



# *Avis de Beau Temps*

*Newsletter de la Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des Marins*

*Automne 2018*



## *Le mot du Président*



Chère amie, cher ami,

J'espère que l'été vous aura offert d'agréables moments. L'automne est là et avec lui ce second "Avis de beau temps" qui succède au numéro 0, essai du début juillet, lequel a recueilli des réactions très encourageantes et instructives pour l'équipe de José PERROT.

La diversité et l'intérêt des rubriques abordées dans ce numéro 1 vous permettront de constater que l'enthousiasme de nos rédacteurs est bien réel. Un coup de projecteur sera donné à chaque édition sur l'un de nos membres pour permettre à tous de prendre conscience de la riche diversité des médaillés maritimes, le premier nous présente Pierre BARBLEU.

Notre littérateur de la mer René MONIOT-BEAUMONT nous a concocté l'un de ses petits textes militants dont il a le secret.

Pierre RAYMOND vous invite à vous mobiliser pour alimenter la prochaine édition de nos prix littéraires. Quelques sections vous informent de leurs activités, et le pêle-mêle vous présente un échantillon d'informations maritimes. Au niveau fédéral, le bulletin n° 62 qui fait le compte-rendu du congrès de Marseille, est en cours de finalisation par Jean-Yves NICOLAS.

Le bureau se réunit le 3 octobre au siège notamment pour valider la nouvelle organisation de la gestion des membres préparée sous la houlette de Patrick GUILLOU et les nouvelles dispositions fiscales élaborées avec Fabrice VIOLA. Elles seront soumises à l'approbation du conseil d'administration qui se tiendra début décembre à Paris.

Je vous invite également à aller sur le site internet de la FNMM entretenu par Daniel MARIE où vous trouverez des informations détaillées et abondamment illustrées sur les activités des sections et de la fédération. Vous y disposez maintenant d'un forum de discussion et d'échanges.

Nous espérons que vous aurez plaisir à lire ce numéro 1. Nous restons à votre écoute.

*Jean-Claude Denayer*



## *Le Congrès National 2019 en Normandie*



### **Mise en Seine les 6 - 7 et 8 Juin**

**L'ambition :** pour le plus grand bonheur des congressistes et la valorisation de la fédération organiser un congrès hors norme, en bénéficiant de l'attractivité maritime & touristique de l'Armada de la Liberté

**Port d'attache : Le Havre.** Cette période sera chargée en événements festifs en Normandie, L'Armada connaîtra un succès renouvelé avec des centaines de milliers de visiteurs.

Au Havre il est aussi prévu beaucoup d'événements dont des matches de la coupe du monde de football féminin mais on peut espérer une meilleure disponibilité des hôtels. Nous vous encourageons cependant à réserver très rapidement.

N'hésitez pas à prendre contact avec la section SMA organisatrice du congrès : [meritemaritime@gmail.com](mailto:meritemaritime@gmail.com)

#### **6 juin 2019 au Havre**

10H00 Réunion du bureau fédéral suivie d'un déjeuner

14h00 Réunion Conseil d'Administration

16h45 Dépôt de gerbe en mer

18 H00 Réception à la Mairie du Havre

20H00 Dîner des membres du Conseil d'Administration et de leurs accompagnants au Club des Régates du Havre.



#### **7 juin 2019 Escale à Rouen**

8H20 Départ du Havre en autocars des Congressistes, cap sur Rouen

9H30 Arrivée des autocars à l'hôtel du département à Rouen

Accueil café et distribution des badges aux participants

10H00 Ouverture du Congrès - Assemblée Générale.

12H20 fin de l'Assemblée Générale

Visite de l'exposition de peintres de la marine dans le hall de l'Hôtel du Département.

12H30 Apéritif offert par le Président du Département de Seine-Maritime.

13h00 Cocktail-déjeunatoire dans les salons de l'Hôtel du Département.

Cérémonie de remise des Prix Littéraires.

15H00 et 16H00 Revue navale des navires de l'Armada en vedette. (Prestation offerte par le Grand Port Maritime de Rouen)

17H30 Visite libre du site Armada. Possibilité de déplacement par petit train touristique.

Fin de journée en cours de finalisation avec probablement 2 options d'horaires d'appareillage pour Le Havre en autocars.



#### **8 juin 2019 : La Baie de Seine, excursions, découverte**

##### **Option 1 : Excursion le long de la Côte d'Albâtre**

8H30 Appareillage du Havre en autocars

9H45 Arrivée Fécamp : visite du nouveau musée Des Pêcheries

11H30 Hommage aux marins disparus au nouveau mémorial sur la Côte de la Vierge

12H25 Déjeuner à Sassetôt-le-Mauconduit au Château de Sissi

16H00 Visite du charmant village de Veules les Roses, arrosé par le plus petit fleuve de France

Retour par le cimetière marin de Varengeville

18H00 Arrivée au Havre

##### **Option 2 : Escale au Havre**

10 h00 Diverses visites thématiques par petits groupes vous seront proposées pour découvrir le port et la ville (inscrite au Patrimoine Mondial de l'UNESCO) : visite du port, découverte du nouveau bâtiment de l'ENSM et de son simulateur de navigation, bibliothèque Espace Oscar Niemeyer, appartement témoin de la reconstruction Auguste Perret, maison de l'armateur, Musée d'Art Moderne et sa fabuleuse collection de tableaux impressionnistes, les jardins suspendus...

### **Branle bas !**

Comme chaque année, les auteurs, éditeurs, libraires vont être contactés pour alimenter la liste des ouvrages sélectionnés de nos prix "Ecume de Mer" et "Commandant Jean Loreau".

Il est souhaité que les présidents de section de notre Fédération, les membres de ses diverses instances, membres du jury, et tous les membres de notre Fédération, et/ou lecteurs d'ouvrages en langue française se mobilisent pour signaler les ouvrages mettant en valeur l'Humanité Maritime.

Il faut continuer à faire progresser l'audience de nos prix que l'on signale au jury des ouvrages ayant retenu l'attention de leur lecteur ou dont le sujet mérite d'être mis en valeur dans le cadre de nos prix.

Un plus large choix permettra une sélection optimale des ouvrages qui concourent, minimisant ainsi le risque de passer à côté d'un écrit qui a retenu notre attention ou nous a donné un grand plaisir à sa lecture.

Si vous avez à proximité une librairie réputée type Mollard à Bordeaux, Dialogues à Brest, Lorient, Marseille, Rochefort etc... consultez la ou le responsable du rayon concerné par nos prix il y a matière à recueillir des titres intéressants.

Je vous remercie par avance de me communiquer par mail [ecume2mer@orange.fr](mailto:ecume2mer@orange.fr) les résultats de vos cogitations consultations, lectures.

Je contacterai les auteurs et les éditeurs.

*Pierre Raymond - Président du Jury*

---

### Coup de Projecteur

*L'objet de cette rubrique est de montrer la qualité et la diversité des adhérents de notre fédération au travers de quelques portraits rapidement brossés.*

**Pierre Barbleu** est natif d'une contrée où l'océan n'est qu'un lointain espoir, Wattrelos. Cependant, à l'adolescence, la découverte de la voile sur dériveur impactera définitivement ses choix professionnels.



Au tournant du XXème siècle on parlait exclusivement de marine en bois et marine en fer. L'évolution des technologies a élargi le choix et la démonstration du Docteur Bombard dans sa traversée de l'Atlantique sur un esquif en caoutchouc a certainement influé sur les choix du jeune ingénieur diplômé de l'IFC (Institut Français du Caoutchouc).

### Le site FNMM, outil polyvalent

Le nouveau site de la Fédération se veut en effet polyvalent. De nombreux adhérents le visitent quotidiennement et les plus assidus contribuent depuis sa mise en place il y a un an, à son évolution afin de répondre à toutes les attentes.... merci infiniment pour cette collaboration.

Un site polyvalent pourquoi ?...Les Gens de mer, ces marins livrés à leurs seules initiatives, savent bien l'efficacité d'un outil autonome.

Nous offrons ainsi un moyen qui leur appartient et qui puisse répondre à leurs besoins (administration, formulaires, fiches, memo... pour les responsables de section), à leurs recherches (patrimoine CDM, nominations, promotions MM et MH, littérature maritime, prix littéraires... pour tous) etc....

De plus, pour parfaire une communication efficace, sécurisée et moderne, pour répondre à la demande, un forum interactif a été mis en place. Il est totalement sécurisé. Vous pourrez échanger, interroger, rechercher... Il suffit d'un « Clic » et cette plate-forme vous appartient !!!

<https://www.meritemaritime-fnmm.com/>

*Bonne navigation*

*Navicalement vôtre*

*Daniel MARIÉ*

---

En 1968, il travaille sur le développement et la production des bateaux pneumatiques Angevinière, Ariel, Bombard et Sillinger mais aussi ensuite comme Directeur d'usine produisant les radeaux de survie pour la plaisance, la pêche, le commerce et les combinaisons d'évacuation des sous-marins nucléaires (développées avec la Marine Nationale à Toulon). Il poursuit sa carrière chez Zodiac, au sein de la division marine de 1981 à 2008.

Au cours de ces années, il est l'interlocuteur privilégié d'Alain Bombard et du Commandant Cousteau qu'il rencontre régulièrement pour des opérations et développements divers.

Son engagement associatif dans les domaines maritimes est significatif puisque au cours de sa carrière il a été : Membre créateur puis Président de l'Association pour la Plaisance Ecoresponsable, Vice - Président de la Fédération des Industries Nautiques, Président de l'Institut de Certification et Normalisation dans le Nautisme, Président en alternance de l'International and Safety Survival Equipment Trade Association, animateur du groupe de travail WG 15 de l'ISO, groupe en charge de la normalisation internationale des radeaux de survie plaisance...

En bref, une carrière et des engagements dans le monde maritime, au service des hommes qui travaillent sur la mer, qui sont passionnés par la mer. Chevalier du Mérite Maritime en 2009, il est depuis 2015 le Président de la section Ile de France.

## Vue de la timonerie :

### Où est passé le sens marin ?

Rien n'est plus facile de constater que la profusion de l'outillage tue la technique ou la concentre en quelques cerveaux, en quelques mains. Regarder ce qu'est devenue l'usine du XX<sup>e</sup> siècle ; je crois que le XXI<sup>e</sup> démarre bien aussi. Quand je regarde ce qui a été une grande partie de ma vie d'officier de navigation, je vois l'art du navigateur s'écourter, s'appauvrir, se tronquer en fonctions étroites à mesure que les instruments les plus perfectionnés envahissent les passerelles. Les navires sont plus maniables, il faut admettre que le voilier de nos anciens long-courriers, ce bel animal rétif, demandait au capitaine et à tout l'équipage beaucoup plus qu'un paquebot placide, inattentif aux bizarreries des vents et aux fureurs des mers.

À force de raffiner ses appareils devenus automatiques, le marin a fini par leur remettre ses plus hautes prérogatives. « N'ayant plus de contact immédiat avec l'univers, il retombe à une maladresse qui le rabaisse au-dessous du primitif, voire de l'animal. Les pseudo-techniques qu'il fait proliférer vivent désormais en dehors de lui, sans lui, contre lui. » Écrit L. Duplessis.

Une technique n'est autre chose qu'un système de règles. Elle peut être sans résultats tangibles comme dans les transports. Elle peut exister sans outillage et consister en un faisceau de principes et de préceptes qui guident la conduite de l'homme dans ses activités.

Le robot ne va pas tarder à pointer son nez au coin de la coursive et les navires n'auront plus d'équipage.

René Moniot Beaumont  
Littérateur de la mer



## Pêle-Mêle

... **Des marins** : Selon le « China Daily » la Chine manque de marins. Cette réticence à embarquer serait un phénomène nouveau, il y a quarante ans cette profession était respectée et un emploi dans la marine marchande recherché en raison des salaires élevés et de la perspective de grands voyages à travers le monde... cela serait presque le contraire aujourd'hui. Etre marin est un emploi temporaire. Ce qui semble décourager le plus les aspirants marins, c'est le temps passé en mer. D'après le journal, les membres d'équipage passent de sept à neuf mois en mer pendant chaque voyage et, à leur retour, ils ont de trois à cinq mois de vacances. Mais, d'après un marin employé de Cosco, cela peut être nettement moins. Il semble paradoxal que, avec une population de 1,4 milliard de personnes, il y ait si peu de volontaires en Chine au pied marin. (lu dans les Echos du 28 juin).

Dans l'Antenne du 19 Juillet on pouvait lire que la flotte européenne comptait plus de 260 000 marins : 174 780 marins (officiers et capitaines) avaient un certificat (CoC) provenant d'un État membre en 2016 et 87 802 provenaient d'un État hors de l'UE, mais avec un certificat reconnu par cette dernière. Soit 262 582 marins en tout, recense le [troisième rapport statistique de l'Agence européenne de sécurité maritime](#) sur le sujet. Royaume-Uni, Pologne, Grèce, France et Italie sont les cinq plus gros pourvoyeurs de marins. Les marins non européens viennent principalement des Philippines, d'Ukraine, Russie, Inde et Turquie.

Si l'on en croit le rapport annuel de l'Union Européenne, « l'économie bleue » dans l'UE représente globalement 3,5 millions d'emplois, un chiffre d'affaires de 566 milliards d'euros dont 174 milliards de valeur ajoutée.



**...Des navires** : leur taille n'en finit pas de grandir. Si l'on considère le port en lourd, 95% du marché de la construction navale se situe en Asie, la Chine occupant la première place avec plus de 40% du marché, la Corée du Sud et le Japon se disputant la seconde place. Le prix pour la construction des navires a flambé l'année passée du fait de la demande et du coût de l'acier. Le transport maritime est bien entendu intimement lié à l'économie mondiale et les taux de frets reflètent parfaitement l'humeur des marchés. Selon BRS l'an dernier le niveau de commande de navires a bondi de 169% par rapport à 2016. Les commandes de transporteurs de gaz ont pratiquement triplé en 2017 mais vu le volume des échanges de ce produit la mise en service de la moitié des navires en commande (20) a été repoussée. Pour cette même année le volume des navires, tous types confondus, envoyés à la démolition a considérablement chuté. Cependant la perspective de 2020 avec la réduction des oxydes d'azote dans les carburants devrait accélérer la mise au rebut de nombreux navires dont les travaux de mise aux normes ne seront pas économiquement justifiables. Quant au marché de la croisière il est toujours en expansion, impliquant de nouvelles constructions de gros navires, on pourra aussi noter le développement de la flotte de petits navires spécialement conçus pour les zones polaires. Les chantiers navals européens restent de loin les leaders sur cette activité même si Fincantieri s'est associé à des chantiers chinois pour la constructions de navires pour le groupe Carnival, livrables en 2023. Les navires de croisière s'avèrent être de gros pollueurs de l'air aussi des efforts sont déployés pour les rendre plus propres, les premiers navires propulsés au gaz naturel liquéfié ont récemment vu le jour.

Une autre activité maritime est en plein développement et en complète mutation : le « grand yachting ». Il s'agit maintenant d'une véritable industrie qui nécessite une réglementation particulière. On compte aujourd'hui plus de 130 « embarcations » de plus de 70 m à travers le monde. Leur affrètement est une véritable activité qui demande professionnalisme, d'autant plus que leur utilisation ne les limite plus au longes côtes méditerranéennes ou caribéennes. *(ce paragraphe a été rédigé en se basant sur des infos de BRS).*

L'activité « conteneurs » est peut être la plus impressionnante. La taille des navires est en évolution constante, le nombre d'armateurs est de

son côté en diminution, résultat des nombreux rachats et absorptions, dernier exemple en date le Chinois COSCO rachète OOCL. Plus de 5000 navires porte conteneurs sillonnent mers et océans du globe ce qui représente une capacité globale de transport de plus de 21 millions de boîtes...).

**... Des ports** : L'évolution de la conteneurisation a redistribué les cartes des routes maritimes, bon nombre de ports qui n'ont pu s'adapter aux nouvelles données sont sortis des « loops ».

Selon « l'Antenne », 135 ports dits « millionnaires » contrôlent 84% du trafic conteneurisé mondial, contre 58% en 2016. Pas moins de 15 ports (pour l'essentiel situés en Asie) ont achevé l'année sur un trafic de plus de 10 millions d'EVP. Seuls ports européens à faire partie de ce club : Rotterdam (13,7 M EVP) et Anvers (10,45 MEVP). Ils sont avec Dubaï les seuls non asiatiques.

Les ports français, Le Havre (2,88 M EVP) et Marseille (1,36M EVP), pointent respectivement à la 62<sup>ème</sup> et 107<sup>ème</sup> place.

A l'instar de leurs concurrents du nord de l'Europe, Marseille et Le Havre ont lancé d'ambitieux projets de smart port. Le Havre a élaboré un projet nommé Smart Port City, il s'agit d'un projet sur 10 ans, associant pouvoirs publics, entreprises et universitaires, s'appuyant sur trois axes de développement : la transformation technologique, la transition écologique et la construction d'une meilleure interface entre la ville et le port. Marseille, de son côté, a mis en place un projet de recherche et d'innovation, Brain Port Community, s'appuyant sur l'écosystème local de start-up et de chercheurs universitaires.



Les deux ports disposent déjà d'un système informatique efficace, permettant de tracer et d'enregistrer les marchandises dès avant leur arrivée sur le port. L'une de leurs grandes ambitions est de basculer vers une logistique prédictive : en agrégeant l'historique des données de transit de marchandises et en les analysant à l'aide d'intelligences artificielles dédiées, il deviendra possible, pour les gestionnaires du port, de planifier différents scénarios logistiques en fonction de son activité. Ces logiciels permettront aussi d'informer les clients, en temps réel, de l'endroit où se trouvent leurs marchandises sur le port. Second axe de travail d'importance : améliorer la circulation des véhicules venant récupérer ou déposer des marchandises dans le port. Il s'agit de truffier de capteurs les voies de

circulations de la zone portuaire et de ses environs, et de coupler ces informations avec celles de l'activité du port. Le conteneur connecté est un autre outil d'avenir que veulent développer Le Havre et Marseille en s'équipant du système informatique permettant de les utiliser, et en incitant les entreprises de logistique maritime avec lesquels ils travaillent à les choisir. (lu dans la newsletter d'Armateurs de France)



**... de la pêche :** le moins que l'on puisse affirmer est que les négociations du Brexit, sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne, entraîne de vrais interrogations sur l'activité des pêcheurs français et européens qui exercent une activité dans des eaux qui bientôt pourraient être accessibles aux seuls 11 000 marins pêcheurs britanniques.

Les négociations du Brexit sont complexes, très complexes, avec de nombreux tiroirs et chausse-trappes, de l'intox. Reconnaissons notre incompetence à traiter de ce sujet que nous souhaiterions tous voir se conclure sur un accord équilibré pour toutes les parties prenantes.

Selon F3 Pays de Loire, les Français consomment annuellement 35 kilos de poissons, La France est le 4<sup>ème</sup> producteur européen de pêche et d'aquaculture (derrière l'Espagne, le Royaume Uni et le Danemark). 13400 marins naviguent à la pêche et l'activité génère un chiffre d'affaires de 1,7 milliards d'euros.

**... des autres activités liées à la mer :** beaucoup d'autres activités connues et moins connues nous concernent. Nous nous efforcerons de les aborder au fil des numéros, n'hésitez pas à nous fournir des informations.



*“Avis de Beau Temps” bulletin trimestriel de la  
Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des Marins  
72, Rue de la République - 13002 MARSEILLE  
Président Jean-Claude DENAYER  
Courriel : [president@merite-maritime.com](mailto:president@merite-maritime.com)  
Site FNMM : [www.meritemaritime-fnmm.com](http://www.meritemaritime-fnmm.com)  
Courriel CDM : [centredoc@merite-maritime.com](mailto:centredoc@merite-maritime.com)*