



Avis de Beau Temps

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

Mars 2019

Le mot du Président



Chère amie, cher ami,
En cette période qui marque le passage de l'hiver au printemps, prennent place les assemblées générales des sections, moments de rassemblement régionaux marqués cette année par la présence d'un membre du bureau fédéral.

Vous avez reçu le mini-bulletin qui vous a donné les détails du congrès national. Notre ami José PERROT pour ce cinquième numéro de notre "Avis de beau temps" vous fournit bon nombre d'éléments pratiques pour vous faciliter l'accès à notre prochaine assemblée générale de la fédération le 7 juin prochain à ROUEN. Ne manquez pas de venir nombreux pour profiter aussi du spectacle des navires de l'Armada. Si vous ne pouvez faire le déplacement, merci de marquer votre intérêt pour la vie de notre association en faisant parvenir votre pouvoir à votre président de section.

La saison 2019 de notre prix littéraire est proche de sa fin et Pierre RAYMOND, président du jury vous fournit les dernières informations à ce sujet avant la réunion du jury.

Le coup de projecteur de ce numéro est donné sur Yves

SANCHE, l'un des piliers de la section NPC ancien navigant dont le parcours évoquera beaucoup de souvenirs à nombre d'entre vous.

Daniel MARIE, notre webmestre vous rappelle les possibilités offertes par le site internet de la FNMM où vous disposez aussi d'un forum de discussion et d'échanges, vous permettant aussi de formuler vos préférences à propos de nos projets de nouveau foulard ou de fanion.

René MONIOT BEAUMONT notre Littérateur de la Mer nous livre une petite réflexion inspirée par le récent exploit de Jean-Luc VAN den HEEDE.

Enfin, le pêle-mêle assemblé par José PERROT évoque quelques sujets d'actualité.

Nous restons à votre écoute et vous disons à bientôt.

Jean-Claude Denayer



D'après le document édité par Rouen Tourisme et Congrès

Éléments pour la journée à ROUEN du 7 Juin 2019



Conseil Départemental :
10h00 Assemblée Générale

- 12h10 Cérémonie remise des Prix Littéraires
- 12h45 Apéritif offert par le Président du Conseil Départemental
- 13h15 Cocktail-déjeuner pour les congressistes



Embarcadère vedettes visite de l'Armada (1^{er} groupe 17h00, 2^{ème} groupe 18h00)



Cocktail -Dînatoire pour les congressistes qui ont choisi cette option

Accès au Conseil Départemental en transport public



Pour se rendre à l'Assemblée Générale qui se déroulera dans les locaux du Conseil Départemental, si vous venez en voiture vous pouvez laisser votre véhicule sur les parkings de complaisance et prendre le métro ligne F1 Au Sud, station Zénith Parc Expos, Au Nord, Rouges Terres (Bois-Guillaume). Descendre à la station Champlain



Les Prix littéraires

30 ouvrages sont aujourd'hui en compétition. Les ouvrages proposés après le 15 mars seront proposés pour l'édition 2020 de nos prix littéraires. La compilation des premières fiches de lecture des jurés a commencé. L'expérience montre que les éditeurs se montrent très sensibles au fait que le président du jury se réfère à un titre précis de préférence à une demande générale. Il est donc capital que soient envoyés au président du jury des titres d'ouvrages provenant soit de lectures personnelles, soit fournis par les libraires, soit par des secrétariats de prix littéraires.

	Titre	auteur		Date edition/ accuse.recept.
1	De vents, d'écume et d'horizons	Y. Wanherdrick	Jadis éditions	2018/22.08.2018
2	Cachalot	D. Besace	Riveneuve éditions	2018/01.11.2018
3	Journal d'un océanographe	P. Treguer	Elytis éditions	2018/01.11.2018
4	Tous sont vivants	K. Vogel	Les arènes éditions	2017/01.11.2018
5	Toujours plus loin	M. Adrien	Editions de l'étrave	2018/01.11.2018
6	Tant que se dresseront les pierres	M. Dedeyan	Editions Plon	2018/01.11.2018
7	Noyé vif	Guillaud-Bachet	Edit.Calmann-Levy	2018/01.11.2018
8	D'île en île	J.F. Masson	écrivains marins	2018/01.10.2018
9	Le Magenta	Guérout/Laporte	Cnrs éditions	2018/01.11.2018
10	Lumière sur Tévenec	M. Pointud	Coop Breizh	2018/01.11.2018
11	Dix ans d'histoire maritime	V. Lemaitre	L'harmattan	2018/01.11.2018
12	Traits de chalut	C. Madezo	Vivre tout simplement	2018/01.11.2018
13	Demain l'océan	H. Verlomme	Albin Michel	2018/01.11.2018
14	Maître Roland Flavert	R. Hocquet	Edilivre	2018/01.03.2019
15	M. E. Peltier capitaine corsaire	T.de Langlais	Coiffard	2018/01.03.2019
16	Octave Métayer	P. Métayer	Donjon editions	2018/01.03.2019
17	Je parle à un homme qui ne tient pas en place	J. Gamblin T. Coville	Equateurs littérature	2018/01.03.2019
18	Péril en mer d'Iroise	J.L. Bannalec	Presses de la cite	2018/01.03.2019
19	Robinson des glaces	E. Hussenet	Les arènes	2017/01.03.2019
20	Le triangle d'incertitude	P. Brunet	Calmann-Lévy	2017/01.03.2019
21	Fortune de mer	C. Belin & Costes	Futuropolis	2018/01.03.2019
22	Un océan de promesses	A. Joseph P. Gouletquer	Editions quai	2018/01.03.2019
23	Marcher à Kerguelen	F. Garde	Gallimard	2018/01.03.2019
24	Cargo	M. Rötig	Gallimard	2018/01.03.2019
25	Le pirate de l'Indien	F. Claw	Paulsen	2018/01.03.2019
26	Amiral Paul Auphan (thèse ancienne)	J.Laplane	Editions Va	2018/01.03.2019
27	Les bateaux de ma bibliothèque	J.B. Héron	Glénat	2018/01.03.2019
28	Escale céleste	A.C. Gimenez	L'harmattan	2018/01.03.2019
29	Traversée	F. Tabouret	P.O.L.	2018/01.03.2019
30	Le grand voilier	M. Bigoin	Editions Zraq	2018/

Coup de Projecteur



Yves SANCHE né en 1927 a rejoint à 14 ans les Apprentis de l' Arsenal de Toulon. Le sabordage de la flotte le 27 novembre 1942 chamboule son parcours professionnel. Contraint par les évènements il se retrouve dans les cuisines d'un hôtel à l'intérieur des terres. La paix revenue c'est vers les métiers de la mer qu'il remet le cap : le 31 août 1949 il embarque à Oran, en qualité de cuisinier, sur le cargo mixte des Messageries Maritimes, « ESPERANCE ». Ce navire, qui a arboré le pavillon de la FNFL, part rejoindre l'Indochine avec à son bord 500 légionnaires.

Yves SANCHE passe rapidement Intendant et navigue sur 23 navires des Messageries Maritimes et de sa filière la CTO. En 1961, il est affecté à Dunkerque avec pour mission la gérance hôtelière des cargos des Messageries. En 1962 sa mission est élargie aux navires neufs des Chantiers de Dunkerque lors de leurs essais puis aussi à

ceux des chantiers navals de La Seyne. Il s'occupe ainsi de la gestion hôtelière de 81 navires, le dernier étant le ferry « Nord Pas-de-Calais ». De sa navigation il garde une affection particulière pour les Liberty Ships. Il a navigué à bord de cinq d'entre eux, dont « Le Verdon ». Ce dernier l'a particulièrement marqué car il fait partie de son dernier équipage lorsque, restitué à l'Etat en février 62, et il est mouillé au cimetière des navires de Landevennec.

A la retraite depuis 1987, Yves SANCHE est toujours un homme actif, membre de moult associations à caractère maritime, Seamen's Club de Dunkerque, Les Amis de French-Lines, l'AMMAC, membre fondateur du Mémorial du Souvenir de Dunkerque, "Opération Dynamo 1940", membre associé de HYDROS, de l'ACCORAM, il parraine de jeunes volontaires de la préparation militaire. Inépuisable sur les grands moments du 2^{ème} conflit mondial, il intervient dans les collèges de la région de Dunkerque pour faire part de sa grande expérience, il enchante les jeunes nordistes conquis par sa belle voix aux accents du Sud.

Yves SANCHE est Commandeur des Palmes Académiques et Officier du Mérite Maritime.

Il est indéniablement une des personnalités de la section NPC de notre fédération.



[Site Internet \(https://www.meritemaritime-fnmm.com\)](https://www.meritemaritime-fnmm.com)

Avis de vent fort !

L'hiver a été rude pour notre Webmestre, Daniel Marié, qui a dû affronter un déchaînement des octets entraînant une disparition de photos et autres textes patiemment alignés, polis et archivés dans les différentes rubriques.

La faute ? à des évolutions techniques décidées par notre hébergeur... mais aussi à des documents trop volumineux fournis par les uns et les autres.

Bref, après de longues heures de travail acharné, tout est rentré dans l'ordre (ou presque) et le site de la fédération vogue vers de nouvelles informations.

En cette période de concertation vous êtes invités à vous prononcer sur un projet de fanion et de foulard, ne nous privez pas de faire votre choix !

Nous avons la chance d'avoir un site très bien documenté dans lequel vous pouvez trouver pratiquement tout sur notre fédération et notre ordre, vous pouvez vous y exprimer dans le forum, vous pouvez suivre la vie des sections (qui alimentent leur page...) : c'est une vraie richesse pour notre association grâce au courage et la pugnacité de notre ami Daniel. Profitez de cette aubaine et encouragez-le à poursuivre ses efforts en consultant le site et en fouillant les trésors d'information nichés dans les différentes rubriques !

Vue de la timonerie :

Un patrimoine des gens de mer :
l'art de naviguer !

Il faut se l'avouer, depuis l'an 987, si nos élites de l'époque avaient choisi comme roi le duc de Normandie au lieu d'un roi terrien



comme Hugues Capet, nous aurions la fibre maritime dans nos gènes depuis longtemps en France.

Pourtant, cela ne vous a pas échappé, aux Sables-d'Olonne, « le mardi 29 janvier 2019, après 211 jours 23 heures et 11 minutes de mer **Jean Luc Van den Heede (VDH)** a bouclé le tour du monde en solitaire sans assistance ni électronique ». Grande victoire d'un marin confirmé ! De par le règlement du **Golden Globe Race** c'est aussi la consécration de la navigation aux instruments, à l'ancienne comme certains l'affirment, avec sextant, compas, règle Cras, cartes, ouvrages nautiques, etc., le parfait équipement du navigateur.



Personnellement j'y vois aussi une véritable leçon de vie dans ce monde où les modes éphémères priment, où la plupart des attitudes consistent à imiter ou suivre ce que les autres ont fait ou dit. « Phénomènes culturels », nous affirment les « apôtres » du progrès à tout va.

Ce dernier **Golden Globe Race**, n'est pas une épreuve sportive comme les autres. Les bateaux sont tous différents et ne sont pas des *monstres* de course. Nous pouvons parler de compétition, mais en fait je pense plutôt que chaque « concurrent » est engagé dans une aventure humaine personnelle commencée il y a plus d'un siècle par le capitaine Joshua Slocum. Participer à cette épreuve, naviguer aux instruments, sans escale ni contact radio, est un retour à la vie maritime de toujours, débarrassée de tous les faux-semblants qui transforment les hommes en fin cap-hornier d'opérette.

« Nul ne peut mentir au large ! »

René Moniot Beaumont
Littérateur de la Mer - mars 2019

Pêle-Mêle

Brexit

Dans le numéro du mois de janvier nous avons abordé la question du Brexit (ou plus précisément « les questions »). Au moment où nous rédigeons cet article le Parlement Britannique a fait du surplace. Il reste quelques jours aux MPs pour prendre leur décision...

En ce qui concerne les flottes de commerce, le red ensign ne semble plus avoir la cote : Maersk, CMA-CGM, les ferries de P&O changent de pavillon...

Sur le site Internet un forum de la FNMM traite de ce sujet, vous pouvez vous y exprimer.



Pollution atmosphérique

2020 approche, les armateurs et les ports se doivent d'être prêts. Parmi les solutions : l'utilisation de fuels désulfurés beaucoup plus chers et peut-être peu disponibles dans les ports du monde poussent à la conversion des propulsions de navire au GNL, l'installation de scrubbers, le branchement électrique des navires à quai (à l'instar de ce qui se fait depuis de nombreuses années à Los Angeles et dans certains ports de la Baltique). De nouvelles technologies qui se libèrent des énergies fossiles sont aussi espérées.

Les armateurs, tel CMA-CGM, ont une approche pragmatique : pour les nouveaux navires utilisation du GNL, pour les navires déjà en fonction installation de scrubbers, comme c'est le cas à bord du CMA-CGM Jules Verne et du « CMA-CGM Alexander Von Humboldt » (capacité de chacun des navires 16 000 EVP). La solution des scrubbers a aussi retenu l'attention du deuxième armement mondial, MSC, qui en a commandé 86 (information Le Marin). Tous les types de scrubbers ne font cependant pas l'unanimité car certains, en circuit ouvert, rejettent directement à la mer les déchets des traitement des fumées (très acides). Ils sont en conséquence interdits dans de

nombreux ports (Singapour, Anvers, Los Angeles, Fujairah...).

Quant au GNL, s'il fait chuter le taux de particules fines et les émissions de CO₂, selon l'avis d'un comité d'experts de l'Imperial College of London « *les bénéfiques du gaz naturel comme carburant en termes d'émissions de gaz à effet de serre sont utiles dans l'immédiat, mais cette transition doit s'accompagner d'autres mesures d'efficacité énergétique et de plans à long terme incluant des technologies de transport ayant une empreinte carbone bien plus basse* ». Dans ces conditions il est question « de nouvelles technologies comme le passage à l'hydrogène et aux renouvelables pour atteindre l'objectif de l'OMI ». Pour ce faire il faut des moyens financiers et l'on regarde tout naturellement du côté des pouvoirs publics. Pour ne pas être en retard Wilhelmsen and DNV GL met au point un avitailleur en hydrogène d'une capacité de 9000m³.

BIMCO (Baltic and International Maritime Council), l'une des plus importantes organisations d'armateurs estime que l'OMI se fourvoie dans ses prévisions : *"la projection la plus pessimiste de l'étude précédente prévoyait une augmentation de 250 % des émissions de CO₂ provenant du transport maritime. Elle s'est avérée depuis totalement erronée au vu de la conjoncture réelle. Or, cette projection de 250 % a souvent été agitée comme un chiffon rouge contre l'industrie maritime et pour façonner les politiques publiques. BIMCO veut éviter que cela ne se reproduise"*, a signifié Lars Robert Pedersen, secrétaire général adjoint de BIMCO. La Chambre internationale de la marine marchande estime pour sa part qu'il ne sera pas possible d'atteindre l'objectif de l'OMI en matière de réduction des gaz à effet de serre (-50%) en continuant à utiliser des combustibles fossiles. Cette conviction s'inscrit dans le droit fil des recherches récentes sur l'empreinte carbone du GNL, le principal combustible marin de substitution actuellement sur le marché, qui offre une réduction relativement faible de 6 à 10 % des émissions de GES par rapport au fuel lourd. *"au cours de la prochaine décennie, nous allons donc exiger des investissements massifs dans la R&D de systèmes de propulsion sans émissions de CO₂"*, a déclaré Esben Poulsen, président de l'ICS. [...]. Des navires utilisant la propulsion éolienne sont aussi à l'étude... (D'après infos Le Marin, JMM)





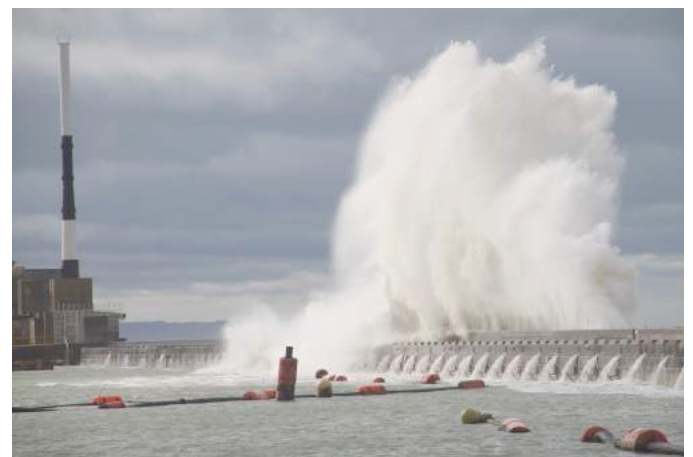
Marseille 1968.... Cela ne s'invente pas !

Bientôt des navires sans pilotes (Pour faire bondir René, notre Littérateur de la Mer)

Le premier navire porte-conteneurs sans pilote au monde sera testé en 2019, a annoncé Per Christer Lund, directeur de l'organisation gouvernementale norvégienne innovation Norway, lors de la conférence pour l'économie et les techniques océaniques futures (Ocean Economy and future Technology Conference), qui s'est tenue du 11 au 13 février à Oman. Développé par l'armateur norvégien Kongsberg Gruppen, le Yara Birkeland est alimenté par une batterie électrique de 9 MWh, et est donc "zéro émission". Ses manœuvres automatisées sont sécurisées par des radars lasers (lidars), des caméras optique et infrarouge, le tout géré par intelligence artificielle. A terme, ce navire pourra circuler à la vitesse de 6 à 13 nœuds à moins de 12 milles marins des côtes, accoster et s'amarrer sans nulle intervention humaine. Au port, des grues et autres équipements électriques assureront également le chargement et le déchargement de manière automatique... De 2020 à 2022, le navire sera progressivement mis en service, d'abord sous surveillance de personnels embarqués, puis de manière de plus en plus autonome. En 2022, date à laquelle il est censé être pleinement opérationnel, il assurera des liaisons régulières entre trois ports du sud de la Norvège : à savoir Herøya-Brevik (environ 7 milles nautiques de distance) et Herøya-Larvik (séparés d'environ 30 milles nautiques). Soit une région très bien surveillée par le système VTS (vessel traffic service) des administrations côtières norvégiennes. Ce bâtiment d'environ 80 mètres de long pour 15 mètres de large aura une capacité de transport de 120 conteneurs classiques de "vingt pieds" (quelque 4620 mètres cubes). Il permettra de remplacer chaque année l'équivalent de 40 000 voyages en camions roulant au gazole et de réduire ainsi drastiquement le trafic routier et les émissions de CO2 de la région. (*infos Sciences et Avenir*)

Par ailleurs, trois Français installés en Californie ont créé une start-up, SHONE. Tous travaillaient dans l'analyse et le traitement des données, le développement de solutions pour la robotique et les

véhicules autonomes. Leur objectif est de proposer une aide à la navigation, à la décision, au pilotage. Il ne s'agit pas d'ôter l'homme des passerelles de commandement, selon SHONE, mais bien de lui permettre de gagner du temps pour qu'il se consacre aux tâches précises et complexes de courte durée. Les tâches longues et répétitives étant alors confiées à l'intelligence artificielle. (*Infos Mer & Océans*)



Réforme de la formation professionnelle dans les lycées maritimes à la rentrée de septembre 2019.

Nous avons quitté les bancs de l'école depuis un certain temps mais il peut être intéressant de savoir comment sont formés les jeunes marins de demain, peut-être même avons-nous dans notre entourage des jeunes gens potentiellement intéressés.

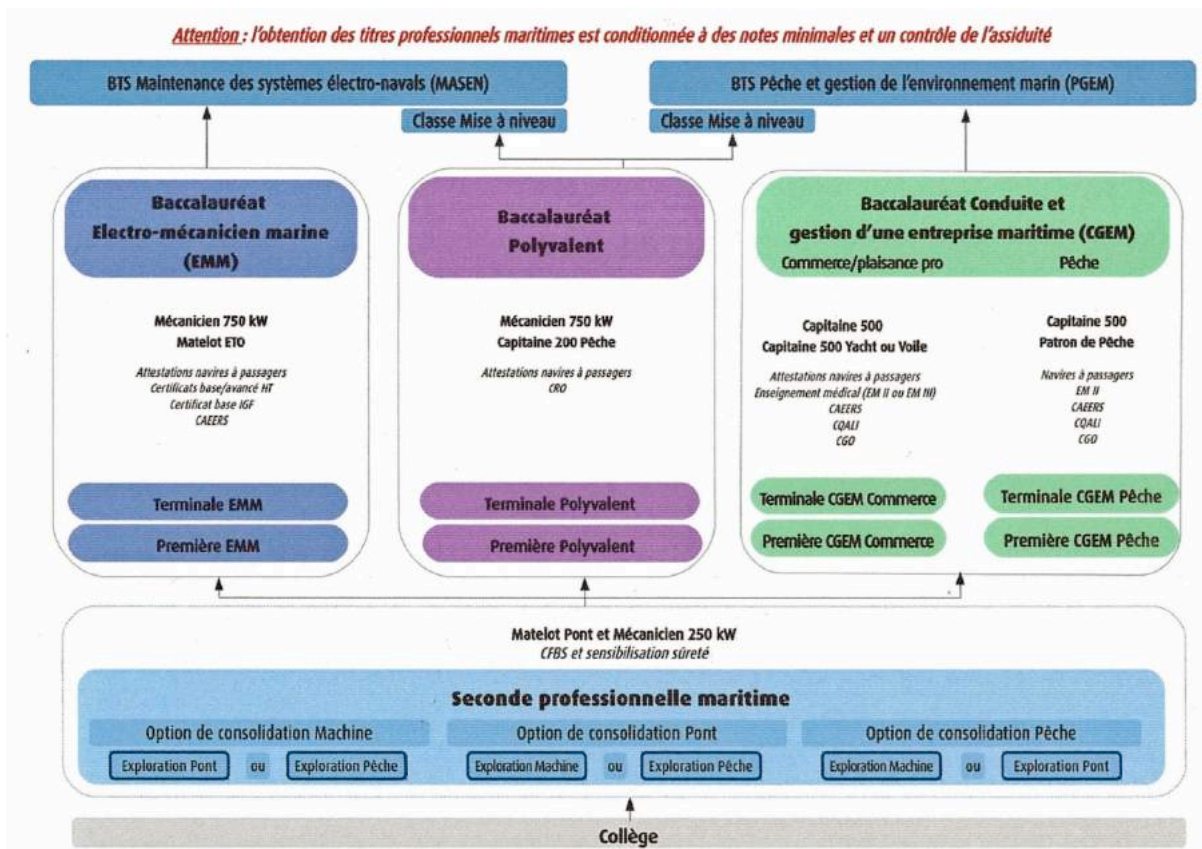
La Direction des affaires maritimes vient d'éditer un document présentant la nouvelle organisation des baccalauréats professionnels en trois filières (Electromécanicien marine, Conduite et gestion des entreprises maritimes, Polyvalent), qui sera mise en place dès la rentrée de septembre 2019.

Elle se caractérise par une classe de seconde commune garantissant un socle minimal de connaissances maritimes mais permettant aussi par le biais d'une option obligatoire de spécialité (appelée aussi de consolidation), de se familiariser notamment avec les pratiques de la filière vers laquelle il souhaite

s'orienter en classe de première. Pour lui permettre de modifier éventuellement son orientation future, une seconde option (dite d'exploration) lui permet d'acquérir quelques fondamentaux de l'une des deux autres filières.

Derrière la classe de seconde, se succèdent une classe de première et une classe de terminale. Dans la filière Conduite et gestion des entreprises maritimes deux orientations sont possibles, l'une vers la pêche et l'autre vers la marine de commerce et de plaisance professionnelle.

Le schéma ci-après résume l'ensemble de ce nouveau dispositif, qui est annoncé comme ayant un volume d'enseignements professionnels renforcé et respectant les exigences internationales de qualification, adapté aux enjeux économiques actuels et futurs et favorisant la poursuite d'études vers l'enseignement supérieur (BTS ou ENSM).



*“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
Site FNMM : www.meritemaritime-fnmm.com
Courriel CDM : centredoc@merite-maritime.com*