1916 entre le Royaume-Uni et les Dardanelles, où les Alliés subissent un sanglant revers.

Lors de sa sixième traversée, il coule en mer Égée le 21 novembre 1916 en un peu moins d'une heure, probablement après avoir heurté une mine. Cependant, les causes exactes du naufrage restent inconnues. L'épave est localisée et explorée par Jacques-Yves Cousteau en 1975.

Le Britannic se tient dans son portique en attente de son lancemen

Le Britannic transformé en navire hôpital.

Série funeste que ces trois navires : Le Titanic coulera après avoir heurté un iceberg, le Britannic coulera pendant la Grande Guerre et la vie de l'Olympic sera marquée par plusieurs collisions avec d'autres navires. La plus importante, avec le croiseur HMS Hawke. Mais il ne coulera pas et terminera sa carrière en 1935.

Pour en savoir plus : https://fr.wikipedia.org/wiki/Britannic

4 mars 1970

Peu après le naufrage de la Minerve, en 1968, le général de Gaulle était monté à bord de l'Eurydice. (Photo : AFP)

Disparition du sous-marin Eurydice. Il y a 51 ans, l'Eurydice disparaissait avec 57 membres d'équipage (soit 7 officiers (dont un officier pakistanais, embarqué en stage), 19 officiers-mariniers et 31 quartiers-maîtres et matelots.) La catastrophe est due à l'implosion du bâtiment vers 600 mètres de profondeur. Comme pour la Minerve en 1968, le sismographe de Nice a enregistré l'implosion qui a été ressentie jusqu'à Toulon à environ 60 km de distance. L'épave de l'Eurydice sera repérée et photographiée le 22 avril 1970 par 750 mètres de fond dans le 130 à 7 nautiques du cap Camarat grâce au Mizar, un engin spécialisé de la marine américaine. Parmi les victimes, l'EV1 Marc Robert, 25 ans, angevin, ami de PMM de notre rédacteur du CdSb. Durant 2 ans, il venait à chacune de ses permissions aux activités PMM locales où Alain Frenkel était présent.

La cause exacte du naufrage n'est pas clairement établie. Deux hypothèses ont été émises :

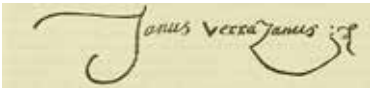
- la plus probable est une collision à très faible profondeur avec un cargo tunisien, le Tabarka, sur la coque duquel des traces de rayures récentes furent repérées ;
- à la suite de la reprise des recherches pour retrouver la Minerve, finalement localisée, dont le naufrage pourrait être dû à une défaillance du gouvernail de plongée, on envisage la même cause pour expliquer le naufrage de l'Eurydice.

http://www.netmarine.net/bat/smarins/eurydice/histoire.htm
https://www.amedenosmarins.fr/2020/03/il-y-a-cinquante-ans-disparaissait-le-sous-marin-eurydice.html
https://www.sudouest.fr/2020/03/04/il-y-a-50-ans-le-sous-marin-l-eurydice-coulait-au-large-de-saint-tropez-7277100-5022.php?nic

7 mars 1524

le navigateur Giovanni da Verrazzano prend pied en Amérique du Nord.

Jean de Verrazane (ou Jehan, rarement Jean Verazani…), en français, **Giovanni da Verrazzano,** ou Verrazano, en italien, et qui signait en latin **Janus Verrazanus,** est un explorateur florentin longtemps au service du roi de France François Ier, né à Greve in Chianti, mais peut-être à Lyon, vers 1485 et mort en 1528 aux Antilles. Verrazano est le premier Européen à explorer une grande partie de la côte atlantique des États-Unis et du Canada, premiers pas vers la colonisation française des Amériques. Verrazane appelle alors ces nouveaux territoires d'Amérique qu'il découvre « Nova-Gallia », c'est-à-dire la **Nouvelle-France.**



Sa signature

L'armement de son navire *La Dauphine* a lieu au Havre. Il appareille de Dieppe en juin 1523, contourne la Bretagne, puis fait route au sud vers le golfe de Gascogne. Il longe la côte nord de l'Espagne et met le cap sur Madère où il fait escale pour se ravitailler. Après avoir reporté son départ à deux reprises, le 17 janvier 1524, il entreprend alors, à la tête d'un équipage d'une cinquantaine de marins, la traversée de l'Atlantique qu'il achève près de **Cape Fear** le 7 mars 1524.

Le Voyage de Verrazane le long de la côte Est d'Amérique en 1524

Pour en savoir plus : https://fr.wikipedia.org/wiki/Giovanni_da_Verrazzano

14 mars 1757

Portrait de John Byng par Thomas Hudson, 1749

L'amiral John Byng est condamné à mort et exécuté pour avoir perdu la bataille de Minorque contre la France. L'Amiral John Byng (29 octobre 1704 - 14 mars 1757), est un officier de marine britannique. Entré dans la Royal Navy à l'âge de treize ans, il prend part à la bataille du cap Passaro en 1718. Pendant les trente années qui suivent, il se construit une réputation d'officier de marine de qualité et est promu Vice-Amiral en 1747. Byng est surtout connu pour la perte de Minorque en 1756 au début de la guerre de Sept Ans. Les vaisseaux dont il disposait nécessitaient des réparations et il est relevé de son commandement avant d'avoir pu les effectuer ou faire parvenir sur place les renforts dont il avait besoin. Il passe en cour martiale et est jugé coupable de n'avoir pas fait « tout son possible » pour empêcher Minorque de tomber aux mains des Français à la suite de la bataille de Minorque. Il est condamné à mort et exécuté le 14 mars 1757.

La sévérité de la peine et la lâcheté du ministère, soupçonné d'avoir cherché à se couvrir en rejetant tout le blâme sur l'amiral, suscitèrent ensuite une réaction en faveur de l'amiral Byng. Il devint un lieu commun de dire que Byng avait été mis à mort par suite d'une erreur de jugement, la cour l'ayant acquitté des chefs d'inculpation de couardise et poltronnerie. Byng est le dernier officier supérieur de son rang à être exécuté de la sorte.

Exécution de l'amiral Byng à bord du HMS Monarch. Gravure, artiste inconnu

Pour en savoir plus : https://fr.wikipedia.org/wiki/John_Byng

18 mars 1967

Naufrage du pétrolier Torrey Canyon près des Sorlingues. Le Torrey Canyon est à l'origine un pétrolier de 60 000 tonnes construit par le chantier naval Newport News Shipbuilding, en Virginie (États-Unis) et livré le 9 janvier 1959. Il fut jumboïsé au Japon en 1964 pour finalement atteindre une capacité de 120 000 tonnes de port en lourd ; les modifications ayant été effectuées par des ingénieurs de nationalités, de langues et de technologies différentes.

Après jumboïsation, sa longueur hors tout est de 267,30 m pour une largeur hors membres de 41,25 m. À l'époque, sa capacité fait de lui le 13ème plus gros navire à flot. Son tirant d'eau maximum est de 17,20 m. Le 19 février 1967, sous pavillon du Liberia, il quitte le Koweït avec une pleine cargaison de 120 000 tonnes de pétrole brut en direction de Milford Haven via le cap de Bonne-Espérance. Il est commandé par le capitaine Pastrengo Rugiati.

Suite à une erreur de navigation et un manque d'appréciation des éléments extérieurs, ce pétrolier de la filiale libérienne de l'Union Oil Company of California, compagnie américaine, armé par une filiale américaine de l'Union Oil Company of California, s'échoue entre les îles Sorlingues et la côte britannique. Malgré une mobilisation de tous les moyens de lutte disponibles, plusieurs nappes de pétrole dérivent dans la Manche, venant toucher les côtes britanniques et françaises. Il se révélera plus tard que certains des dispersants utilisés pour la lutte étaient plus toxiques que le pétrole.

La nappe de pétrole s'échappant du Torrey Canyon avant que celui-ci ne se brise

Cet accident fait découvrir à l'Europe un risque qui avait été négligé. Il donne naissance aux premiers éléments des politiques française, britannique et européenne de prévention et de lutte contre les grandes marées noires.

L'échouement du Torrey Canyon fut l'une des fortunes de mer les plus célèbres du XXe siècle, à l'origine d'une catastrophe écologique majeure et sans précédent dans l'histoire du transport maritime. Cette catastrophe fut à la base d'une prise de conscience, par les populations européennes, du fait qu'une telle catastrophe puisse toucher leurs côtes.

Pour en savoir plus sur les circonstances de l'accident et sur la lutte contre la pollution, voir : https://fr.wikipedia.org/wiki/Torrey_Canyon

LES GLÉNAN - HISTOIRE, MÉMOIRE ET PAYSAGES

CATHERINE CHEBAHI,
NATHALIE DELLIOU
JÉRÉMIE EVANGÉLISTA

Le beau livre édité par l'association Bretagne Vivante est né de l'exposition marquant les quarante ans de la réserve naturelle en 2014 et évoquant, île par île, l'histoire et la richesse naturelle de l'archipel. Cette exposition avait rencontré un vif intérêt, ce qui avait incité Bretagne vivante, devenue gestionnaire de la réserve, à réaliser cet ouvrage.

Mais l'ouvrage raconte bien d'autres histoires. Celle des pêcheurs, bivouaquant dans l'archipel durant la saison. Celle des goémoniers, transformant, dans une fumée âcre, les algues laminaires en soude pour l'industrie du verre. Et bien sûr celle de la création de l'école de voile, en 1947.

L'association Bretagne Vivante réédite aujourd'hui son livre « Les Glénan – Histoire, mémoire et paysages » qui avait été très vite épuisé. Il retrace l'histoire de l'archipel fouesnantais, sa faune, sa flore et les générations d'îliens qui ont fait sa renommée.

En vente entre autres sur
http://bretagne-vivante.org/ 18 €

HOLLAND AMERICA LINE SHIPS

RONALD VAN RIKXOORT

Ronald van Rikxoort donne vie à l'histoire de la HAL. Il est un homme de l'eau et de l'aquarelle. Son œuvre est mondialement connue : possédée par d'innombrables collectionneurs d'art maritime et suspendue au siège des compagnies maritimes du monde entier. C'est un maître dans son art, l'extrêmement difficile technique de l'aquarelle. Il sait exactement comment capturer avec précision et fidélité ses objets maritimes tout en conservant les nuances fluides et la dynamique rapide des paysages maritimes et fluviaux. Comme aucun autre aquarelliste, il maîtrise l'art de représenter des paysages marins et des scènes de navigation – à la fois – si « vaguement » et si « net ». Tous les détails sont là alors qu'il n'y a apparemment aucun détail. Regardez de trop près et cela ressemble à un paysage de rêve... Ce livre d'art maritime concerne les navires de la HAL. Les célèbres navires de la Holland America Line. Soixante-trois navires de la HAL qui ont navigué pour la célèbre compagnie depuis 1877, dont certains laboureront les vagues à partir de 2021. Ils prennent vie dans cent trente-six peintures magistrales de l'artiste maritime néerlandais.

Splendides reproductions de ses chefs-d'œuvre en impression de qualité supérieure sur papier de qualité supérieure. Une œuvre d'art en soi ! Couverture rigide, format A4 paysage, 150 pages, papier épais et impression de qualité supérieure.

69,95 € (port NL inclus)
A commandez à :
info@gbooksinternational.nl

DROITS MARITIMES 2020/2021

SOUS LA DIRECTION DE PATRICK CHAUMETTE.

Une synthèse de l'ensemble de disciplines du droit et de la mer dans une approche transversale qui correspond à la pluridisciplinarité du monde océanique tout à la fois milieu physique, producteur de ressources et vecteur du commerce.

L'océan étant un espace à polyrégimes et à pluriactivités, les auteurs répondent à un ensemble de questions issues de cette nature juridique hybride.

Riche en références bibliographiques et en jurisprudence, cette nouvelle édition refondue assure un accès direct à l'information et permet une compréhension rapide de phénomènes complexes.

Les développements sont destinés aux praticiens du monde de la mer tant navigants qu'à terre dans les entreprises maritimes et les administrations de terrain.

Il pourra aider les professions liées à l'urbanisme, les avocats et les magistrats comme les élus du littoral confrontés à des situations juridiques délicates. Il est également destiné aux étudiants de mastère 1 et 2, et aux doctorants des disciplines de la mer.

Éditeur : DALLOZ
Collection : Dalloz Action
Livre broché de 1 824 pages
au format 17 cm x 25 cm
ISBN 10 : 2247161103 -
ISBN 13 : 9782247161102
Prix 118,00 €
Date parution : 03/2021 (4ème édition)
En suivant ce lien, retrouvez tous les livres dans la spécialité Droit des transports.

VICTOR SEGALEN, ŒUVRES I ET II

L'écrivain voyageur Victor Segalen entre dans la Pléiade

Le Brestois Victor Segalen a laissé des récits de voyages, des romans, des poèmes… Une œuvre portée par le souffle de l'aventure, dans le sens où elle consiste à comprendre l'autre.

Bas du formulaire

Étrange paradoxe. Lorsqu'il meurt à 41 ans, le 23 mai 1919, dans la forêt finistérienne de Huelgoat, vêtu en officier de marine, blessé à la jambe, un livre de Shakespeare en évidence à ses pieds, Victor Segalen a peu publié. Trois ouvrages seulement.

D'où vient alors que l'écrivain-voyageur entre dans la Pléiade, un siècle après ? Le romancier et universitaire Christian Doumet, qui a dirigé les deux volumes de la prestigieuse collection, salue le travail de nombreux écrivains et surtout de sa fille, Annie Joly-Segalen. Sa vie durant, elle n'eut de cesse de faire connaître les milliers de pages qu'il avait laissées.

Né à Brest en 1878, Segalen est de ces Bretons qui ont le voyage, le goût des découvertes et de l'inconnu dans les veines. Diplômé de l'École de santé navale, il devient médecin sur les navires. Ses missions le mènent un jour à Tuamotu, au secours des sinistrés d'un cyclone ; un autre aux Marquises, afin de ramener en France les biens du défunt peintre Gauguin.

Passionné par la Chine, il étudie le chinois pour devenir interprète de la marine, se fait détacher dans le pays, lutte contre une épidémie de peste en Mandchourie, y enseigne la médecine, entreprend une mission archéologique…

Photo de Victor Segalen et Tableau Portrait de Victor Segalen, 1909, par George-Daniel de Monfreid

Partout, Victor Segalen écrit. Son hyperactivité et sa formidable graphomanie masquent sans doute le mal-être qui le mine. Nombre de ses pages ont été écrites dans les vapeurs d'opium.

Certaines déconcerteront le lecteur d'aujourd'hui. Il y a des chances que Les Immémoriaux, épopée maorie, lui restent hermétiques. Mais ses Stèles, des poésies, sont très belles. D'autres textes vont à la rencontre de ces figures mythiques que furent Gauguin et Rimbaud.

Et Segalen laisse de fabuleux et intrigants récits de voyage, le Journal des îles, de Tahiti à Ceylan, ou Briques et tuiles, en Chine. Ses talents de styliste font merveille dans l'observation des peuples, des cultures locales et la description des paysages. Son ironie mordante n'épargne pas ceux qu'il croise, missionnaires et autres colonisateurs. Surtout, loin de tout exotisme, il a tenté avec sincérité de comprendre ceux qui lui étaient autres.

VICTOR SEGALEN, Œuvres I et II
Coffret de deux volumes vendus ensemble
Édition de Christian Doumet
Collection Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard
Parution : 12-11-2020
2 544 pages, sous couverture illustrée, 104 x 169 mm, cartonné
128 Euros - ISBN : 9782072914614
Pour en savoir plus sur l'auteur :
https://fr.wikipedia.org/wiki/Victor_Segalen

NOTRE AVENIR S'ÉCRIT DANS L'OCÉAN

ISABELLE AUTISSIER dialogue avec FRANCIS VALLAT
Propos recueillis par PIERRETTE RIEUBLANDOU

Face aux défis qui nous attendent, changeons de route

Isabelle Autissier et Francis Vallat, deux personnalités bien différentes, venues d'horizons différents, échangent leurs idées sur l'avenir de la planète. Tous deux savent qu'il faut agir sans tarder. Ils partagent aussi une passion ancienne et profonde pour la mer. Leurs analyses peuvent être différentes, les solutions qu'ils mettent en avant peuvent varier. Mais justement, de leurs divergences naît la réflexion, l'avancée de l'analyse et la poursuite des recherches de réponses aux questions fondamentales : Comment vivre demain, en solidarité avec les humains et la nature ? Comment faire « monde commun » ?

Écoutons-les, leur parole est précieuse. Elle dit la réalité de l'ampleur des dégâts, l'urgence, et l'espoir.

Francis Vallat de l'Académie de Marine, a été armateur international pendant 30 ans, connu pour la guerre qu'il a menée contre les « na-

vires poubelles ». Très engagé dans le monde maritime, il est aujourd'hui président d'honneur de l'Institut français de la mer, du Cluster maritime français et de SOS Méditerranée.
Isabelle Autissier est navigatrice, (première femme à boucler un tour du monde en course en solitaire en 1991), ingénieure, présidente du WWF France et auteure d'ouvrages à succès.

En librairie le 17 mars 2021
Éditeur : Bayard
Prix : 17,90 € - 200 pages

LE GUIDE "COLREGS" DES RÈGLES DE BARRE.

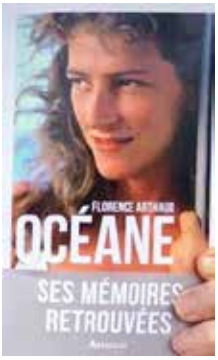
Dokmar Maritime Publishers BV en Hollande a récemment publié la 7ème édition de son titre populaire "The Colregs Guide" écrit par Klaas Van Dokkum.
Le contenu du livre a été entièrement mis à jour. Le même titre est également disponible en néerlandais et en allemand. La convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, également connue sous le nom de "Colregs", s'applique à tous ceux qui prennent la mer. Les règles elles-mêmes et leurs interprétations doivent être claires pour tous, quelle que soit la formation et que l'on soit sur une planche de surf, un bateau de croisière ou un superpétrolier. Grâce aux nombreuses photos et rendus informatiques, le système des feux de navigation sur les différents types de navires devient facilement compréhensible.
Les règles de priorité sont illustrées par des vues du ciel et des passerelles des navires concernés.
Ce livre s'adresse aussi bien à ceux qui s'instruisent seuls qu'aux étudiants de tous niveaux de formation professionnelle.

"The Colregs Guide" (ISBN 978 90 71500 54 1), une publication cartonnée de 224 pages, coûte 35,00 euros, frais de port inclus.
Il peut être acheté dans une librairie spécialisée ou directement auprès de l'éditeur, Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 5052, 4380KB Vlissingen, Pays-Bas.
Phone +31(0)612.3506150,
e-mail: info@dokmar.com,
website www.dokmar.com

Rappel : Retrouvez aussi les cours et publications du professeur de l'enseignement maritime Hervé Baudu sur : http://www.traitedemanoeuvre.fr/cours/colregs/

*Avec en particulier le **"Colregs et Sécurité du trafic maritime"** publié par l'IFPM.*

Collection : Bibliothèque de l'Institut français d'aide à la formation professionnelle maritime
ISBN : 978-2-35743-141-6 –
59 € - 363 pages



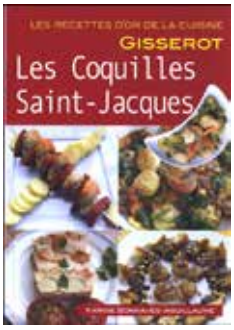
LES MÉMOIRES "PERDUES" DE FLORENCE ARTHAUD

« Ce manuscrit original était dans mes archives depuis 1989 », note le Vannetais Patrick Mahé. C'est en préparant l'inauguration du giratoire Florence Arthaud à Vannes, le 26 août 2018, que l'ex-directeur de Paris Match et Télé 7 jours, s'est replongé dans les mémoires de la première femme à avoir remporté la mythique Route du Rhum en 1990. Une histoire pas banale à l'image de la navigatrice. Le livre devait paraître en 1989 aux Éditions Filipacchi, qui font alors partie du groupe Paris Match. Tout naturellement donc, le manuscrit intitulé **L'Océane** écrit en collaboration avec le Breton Patrick Le Roux, est entre les mains de Patrick Mahé, également directeur éditorial de Filipacchi. *« Florence cherchait pour une course au large, ce que l'on appelle des sponsors d'appoint. On devait faire une avance sur droit pour son livre qui était corrigé à la virgule près et allait partir chez l'imprimeur. »*
Coup de théâtre ! La navigatrice de 30 ans, femme de parole pourtant, met un coup d'arrêt au projet. *« Au dernier moment, elle a eu des scrupules à voir paraître un livre sur une Arthaud chez un autre éditeur que dans la maison d'édition fondée par son grand-père »* se souvient Patrick Mahé, qui garde le manuscrit. *« Par deux fois, lors de sa venue au salon du livre à Vannes, je lui en ai reparlé. Elle me disait : "C'était ma jeunesse, mon enfance… C'est loin tout ça". On en est resté là ».*
Florence décède dans un accident d'hélicoptère à 57 ans, en 2015. En octobre 2018, l'ex-directeur de Paris Match remet finalement les précieux écrits inhumés à Hubert Arthaud, frère cadet de Florence. Après lecture, il s'exclame : *« Ils sont formidables. C'est tellement elle. »* La décision est prise de publier l'œuvre.
Dans ces 240 pages, transpire son amour pour la mer mais également *« pour La Trinité-sur-Mer, le Morbihan, la Bretagne qui resteront tatoués au cœur de Florence »* note Hubert Arthaud dans sa préface

d'Océane (1). Qui se félicite que Patrick Mahé ait pu remettre *« miraculeusement la main sur ce manuscrit "perdu" de Florence. Un inédit, donc »*. 32 ans plus tard, "la fiancée de l'Atlantique" comme elle était surnommée affectueusement, invite le lecteur à cette dernière traversée qui aurait pu ne jamais voir le jour.

Océane, Ses mémoires retrouvées, aux Éditions Arthaud, 240 pages, 19,90 €, est sorti le 17 mars.

(1) Titre finalement choisi car entre-temps un livre de photographies signé de Florence est paru en 2008 sous le nom L'Océane aux éditions Arthaud, déjà.



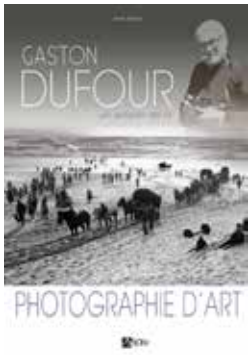
LES COQUILLES SAINT-JACQUES – RECETTES

PAR KARINE BONNAVES-AGUILLAUME
Éditions Jean-Paul Gisserot

Un livre de recettes proposé par Jacques Batteau, un de nos adhérents sympathisant.
Ces derniers temps, ces fameuses coquilles étaient proposées à des prix intéressants. L'occasion de se régaler :
"Pour bien acheter les noix de Saint-Jacques, veiller à ce que la coquille soit fermée. Les coquillages morts, même avec une coquille fermée, ne rendent pas la même sonorité quand on les choque les uns contre les autres. Ils émettent un son mat.
Le corail des coquilles est plus ou moins charnu selon les lieux et les saisons de pêche : il est abondant pour les coquilles de Bretagne du Sud ou de Quiberon et moins dense pour celles de la Rade de Brest ou de la Baie de Saint-Brieuc. Le corail des noix de la Baie de Seine est plus ou moins charnu selon les saisons.
Si l'on ne veut pas le faire soi-même, on peut demander à son poissonnier de préparer les noix sans coquille et avec le corail. Il ne restera qu'à passer les noix de Saint-Jacques sous l'eau avant de les cuisiner afin de les débarrasser des derniers grains de sable.
La Saint-Jacques dispose d'une chair maigre. Ce produit est un peu fragile et a tendance à durcir rapidement. Il n'est pas recommandé de le cuire à feu vif."
Bonnes dégustations crues ou cuites !

Guide broché 64 pages
EAN 978-2755802924
ISBN 2877479331
Prix 2 €

ET POUR TERMINER, VOICI TROIS LIVRES ÉCRITS PAR PLUSIEURS DE NOS ADHÉRENTS.



Auguste Tanqueray, Terre-neuvas et grand-Oncle de Gaston Dufour (Photo Gaston Dufour)

GASTON DUFOUR - UN ARTISAN DE LA PHOTOGRAPHIE D'ART

PAR ANNE DUFOUR-RAMAUGÉ
AUX ÉDITIONS DU SIGNE

Des moments de la vie quotidienne au travers de la photographie !
Grâce à la soigneuse sélection dans le fond familial de sa fille cadette, Anne, d'environ deux-cents photographies de Gaston Dufour, ce livre s'articule autour des principaux thèmes explorés par l'artiste de 1947 à 1990. Il comporte des reportages sur la vie locale, la venue de personnalités telles que Bourvil ou Alan Shepard, et met en lumière des traditions normandes, événements climatiques exceptionnels, les archipels de Chausey et des Minquiers et la station balnéaire d'Agon-Coutainville. Marin et bon vivant, passeur de traditions et de savoir-faire, Gaston Dufour est un réel ambassadeur pour sa commune. Des anecdotes agrémentent l'ouvrage. Souvent réalisées avec un matériel loin d'être sophistiqué, les photographies de Gaston Dufour démontrent sa grande rigueur dans le cadrage et l'éclairage. Légendes et commentaires permettent de les comprendre précisément.

Née en 1972 et originaire d'Agon-Coutainville dans la Manche, Anne Dufour-Ramaugé entretient et légitime l'œuvre de son père, Gaston Dufour, photographe professionnel à Agon-Coutainville de 1947 à 1990. Installée dans le Cotentin, elle est officier de la Marine Marchande, reconvertie depuis plusieurs années dans le secteur portuaire et membre d'HYDROS. Par la publication de cet ouvrage, recueil photographique, elle souhaite lui rendre hommage. Plus encore, elle tient à ce que les clichés de son père largement utilisés dans des publications soient désormais toujours signés Gaston Dufour.

L'atout majeur du livre :
• Cet œuvre couronne ceux qui ont dynamisé la côte Ouest du pays Coutançais et les acteurs locaux.
• Une collection de clichés argen-

tiques rares et recherchés immortalisant des personnalités de renom.
• La découverte de traditions normandes et aux richesses de la mer.

Date de parution : 19 mars 2021
Prix : 29 €
ISBN : 978-2-7468-3949-6
Couverture cartonnée, 208 pages au format 32 x 22 cm
info@editionsdusigne.fr
www.editionsdusigne.fr

LE FIGUIER DE MON PÈRE
PAR VARTAN BERBERIAN AUX ÉDITIONS ANNE CARRIÈRE

Portrait haut en couleur d'une communauté discrète, dure au mal, travailleuse et solidaire, ces mémoires sont un hommage de l'auteur aux siens, à ses parents surtout, réfugiés en France au début des années 1920, après avoir perdu dans le génocide arménien de 1915 presque toute leur parentèle.

Voici le commentaire d'un autre de nos adhérents, François Thomas, adressé à l'auteur, après la lecture de ce livre :
« J'ai lu ton livre avec passion ce week-end. Il y a des livres dont on a du mal à sortir de la lecture et qu'on poursuit tard le soir. Au-delà d'une biographie et d'un hommage magnifique à tes parents et au courage, je voudrais te dire que tu es un "passeur" d'humanisme. Ton livre apporte tout simplement du bien au lecteur, on en sort avec divers sentiments de partage, de solidarité... Je ne sais exprimer tout ce que j'ai ressenti. Malheureusement ces sentiments ont été ternis à la fin du livre par l'historique du génocide dont je ne connaissais pas tous ces détails de l'horreur et là il n'y a plus d'humanité. Tu es OM1, je suis C1NM nous avons tous les deux arrêtés la navigation presque au même âge et pour les mêmes raisons, alors bien sûr nous avons tous les deux au moins deux patries communes : la Marine et la France. Je ne peux revendiquer ta troisième patrie, l'Arménie, mais en tout cas tu m'as donné envie d'y aller.
Oui la vie est faite d'heureux hasards, de chance. Ayant beaucoup travaillé dans les pays du tiers monde, je me suis toujours interrogé sur le destin : pourquoi moi suis-je né dans un certain confort et d'autres dans la misère la plus totale. J'avais un oncle qui était moine qui me disait que dès notre naissance Dieu nous laissait maître de façonner au cours de notre vie ce que nous ferions de nos mains, de nos dons. La direction que nous prenons est le fruit de nombreux hasards.
Je te dis à nouveau un grand merci pour ce que tu as partagé ».

Vartan Berberian est né en France de parents arméniens rescapés du génocide de 1915 à qui il rend hommage dans un récit autobiographique qui témoigne des joies et des vicissitudes de quelques-uns des représentants de la communauté arménienne de la région parisienne. Il y parle aussi de sa vocation professionnelle : devenir marin puis inventeur. OM1, il sera officier mécanicien de la Transat. Il est membre "à vie" d'HYDROS. Il dédie ce livre plein d'optimisme à "ses trois patries : La France, l'Arménie, la Marine".

Livre broché, 360 pages
EAN : 9782843373374
Prix : 20,30 €

COUPS DE GUEULE EN MER
CHEZ ÉLOCOQUENT ÉDITEUR

« Coups de gueule en mer » est un ouvrage collectif dans lequel chaque auteur relate, en un récit personnel et inédit, un temps fort vécu en mer, marqué par une tension qui a conduit à un « coup de gueule » – envers un bateau, un membre d'équipage, envers soi-même ou encore envers la mer…
Chaque récit est illustré par une gravure ou une encre originales.

Les Auteurs :
. Alain CONNAN, commandant de la Marine marchande, co-fondateur de Greenpeace France et de l'ONG Watever, membre d'HYDROS et de l'AFCAN, initiateur du projet d'Hommage à la Marine Marchande française et aux pêcheurs pour leurs comportements héroïques sur mer lors du dernier conflit mondial de 1940 / 1945
. Louis COZAN, gardien de phare
. Yvon FAUCONNIER, navigateur
. Gildas FLAHAULT, peintre
. Hubert de GEVIGNEY, officier de marine, Contre-amiral
. Joseph HARDOUIN, commandant de Marine marchande
. Stéphane HEUET, auteur
. Christophe HUNKELER, avocat maritime
. Alain LABBE, navigateur
. Olivier LAJOUS, officier de marine, Vice-amiral d'escadre
. Anne LIARDET, navigatrice
. Bernadette LOUIS, infirmière embarquée
. Alain LOUYOT, journaliste
. Yves MARRE, aviation sans frontières, co-fondateur de Watever, Friendship
. Lionel MARTIN, capitaine de terre-neuvas

. Danielle QUAINI, commandant de Marine marchande, membre d'HYDROS, Conservatrice du CDM de la FNMM
. Eugène RIGUIDEL, navigateur
. Jean-Marc ROUE, armateur (Brittany Ferries), précédent Président d'Armateurs de France
. Préface par Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNAN, Président du Cluster Maritime Français, du CA de l'ENSM, membre d'HYDROS
. Postface par Jean-Yves LE DRIAN, ministre des Affaires Étrangères

L'éditeur :
L'Élocoquent est une maison d'édition associative (loi de 1901) fondée en 1984, ayant pour objectif de promouvoir la littérature et, plus généralement, la culture artistique contemporaine.
L'impression est réalisée par la S.A.I.G., dernière imprimerie artisanale de France, avec les caractères en plomb provenant de l'imprimerie nationale.
L'Élocoquent,
5bis rue Marcel Allégot
92190 MEUDON
www.elocoquent.com
tél : 01 39 89 57 16

Note : Nous vous avons déjà proposé des ouvrages collectifs de cet éditeur avec la participation d'Alain Connan dans le MMI N° 229.

L'ouvrage est disponible en librairie au prix de 28 Euros.
Livre broché 272 pages.
ISBN 978-2-86826-070-3

LES RENDEZ-VOUS PROFESSIONNELS 2021-2022

2021

- **DU 2 AU 4 JUIN**
NAVEXPO International (salon professionnel de la Navale et du Maritime)
Lorient
- **14 & 15 SEPTEMBRE**
Assises de l'économie de la mer - *Nice (Palais des congrès)*
- **27 & 28 OCTOBRE**
Global Maritime Forum's Annual Summit
Londres

LES CONFÉRENCES DE L'AAMM 2021

PARIS Mercredi à 17h30 - salle des mariages de la mairie du 16ème arrondissement
- **Date à confirmer** *« Les Messageries Maritimes à Hong Kong »* - François Drémeaux
- **Date à confirmer** *« Câbles sous-marins et Internet. Quelle Histoire ! »* - Emmanuel Decugis
- **Date à confirmer** *« Histoire de l'association French Lines »* - Dorian Dallongeville
- **Date à confirmer** *« Restauration du Canot de l'Empereur »* - Olivier Quiquempois

TOULON (mardi à 15h) renseignements et réservations sur toulon@musee-marine.fr (lien vers conférence zoom transmis 15 jours avant la conférence)
- **18 OU 25 MAI** *« Les Saint-Philippe et la construction des vaisseaux de 1er rang au début du règne de Louis XIV »* - Patrick Villiers
- **11 MAI** *« Les navires hôpitaux »* - Médecin général (2S) J. Le Vot
- **8 JUIN** *« Souffleur, un sous-marin oublié »* - Marc Langleur

LES RENDEZ-VOUS CULTURELS 2021-2022

2021

- **À PARTIR DE FÉVRIER**
« SHOM : 300 ans d'hydrographie française » Exposition - Brest (Ateliers des Capucins)

- **JUSQU'AU 31 JUILLET 2021**
« La face cachée des hélices »
Exposition - Nantes (Maison des Hommes et des Techniques - 2bis, bd Léon Bureau)
www.maison-hommes-techniques.fr

2022

11 & 12 MARS
« Les croisicais et la mer - se tourner vers l'avenir sans renier le passé » - colloque et expositions - Le Croisic
https://caracteres-pcc.opci-ethnodoc.fr/le-croisic-2/

SITE DE NANTES :
En 2022, le site nantais de l'ENSM rejoindra l'École Centrale.

Le permis de construire a été déposé « récemment », précise-t-on à l'ENSM. Un nouveau bâtiment va être construit sur le campus de l'École Centrale de Nantes pour accueillir les étudiants de l'antenne nantaise de l'ENSM, « avec une entrée dans les lieux en 2022 ».

Actuellement, le site nantais de l'ENSM se trouve dans le très grand bâtiment historique de l'Hydro, à proximité du quai de la Fosse, près du centre de Nantes où nous devions organiser l'assemblée générale de l'association en 2020 s'il n'y avait pas eu la Covid-19. Des locaux qui sont partagés avec l'École Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer, qui devrait, quant à elle, déménager vers Le Havre.

Selon le plan de spécialité de l'ENSM, le site nantais accueillera le cursus des ingénieurs génie maritime. (D'après : Mer et Marine)

LE NOUVEAU SIMULATEUR "MACHINE" DU SITE MALOUIN DE L'ENSM

Depuis début février, le site malouin de l'École Nationale Supérieure Maritime dispose d'une réplique de salle des machines hyperréaliste. Un outil conçu par la société Barillec Marine. Pouvoir se former sur un simulateur de salle des machines plus vrai que nature, sans avoir à embarquer sur un navire : c'est ce que pourront faire les étudiants de l'Hydro de Saint-Malo, à partir de la rentrée de septembre prochain.

L'Hydro qui doit déménager d'ici deux ans, dispose maintenant d'un outil de pointe. Quelques mois seront nécessaires pour sa prise en main par les enseignants, avant que les élèves officiers mécaniciens ne puissent en disposer, pour leurs travaux pratiques.

Dans le cadre de ses investissements pour améliorer sa performance et la qualité de la formation des marins, l'ENSM a retenu l'offre proposée par Barillec Marine lors de sa consultation lancée en 2019 visant à réaliser « un simulateur de propulsion et un banc de couplage de groupes électrogènes », véritable « jumeau numérique » pour la formation des apprenants de son site de Saint-Malo. La demande de l'ENSM portait sur un produit industriel qui soit au plus près de la réalité du métier afin de former les futurs navigants avec les outils qu'ils utiliseront au quotidien dans l'exercice de leur profession. Les produits du marché destiné à la formation, s'ils répondent à des besoins pédagogiques n'ont pas ce réalisme.

Banc de couplage de la réplique de la salle des machines livrée à l'ENSM début février. (Photo : ENSM)

Barillec Marine a proposé de "miniaturiser" une installation existante avec toutes ses fonctionnalités. L'entreprise a travaillé sur trois composantes pour un outil complet et réaliste :

- Un tableau principal d'une installation diesel-électrique et ses deux groupes électrogènes (simulateurs)
- Un PMS « Power Management System » et sa supervision, pour la gestion de l'énergie à bord et les interfaces associées, intégrant les sous-systèmes (gros consommateurs : propulsion, froid/climatisation)
- Un simulateur de propulsion électrique.

Cet ensemble représente un concentré du savoir-faire de Barillec Marine qui, rappelons-le, a développé ses premiers systèmes de propulsion diesel-électrique il y a plus de 20 ans. Concrètement, le système est en tous points identique à une installation d'une puissance type de production de 3 000 kVA qui a été ramenée à environnement 20 kVA. Il s'agit d'une puissance adaptée à tous types de navires marchands. Le système propulsif de référence, d'une puissance de 2 000 kW a lui été ramené à environ 6 kW. C'est cet abaissement des puissances de produits industriels habituellement utilisés à bord et conçus par des fabricants de renom – depuis les systèmes de propulsion et de production à la gestion de l'énergie – qui représentait un véritable défi.

Barillec Marine, basée à Concarneau, livre d'habitude des systèmes de propulsion électrique et hybride bien réels pour des navires. Mais cette fois, c'est une réplique réaliste d'une salle des machines que l'entreprise a livrée à l'Hydro de Saint-Malo. *« C'est notre premier simulateur à vocation pédagogique. Il n'y a pas de suite prévue, mais c'était une bonne stratégie pour notre image. L'ENSM forme des officiers de la marine marchande réputés. C'est bien de pouvoir afficher notre marque dans une école aussi reconnue »,* développe Matthieu Blanc, le dirigeant de Barillec Marine.
Pari réussi pour Barillec Marine qui est très fière d'accompagner l'engagement des enseignants de l'ENSM et la jeune génération dans le déploiement de technologies d'avenir. Les étudiants de l'ENSM sont les navigants et futurs chefs mécaniciens qui demain seront aussi les clients-utilisateurs des technologies et des produits développés et intégrés par Barillec Marine.
L'utilisation de ce système permettra aux apprenants d'acquérir les compétences en électrotechnique et automatismes indispensables à la conduite des machines des navires de nouvelle génération : synchro-couplage (fonctionnement en parallèle des groupes électrogènes) ; conduite économe des machines et du navire (au travers des outils de gestion de l'énergie "Power Management System") ; propulsion électrique ; supervision de l'ensemble des systèmes ; systèmes de sécurité et tous les automatismes associés…
La conception et la fourniture de l'équipement sont assorties d'une prestation de services. Les ingénieurs de Barillec Marine vont aussi former les enseignants à la conduite et à la surveillance de cette réplique hyper-réaliste de salle des machines. Cette nouvelle acquisition combinant un outil de pointe et le savoir-faire pour l'utiliser confère à l'ENSM un atout de plus pour propulser ses formations machine vers l'excellence maritime.

https://www.barillec-marine.com/

SITE DU HAVRE - L'ENSAM (ÉCOLE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ET DE L'ADMINISTRATION DE LA MER) DÉMÉNAGE AU HAVRE

Implantée à Nantes l'ENSAM va s'installer progressivement au Havre, d'ici le 1er septembre 2021. L'ENSAM a été créée en 2012 pour regrouper l'ensemble des cursus de formation des affaires maritimes sur le site de Nantes. Elle est l'héritière des différentes écoles chargées depuis 1912 de la formation des administrateurs de l'inscription maritime, puis des affaires maritimes.

Elle regroupe sous la même entité une grande école militaire et un centre de formation civil. La première assure la formation initiale des administrateurs des affaires maritimes (AAM), officiers de carrière de la Marine nationale. La seconde dispense la formation initiale et continue des agents de l'administration chargée de la mer et du littoral. L'ENSAM peut également recevoir des stagiaires des établissements publics, des collectivités territoriales ou du secteur privé ainsi que des stagiaires étrangers.

Le 23 février 2021, c'est la rentrée de l'ENSAM sur le site ENSM du Havre. Caroline Grégoire, directrice générale et Philippe Livet, directeur du site du Havre sont venus souhaiter la bienvenue aux étudiants en présence d'Édouard Perrier, directeur de l'ENSAM.

C'est dans les locaux de l'ENSM au Havre que commence déjà à s'installer l'équipe de seize personnes de l'École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer : direction, chefs de département et coordonnateurs pédagogiques.

L'école, qui assure les formations à caractère maritime du ministère de la Mer, était jusque-là hébergée dans les locaux de l'ENSM de Nantes (Loire-Atlantique), qui doit elle-même déménager. *« Nous serons au Havre au cœur de l'ENSM et du campus, à proximité de Sciences Po et de la faculté de droit, avec qui nous allons développer des partenariats »*, se réjouit son directeur, Édouard Perrier.
L'école forme les agents publics et les fonctionnaires à tout ce qui concerne la conception, l'administration et le contrôle des activités maritimes, comme la sûreté maritime, les polices exercées en mer, l'action de l'État en mer, l'environnement marin…
Environ 1 500 personnes sont accueillies chaque année en formation continue. En formation initiale, l'ENSAM compte une trentaine d'élèves officiers au sein de son école militaire, recrutés sur concours et diplômés en deux ans de l'École d'administration des affaires maritimes. Sont également formés des ingénieurs des travaux publics de l'État, dans le domaine de la sécurité des navires.

Pour en savoir plus :
www.ecole-affaires-maritimes.fr

https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89cole_nationale_de_la_s%C3%A9curit%C3%A9_et_de_l%27administration_de_la_mer

https://www.fonction-publique.gouv.fr/score/fiche-ecole/lecole-nationale-de-la-securite-et-de-ladministration-de-la-mer-ensam-44-nantes

HYDRO SAILING TEAM AU HAVRE

Salut à tous !
Comme promis, découvrez notre nouvelle équipe qui compose notre bureau.
Nous essayons de mettre tout en place malgré les restrictions liées à la Covid, pour maintenir au maximum nos activités.
En attendant que les choses reviennent à la normale, nous vous présentons le nouveau bureau de votre association de voile Hydro Sailing Team. Elle est composée de deux OCQPI3, un OCQPI2 et un M1.
Nous espérons que les activités nautiques reprendront vite pour que nous puissions à nouveau nous retrouver sur l'eau.

L'équipe HST
https://hst-lh.weebly.com/

Le 15 février dernier, au vu de la situation sanitaire et des différentes restrictions sur la voile en équipage, l'Hydro Sailing Team avait annoncé le report de sa régate phare, l'Hydro's Cup, aux 23 et 24 avril 2021. Nous venons de recevoir un nouveau message reportant finalement l'Hydro's Cup après l'été :

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,
Suite aux dernières annonces présidentielles, nous sommes malheureusement contraints, une fois de plus, de reporter l'Hydro's Cup 2021.
Toute l'équipe composée des élèves de la marine marchande du Havre se sont efforcés de trouver une nouvelle date. C'est donc les ***16 & 17 Octobre 2021*** *que nous vous donnons rendez-vous. Une pierre deux coups, ce sera également l'occasion de partager l'ouverture du village de la Transat Jacques Vabre !*
Vous êtes toujours chaleureusement invité à la remise des prix le dimanche 17 Octobre 2021. Et pour les plus courageux d'entre vous, nous serions ravis de vous voir participer à notre régate en tant que régatier. Alors n'hésitez pas à sortir les cirés et concurrencer les Hydros !
N'hésitez pas à nous contacter pour plus d'informations, par mail ou par téléphone.
Au plaisir de vous retrouver – dans de meilleures conditions – les 16 et 17 Octobre prochains.
Sincères salutations.

Noé Tschöpe,
Président Hydro Sailing Team -
hydrosailingteam@supmaritime.fr

SITE DE MARSEILLE :

Des nouvelles du projet **Au Rad'Lô** dont nous vous avons déjà parlé plusieurs fois, l'association d'expériences de survie en mer.
Romain Le Map, le président d'Au Rad'Lô, vient de nous envoyer le message suivant :
« J'ai le regret de vous informer que l'expérience Au Rad'Lô, prévue pour la fin mai, a dû être annulée. En effet la situation sanitaire et l'annonce de ce troisième confinement nous empêchent de la réaliser dans des conditions convenables.
Une grande partie des membres d'Au Rad'Lô va être amenée à quitter Marseille pour Le Havre d'ici quelques mois. Mais nous allons profiter de cette fin d'année scolaire pour former une nouvelle équipe parmi les premières et deuxièmes années qui pourra reprendre le flambeau. Et si les conditions sanitaires s'améliorent et si l'école ne nous complique pas la tâche, alors ils pourront, je l'espère, réaliser enfin cette expérience.
Je tenais enfin à vous remercier pour le soutien dont vous nous avez fait part, et cela depuis le début de notre projet.
Bien cordialement, Romain Le Map. »

Nous remercions Romain Le Map de nous avoir régulièrement tenu informé de la situation du projet et pour son engagement avec l'équipe d'Au Rad'Lô. Nous espérons que le projet pourra se poursuivre.

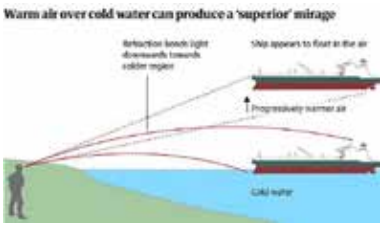
UNE VAGUE DE 24,60 M DE HAUTEUR MESURÉE AU LARGE DE L'ÎLE D'OUESSANT

C'est ce qu'on appelle un monstre d'eau. Une vague déferlante géante de 24,6 m (de creux à crête) relevée cet hiver en trois dimensions grâce à un système de caméras en stéréo-vidéo. Le tout déployé sur le phare de la Jument, au large d'Ouessant, dans le Finistère, par les équipes de France énergies marines. C'est plus encore que la vague de 17,4 m enregistrée récemment aux Pierres Noires (au large du Conquet).
Ce phénomène des vagues géantes, bien connu des marins et des gardiens de phares, est au cœur d'une étude menée par France énergies marines sur l'impact de ces monstres de plusieurs tonnes, développant une énergie considérable, sur les éoliennes en mer.
« Les déferlantes constituent un danger particulier, en raison des efforts extrêmes qu'elles peuvent induire sur les superstructures. Pour affiner le dimensionnement des éoliennes offshores et garantir leur résistance aux événements de tempêtes, il est important de collecter des informations sur les occurrences et les caractéristiques des déferlantes ainsi que sur les forces qu'elles engendrent », écrit France énergies marines dans un communiqué de presse.

C'est dans le cadre de cette étude, menée en se servant du phare de la Jument comme modèle à l'échelle 1, que la vague de 24,6 m a été relevée cet hiver par les équipes de France énergies marines. (D'après article de Ouest France du 19/02/2021)

Sur la couverture de ce numéro de MMI, retrouvez la photo du phare de La Jument vu lors de la tempête Ruzica, le 7 février 2016, prise par Ronan Follic, remarquable photographe breton dont vous pouvez retrouver les œuvres sur : https://ronanfollic.fr

UN NAVIRE QUI LÉVITE AU-DESSUS DE L'EAU ? L'ÉTONNANTE PHOTO QUI A RENDU FOU LES INTERNAUTES



Cette image étonnante a été prise près des côtes de Falmouth sur le littoral des Cornouailles au sud-ouest de l'Angleterre. Il s'agit en fait d'une illusion d'optique très rare.
David Morris, l'auteur de la photo, s'est dit "stupéfié" après avoir capturé le mirage. Alors phénomène surnaturel ou simple illusion d'optique ? Le météorologiste de la BBC David Braine a expliqué le phénomène. Il s'agit d'un "mirage supérieur", une illusion répandue en Arctique, plus rare au Royaume-Uni mais qui peut avoir lieu en hiver. Le phénomène est possible quand des conditions atmosphériques bien précises sont réunies.
« Les mirages supérieurs se produisent à cause d'une condition climatique appelée inversion de la température. Quand l'air froid repose près de la mer avec de l'air plus chaud au-dessus », explique David Braine. *« Comme l'air froid est plus dense que l'air chaud, il courbe la lumière en direction des yeux d'une personne qui se tient sur terre ou sur la côte, ce qui change l'apparence d'un objet lointain »,* continue le météorologiste.
Ici, le mirage supérieur nous donne l'impression qu'un navire flotte au-dessus de l'eau, mais il peut causer d'autres illusions d'optique. *« Parfois un objet en dessous de l'horizon peut devenir visible »,* précise David Braine.