

# ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

Association nationale des élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande

Chers adhérents,

Lorsque vous lirez ces lignes, comme je vous l'ai annoncé dans le précédent numéro, je ne serai plus votre président. Comme je vous le disais dans mon premier mot de président dans l'espace Hydro-Sup'Marine du Jeune Marine No 175, le président seul ne peut rien faire et je tiens à remercier tous ceux qui depuis bientôt 4 années, m'ont apporté leur soutien. Et je demande à tous, jeunes et moins jeunes de continuer à le faire pour le nouveau président et son équipe, vraisemblablement rajeunie, du moins je l'espère.

Suite à la table ronde sur l'enseignement supérieur maritime qui s'est tenue à Paris le 31 janvier dernier, les multiples et récents entretiens avec certains de nos plus jeunes adhérents, navigants pour la plupart, m'ont permis de réaliser que leur vision du futur pour notre marine marchande et son enseignement maritime était bien entendu totalement différente de celle que nous anciens pouvions avoir, mais aussi n'était pas nécessairement entièrement en accord avec les projets de notre administration maritime et autres institutions maritimes de renom certes, et que je ne me permettrais pas de critiquer pour leur action. Mais il s'avère absolument indispensable que nos plus jeunes adhérents puissent s'exprimer et je forme le vœu qu'ils soient écoutés par tous, car c'est de leur avenir qu'il s'agit.

Vous lirez aussi dans les pages suivantes le compte rendu de l'assemblée générale de la Confédération des Associations de la Marine Marchande qui s'est tenue à Paris le 11 mars dernier, et qui nous permet d'espérer un rapprochement de nos associations, évoqué depuis longtemps déjà. Je ne doute pas d'une évolution favorable de la situation et de la volonté de mon successeur et de son équipe à poursuivre la démarche en faisant fi de tout corporatisme excessif et des «vieilles rancœurs» entre brevets et générations.

Sans ignorer le côté convivial très recherché par certains de nos adhérents et qui reste indispensable à l'épanouissement de toute association, je reste persuadé que c'est aussi au travers des actions évoquées ci dessus que nous pouvons attirer et fidéliser nos plus jeunes collègues et pérenniser ainsi notre association. Je sais qu'il n'est bien sûr pas toujours facile de concilier vies professionnelle et familiale avec la vie associative, mais je leur souhaite bon courage en les assurant de mon soutien et de celui de beaucoup d'entre vous.

Bonne chance à tous.

Pierre AYMERIC

*Président sortant*

## HYDRO-SUP MARINE

Siège social : c/o Institut Océanographique – 195 rue Saint Jacques – 75005 PARIS

**Siège administratif : 66 route du Cap – 76310 SAINTE-ADRESSE**

T/F : 02.35.54.40.78 Site : <http://hydro.sup.marine.free.fr> Mail : [hydro.sup.marine@infonie.fr](mailto:hydro.sup.marine@infonie.fr)

### **Horaires du bureau administratif**

lundi :			14h00 - 17h00
mardi :	9h00 - 12h00	-	14h00 - 17h00
mercredi :	9h00 - 12h00	-	14h00 - 16h00
jeudi :	9h00 - 12h00		
vendredi :	9h00 - 12h00		

COLLOQUE du 13 mars 2008

à l'Isel au Havre

## «Capitaines, Marins : nouveaux enjeux, nouveaux défis»

Denys Cardon, vice-président de l'association, y a assisté et nous a transmis son compte-rendu que vous retrouverez en italique dans ces pages.

Programme du colloque :

Le thème général de la matinée : **L'entrée dans la profession**, sous la présidence de M. Le Doyen Gilles Lebreton, professeur à l'université du Havre.

**Marin, un emploi durable ?** par Me Martine Le Bihan Guenolé, maître de conférence HDR à l'université du Havre.

*Il y a un avenir car à l'horizon 2010, il manquera de navigants et la flotte de commerce continuera de se développer. En ce qui concerne la France avec le RIF, de 2005 à 2007 nous sommes passés de 212 à 250 navires.*

L'avenir de la filière maritime : recrutement pour formation compétente professionnelle au travers de la STCW, pour un diplôme de qualification et de SOLAS, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (nombre suffisant de marins à bord et qualification) par une recherche aux travers de conventions, de directives comme la reconnaissance de chaque état pour les brevets établis par chaque pays européens de la communauté : les nouvelles conditions de travail de 2006 approuvées à Nantes, insistent sur les logements décentes à bord et un certain bien être pour le marin.

Conclusion : se reporter au document de M. Vigneron-Larosa adressé au secrétaire d'état M. Bussereau et paru dans le jeune marine n°190.

**La politique maritime de la France**, par Jean-Yves Besselat, député de Seine Maritime, rapporteur du budget de la mer.

Il rappelle les éléments fondamentaux à prendre en considération :

- a) La sécurité maritime : par la rénovation des CROSS avec le ministère de l'équipement, la remise en service des sémaphores par la marine nationale, l'inspection des navires par l'augmentation des inspecteurs pour l'application du code ISPS, la création avec une procédure confidentielle pour des zones de refuge pour navires en difficulté, des bureaux de grande instance (février 2001) pour juger les pollueurs dont on peut constater une diminution, la création de l'agence de Lisbonne, l'action de l'état en mer par les préfets maritimes.
- b) Le développement de la flotte de commerce : par la mise en place de la taxe au tonnage fixe, au lieu d'impôts sur la société

(variable), avec le RIF malgré la nationalité du capitaine et de son adjoint mais sous certaines conditions (langue française, notions de droits maritimes) dont la délibération se fera par un grand jury et de ce fait attendre le décret d'application. Sa mise en œuvre est prévue pour le début du mois d'avril et ainsi répondre à la CJCE (cours de justice de la commission européenne) ; de plus, le rétablissement des GIE sans compensation de toute sorte. Il est constaté qu'en 2005, il y avait 212 navires sous RIF et que l'on estime à 300 navires en 2009.

- c) L'enseignement : projet de la construction d'une nouvelle école dans trois ans et le déménagement de l'ENMM, actuellement à Ste-Adresse, pour se retrouver au sein de l'université havraise, de l'IPER (chambre de commerce avec le Port-Autonomie), de l'Isel (Institut Supérieur Etudes Logistiques) ; d'où un concept académique maritime autour de l'Hydro. Le but est d'apporter un grand centre de simulation pour les marins mais encore pour les scientifiques de diverses disciplines déjà en place au Havre.
- d) Les ports : Port du Havre, en faire un exemple suite au triplement des conteneurs en 5 ans. Les conditions régaliennes (quais, dragages) seraient gardées par l'Etat, quant au «matériel» il serait apporté par le privé comme cela s'effectue avec l'IFREMER et la DCN. Il faut aboutir à un pôle d'excellence maritime pour le port du Havre.

**Qui est marin ?** par M. Alain Moussat, chef du bureau de l'inspection du travail maritime, direction des Affaires Maritimes.

Petit rappel historique : le 7 août 1967, l'inscription maritime devient les affaires maritimes, l'immatriculé devient l'identifié. Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande renvoie à la liste d'équipage (ex rôle d'équipage) pour aboutir au livret maritime. Le code du travail maritime donne la définition du marin embarqué pour conduire, exploiter le navire au-travers de la technicité maritime. Le BIT, en 1979, est le statut représentatif du marin au sein de la communauté internationale avec l'apparition de la notion des Gens de Mer et des pêcheurs. En 2006, mise en œuvre de conventions avec la spécificité agrandie du marin. Toute personne embarquée quelque soit sa qualité ou son statut sera prise en compte. Enfin le code des marins passe par le code des transports.

**Pluridisciplinarité de la formation** par M. Jean-François Antin, directeur de l'ENMM du Havre

Pourquoi former les marins :

- Pour une expérience capitalisée puis théorique.
- Pour éviter des risques économiques, aux biens et aux personnes.
- Pour obtenir un titre professionnel et la garantie de la compétence.

A quoi former un marin

- Pour toute personne qui s'occupe à la marche d'un navire
- Au travail spécifique sur le navire
- Au milieu dangereux voire hostile de la mer, à l'éloignement

# ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

Association nationale des élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande

## Les compétences d'un marin

- Connaissance sur la flottabilité – stabilité (statique à quai, dynamique en mer) avec la théorie du navire.
- Connaissances des études de structure, fatigue de coques par la construction de navire.
- Connaissances sur la navigation, règles de barre (COLREG) divers, Météo.
- Connaissances sur la propulsion (thermo dynamique) – électricité, froid, air conditionné, hydraulique, pneumatique, électronique, informatique.
- Connaissances sur l'exploitation des navires : manœuvre, arrimage cargaison.
- Connaissances sur l'aspect commercial et juridique comme le droit privé, social, publique international concernant la mer avec la sécurité et la sureté ISPS, les communications SMDSM sans oublier le facteur humain (stress, fatigue, éloignement familial ou autres).

Faut il former l'élève officier à tout cela et au travers de la polyvalence pour l'obtention d'une vision globale ? oui (rappel : il faut 15 ans pour former un commandant)

**Fidélisation et formation des équipages** par M. Claude Lanoislée, directeur général de V Navy et le Commandant Watteau, Directeur Général de VShips

L'armateur doit présenter des forces : par l'embauche de polyvalents de qualité avec des évolutions possibles en UM.

L'armateur doit présenter des exigences : métier fait d'initiatives à fortes responsabilités.

L'armateur doit mieux former : pour réduire le risque et répondre aux exigences.

L'armement doit organiser son plan de formation à savoir :

- Exigence STCW selon spécialisation (pétrole, gaz, chimiquiers)
- Exigence du pavillon et de l'OMI (Solas et Marpol)
- Exigence sécurité et sûreté (ISM –ISPS)
- Evolutions en matière de communication SMDSM

## Favorable à la fidélisation :

- Niveau des rémunérations
- Profil de carrière, prérogatives et profil de promotion
- Mission à terre, intégration aux sédentaires
- Récompenses : intéressement, participation

Le RIF et l'Union européenne, conséquences de plus en plus de compétences :

- Difficultés et obstacles pour les promotions rapides (STCW, matrice d'expérience)

Nota : un prêt d'honneur pourrait remplacer les fameuses « bourses » de jadis ; en faire la demande auprès de l'armateur.

Thème général de l'après-midi : **L'exercice de la profession** sous la présidence de Me Béatrice Bourdelois, professeur à l'université du Havre.

**Les marins sont-ils des salariés comme les autres ?** par M. Patrick Chaumette, professeur à l'université de Nantes.

L'application du droit maritime par le code du travail maritime a été remis en cause par le projet de loi de mai 2008 apportant un nouveau code plus le code général du travail par le ministère du transport suite à l'éclatement de la législation par l'entrée dans l'union européenne et l'application de ses règles.

Il est à noter que le code général du travail pour s'insérer dans le code du droit maritime montre de nombreux embrouillaminis de textes avec l'application ou pas à la législation maritime, comme le silence du législateur sur les accidents du travail.

En novembre 1997, le législateur s'attache au code du travail maritime pour une stabilisation avec les contrats d'embarquement pour aboutir aux mécanismes du RIF avec l'Etat du pavillon et un état du port et déboucher sur la libre immatriculation des navires.

En conclusion : il est nécessaire et grand temps d'arriver à la mise en cohérence et à la formation des textes juridiques.

**L'apport des enquêtes techniques après accidents** par M Jean-Marc Schindler, directeur du BEA Mer.

Le but est de recueillir, exploiter, diffuser des informations et prévenir de futurs événements, accidents ou incidents. Il s'inscrit dans un contexte international européen par les codes OMI et SOLAS suivi de COLREG pour l'application des règlements de navigation. Il est prévu une refonte de l'OMI (qui devient obligatoire) et sa mise en conformité par l'agence maritime de Lisbonne, sans oublier les conventions SOLAS – MARPOL –STCW .

Les conditions de travail et des normes plus cohérentes sont en révision pour aboutir à une convention nouvelle de l'O.I.T, afin de remplacer les 69 conventions actuelles de celui-ci, ratifiée par un certains nombres d'états dont le Libéria, les Iles Marshall, Bahamas, (pavillons de complaisance).

En conclusion, l'accès au code international des conduites des enquêtes reste difficile dans le droit, avec les relations de justice, ainsi que dans l'interview des marins généralement bloquée par les avocats des armateurs.

**Le rôle du capitaine dans la mise en place des règles de sécurité et de sureté** par Me Françoise Odier, consultant en droit maritime, président honoraire de l'association française du droit maritime.

Problème de mise en application des réglementations issues de la convention SOLAS par les codes ISM (sécurité) ISPS (sureté), ce

# ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

Association nationale des élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande

dernier concernant le navire, le bord et le port vu les risques nouveaux qui ne cessent de se développer par les trafics de toutes les sortes, (clandestins, piraterie). Quant à l'ISM, c'est la création d'un lien entre la sécurité du navire et de la compagnie – notion de transversalité, impliquant un rôle accru du capitaine du fait du gigantisme des navires et des responsabilités plus que jamais difficiles à prendre. Le commandant est l'officier de police judiciaire, a des pouvoirs disciplinaires au sens de responsabilités les plus larges nécessitant de refaire des évaluations permanentes du risque et de gérer les communications avec la compagnie et les ports, plus le contrôle des codes ISM et ISPS.

En conclusion : il est indispensable que les armateurs sachent que les commandants doivent en permanence s'adapter à tout point de vue.

**Pollutions maritimes : le capitaine seul face au juge** par M. Luc Briard, magistrat au TGI du Havre.

Un conseil pour les juges : la cours de cassation rappelle que la défense est libre d'apporter les preuves de pollution maritime. C'est donc à l'accusation d'apporter les preuves. Une remarque : le tribunal est-il bien spécialisé pour juger de la solitude du capitaine ? Le juge connaît-il le métier du marin ? Malgré les stages se déroulant à Brest (une spécialité du lieu) et des formations délivrées par les affaires maritimes.

Les infractions peuvent être volontaires : contraint par l'exploitation du navire ou involontaires par imprudence, négligence...

Les tribunaux sont répertoriés à Marseille – Brest et Le Havre et pour ce dernier insuffisance de moyens d'où le maintien du tribunal maritime à Paris avec ses problèmes de qualifications, de ses nombreuses jurisprudences d'où des peines diverses et variées.

A ces tribunaux maritimes de Marseille – Brest et Le Havre, des préfets maritimes correspondent à ces ports : ainsi pour Le Havre, il y a le premar de Cherbourg – Pas de Calais et les cross de Jobourg – Gris Nez comme soutien.

**Nouvelles implications de l'expert maritime** par le Commandant Bertrand Appery, expert maritime spécialisé conseil ISM/ISPS.

L'expert maritime doit être apte à juger quelque chose, c'est un connaisseur du monde maritime capable d'analyser, de vérifier (audit) ou d'être le conseiller maritime (management). Son avenir : un meilleur encadrement quand on rencontre l'application de l'ISM et de l'Erika. Nous le constatons, le résultat est décevant et le discours de l'OMI sans grande efficacité pour commenter les cas présents (affaire à suivre avec le Prestige).

Pour l'offshore et son application du code ISM en 2002, l'expertise a pris un grand développement. Quelques difficultés rencontrées par les navigants eux-mêmes malgré la nécessité et l'utilité de l'ISM qui fut la base de départ de l'ISO.

ISM plus qualité = ISM Surveyor and consultant, cours effectué pour

les anglais suivi à l'ENMM et l'université du Havre

La mise en place de l'ISPS sureté maritime (navires) et portuaires dans le monde est assuré par de nombreux officiers mar-mar malgré la présence de la marine nationale. Il y a du travail pour tout le monde et ce n'est pas la mer à boire ?

En conclusion : l'expertise maritime devient incontournable

**La nouvelle responsabilité du capitaine à travers le tribunal maritime du futur** par M. Jean-Philippe Bloch, conseiller à la cour d'appel de Rouen.

Nouvelles responsabilités du capitaine pour le futur code pénal de la marine marchande suite aux réformes du code disciplinaire et pénal de 1997 – 2002- 2008 par la suppression du code disciplinaire de la Mar. Mar.

La création du tribunal maritime (et non plus commercial) au Havre, Brest et Marseille comprenant un magistrat et deux accesseurs de compétence maritime comme un administrateur de haut niveau, un commandant, le greffier étant du tribunal correctionnel.

Amendes de 50000 à 70000 €, 3 à 5 ans de prison pour dommage à autrui conduisant au décès par manque, négligence sur la sécurité (au sens large du terme) attendent le commandant pour les années à venir

**Le capitaine dans l'exercice de ses responsabilités à la mer et au port** par le Commandant Hubert Ardillon, commandant de pétrolier.

Le travail et les connaissances du commandant à l'heure actuelle demandent une présence effective de 5h00 à 23h00 avec deux sauts à la passerelle pour suivre la conduite du navire et remplir le carnet de passerelle, de consignes générales précises, selon les lieux fréquentés (en soirée). La liste des documents à connaître est longue, le remplacement du radio avec ses communications dans le temps réel et les affaires administratives sont prenantes à l'entrée comme à la sortie des ports, tout comme la réception des autorités sont du domaine du commandant. A cela, il faut ajouter la surveillance et la santé de l'équipage qui peut demander dans certains cas beaucoup de temps et d'attention..

Et pour terminer, une question de l'élève de l'ENMM de Ste-Adresse : que reste-t-il suite à vos dires, de la motivation pour une telle profession : la réponse du commandant : monter à la passerelle pour regarder l'horizon et la mer.



## Confédération des Associations de la Marine Marchande.

### Assemblée générale et Conseil d'administration

L'assemblée générale suivie d'un conseil d'administration s'est tenue à Paris au Club de la France Libre le 11 mars 2008. Notre association était présentée par 5 membres, Gustave Viala, Denys Cardon, Jacques Farhi (actuellement secrétaire de la Confédération), Aymeric Avisse, et Pierre Aymeric. Les rapports moraux et d'activités présentés par Patrick Vigneron-Larosa, président de la Confédération, et le rapport financier présenté par Jacques Steiner, trésorier, ont été approuvés à l'unanimité.

Plusieurs actions entreprises dans le courant de l'année ont ensuite été évoquées :

- l'envoi de courriers concernant l'avenir du Registre International Français (RIF), de l'enseignement maritime supérieur, et du régime de sécurité sociale des Marins (ENIM) aux candidats à l'élection présidentielle des 22 avril et 6 mai 2007, ainsi qu'aux candidats aux élections législatives des 10 et 17 juin 2007. Les résultats sont décevants puisqu'un seul candidat à l'élection présidentielle et 13 candidats aux élections législatives sur 150 courriers envoyés ont répondu, et généralement en restant très vagues sur leurs intentions.
- Les entrevues avec le sénateur Charles Revet et le député Jean Yves Besselat à propos de la nationalité du capitaine et de son suppléant à bord des navires battant pavillon RIF. Là aussi, le résultat est plutôt décevant puisque la France a été traduite devant la Cour Européenne de Justice et condamnée pour non-conformité à l'article 39 du traité instituant la Communauté Européenne qui fixe le principe de libre circulation des personnes. La France s'était engagée à se mettre en conformité avec le droit communautaire en 2007, mais la rédaction d'une nouvelle loi et son examen au parlement ayant pris du temps, aucune modification du Code du travail maritime n'est intervenue l'an passé. Toutefois le nouveau texte, transmis au Sénat le 31 janvier, sera discuté en seconde lecture et sans nul doute adopté avant fin mars.
- La lettre ouverte rédigée par le Président de la CAMM adressée à Dominique Bussereau Secrétaire d'Etat aux Transports, parue dans le Marin et dans les bulletins de liaison respectifs de chaque association (Jeune Marine No 190 pour HSM).

L'évolution de l'enseignement maritime supérieur et l'avenir de l'ENIM ont été évoqués respectivement par René de Cayeux et Jacques Schirmann. Dans l'avenir, afin d'améliorer l'efficacité et le rayonnement de la Confédération, il a été décidé de créer 5 commissions sur 5 sujets pour lesquels les associations sont parties prenantes :

- Enseignement maritime : HSM/ACOMM 2005
- Aspect juridique : AFCAN
- Sécurité maritime : AFCAN/ACOMM 2005/ACLC/C1
- Structures administratives maritimes : HSM
- Aspect social : FNPMM

Chaque association désignera des représentants pour les commissions dont elles sont chargées. Enfin l'AFCAN par l'intermédiaire de son représentant, Alain Jégu, a proposé l'adhésion à la Confédération en tant que membre actif du GEPY, groupement des Equipages Professionnels du Yachting, auquel un dossier de candidature va être envoyé.

Pierre AYMERIC

## Assemblée Générale du 29 mars 2008

### Rapport moral pour 2007

Deux évènements majeurs auront marqué 2007 :

1) **La parution de notre nouvel annuaire.** Comme je l'ai déjà évoqué dans les mots du président de l'espace HYDRO-SUP' MARINE de Jeune Marine, ce fut un énorme travail et je remercie une fois de plus tous ceux qui ont concouru à cette tâche et en particulier Aymeric Avisse, Jean François Drieu et notre secrétaire Dominique Paillard. Mais le résultat est à la hauteur des efforts. Malgré tout, je le répète, la perfection n'étant pas de ce monde, certains d'entre vous ou de nos collègues ont pu y trouver des imperfections ou des omissions et je vous demande de faire remonter les informations à notre secrétariat qui apportera sur notre site internet les corrections nécessaires. J'ajouterai que tous les frais engagés pour la parution et le routage de l'annuaire ont été couverts par les encarts publicitaires.

2) **La modernisation de notre site internet.**

Nous la devons à Frédéric Stransky que je remercie pour son travail en tant que « webmaster ». Je vous invite à répondre favorablement à sa candidature au poste d'administrateur du conseil d'administration.

Quatre autres sujets ont été à l'ordre du jour dans le courant de l'année :

1) En ce qui concerne l'association *JEUNE MARINE* dont la revue nous permet la diffusion de ces informations, son comité de rédaction nous fait savoir qu'il va changer d'imprimeur afin de diminuer les coûts d'impression qui représentent la plus grosse ligne de leur budget « Dépenses ». D'autre part, afin de réduire les coûts d'acheminement de la revue, le secrétaire de *JEUNE MARINE* va déposer un nouveau dossier d'homologation auprès de la Commission Paritaire des Publications et Agences de Presse (CPPAP).

# ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

Association nationale des élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande

2) Nous avons attaché une attention particulière à l'avenir, d'une part, de l'enseignement maritime avec la mise en extinction du corps de Professeurs de l'Enseignement Maritime, sans que les décisions relatives au nouveau mode de recrutement aient été clairement définies, et d'autre part, des 4 Ecoles Nationales de la Marine Marchande. Une table ronde organisée par le ministère sur ces sujets devait avoir lieu le 7 décembre dernier mais elle a été annulée au dernier moment. Néanmoins elle s'est tenue le 31 janvier dernier, et nous étions plusieurs membres de l'association à y participer.

3) Un autre sujet a été l'objet de notre attention, celui de la nationalité du capitaine sous pavillon RIF, avec la remise en cause par la Cour de Justice Européenne de l'article 5 de la loi sur le RIF, préconisant la nationalité Française pour le commandant et son suppléant. Des débats menés dans le cadre de la CAMM avec des élus du Sénat et de l'Assemblée Nationale, permettaient de penser que la France réussirait à imposer sa volonté, mais depuis le début de l'année 2008, une nouvelle loi transmise au sénat le 31 janvier dernier a été discutée en seconde lecture et adoptée afin de modifier le Code de travail maritime pour être en conformité avec la législation Européenne.

4) Une remise en cause potentielle du statut d'intérêt général de notre association, reconnu le 21 décembre 2001 et paru au JO de Janvier 2002, et nous autorisant donc à vous faire bénéficier d'une déduction fiscale sur vos revenus. Une instruction du Bulletin Officiel des Impôts en date du 13 octobre 2005 semble remettre en cause la possibilité pour les associations d'élèves et d'anciens élèves de la faire, mais jusqu'à aujourd'hui, nous n'avons reçu aucune dénonciation officielle de l'administration relative à notre statut. C'est pourquoi nous avons pris la décision de maintenir l'envoi du bulletin de déduction fiscale pour 2007. Une réflexion est en cours en prenant l'avis de spécialistes de la fiscalité, et vous serez bien entendu tenus informés de la décision que nous prendrons pour l'avenir.

Et maintenant où en sommes nous ? 4 objectifs principaux sont à poursuivre :

- **L'augmentation du nombre de nos adhérents** : par le recrutement de nouveaux adhérents, principalement en approchant les élèves des 4 écoles, mais aussi la récupération d'anciens adhérents, et je peux vous dire que nous nous sommes attelés à cette tâche au niveau national. L'édition du nouvel annuaire nous a aidés dans notre objectif. Bien entendu c'est aussi l'affaire de chacun d'entre vous, par le bouche à oreille et les relations amicales. **Cet objectif est vital pour l'avenir de notre association.**

• **la redynamisation de la vie de nos régions.**

En ce qui concerne la région Nord/Pas de Calais, un consensus s'est dégagé pour un rattachement avec la région Ile de France, et je remercie notre camarade Pierre Fagot qui s'est proposé pour être le relais à Lille.

• **le rapprochement avec d'autres associations** de la marine marchande pour créer enfin la grande association que notre métier mérite depuis longtemps.

Je ne doute pas que mon successeur s'attachera à poursuivre ces objectifs, car comme je vous l'ai annoncé dans le mot du président du dernier Jeune Marine, je ne souhaite pas renouveler ma candidature au poste de président national afin de laisser la place aux plus jeunes. En effet de multiples et récents entretiens avec certains de nos adhérents plus jeunes, navigants pour la plupart m'ont permis de

réaliser que leur vision du futur pour notre marine marchande et son enseignement maritime était bien entendu totalement différente de celle que nous plus anciens pouvions avoir, mais aussi n'était pas nécessairement entièrement en accord avec les projets de notre administration maritime et autres institutions maritimes de renom certes, et que je ne me permettais pas de critiquer pour leur action. Mais il s'avère indispensable que nos adhérents plus jeunes puissent s'exprimer en formant le vœu qu'ils soient écoutés par tous, car c'est de leur avenir qu'il s'agit.

**La réduction des frais de gestion de notre association** : des propositions vous seront présentées dans le budget 2008.

Je remercie tous ceux qui m'ont apporté leur soutien jusqu'à aujourd'hui sans oublier notre secrétaire Dominique Paillard et je souhaite bonne chance au futur président et à son bureau.

Avant de passer la parole à Denys Cardon pour le rapport d'activités, je tiens à remercier en mon nom propre et en celui du Conseil, Jean Pierre MEYNIEL et la région Bretagne - Pays de Loire pour l'organisation de cette Assemblée Générale, et je vous souhaite à tous de bien profiter de votre séjour dans cette magnifique région des Côtes d'Armor, et des activités prévues pendant ces 2 journées.

Pierre AYMERIC, Président



## Rapport d'activités 2007

- 20 janvier 2007 : Participation à l'AG de Jeune Marine ;
- 30 janvier 2007 : réunion avec la Direction des Affaires Maritimes à Paris en collaboration avec la CAMM ;
- 15 mars 2007 : réunion de bureau à Sainte Adresse ;
- 21 mars 2007 : participation à l'AG/CA de la CAMM à Paris ;
- 31 mars et 1<sup>er</sup> avril 2007 : CA et Assemblée Générale de l'association à La Rochelle. Je profite de la présence pour remercier Serge Zambon de la parfaite organisation de la manifestation ;
- 14 juin 2007 : participation à la réunion annuelle du CLIAMA (Comité de liaison et d'information de la marine) ;
- 4,5,6 et 10 septembre 2007 : accueil des élèves à l'ENMM de Sainte Adresse ;
- 6 septembre 2007 : réunion au Sénat au sujet du RIF européenisé en collaboration avec la CAMM ;
- 12 septembre 2007 : journée « portes ouvertes » à l'ENMM de Marseille et présentation de l'Association aux élèves et aux armateurs ;
- 22 octobre 2007 : participation à la conférence débat organisée par le groupe Ile de France pour la présentation du rapport du groupe synergie « Brainstorming formation emploi » vers une académie universitaire maritime par F. Vallat, Pdt de l'IFM et du Cluster Maritime Français ;
- 17 décembre 2007 : réunion de bureau élargi avec la présence de Mme Isabelle Duchemin, expert comptable de l'association ;

# ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

Association nationale des élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande

- et tout au long de l'année, multiples rencontres et contacts pour la préparation du nouvel annuaire.
- HSM a participé en collaboration avec la Confédération des associations de la Marine Marchande à la rédaction et à l'envoi de courriers concernant l'avenir du Registre international Français (RIF), de l'enseignement maritime supérieur et du régime de sécurité sociale des marins (ENIM) aux candidats à l'élection présidentielle des 22 avril et 6 mai 2007 et aux élections législatives des 10 et 17 juin 2007. En ce qui concerne ces derniers, HSM s'est chargé de l'envoi aux candidats du littoral Mer du Nord et Manche, au nombre de 30 sur un envoi total de 150.

Pierre AYMERIC, Président

- Etude multi-échelle des processus physiques, biologiques ou géologiques
- Reconnaissance de sites par des moyens acoustiques, le déploiement d'engins remorqués (SAR), téléopérés (*Victor 6000*) ou autonomes (*Nautile*), le positionnement près du fond par câble d'engins lourds (Penfeld)
- Prélèvements et analyses d'échantillons d'eau, de matières vivantes, de sédiments ou de roches
- Déploiement du système d'assistance aux sous-marins en difficulté Newtsuit de la marine

## Actualité du navire :

Le navire venait de participer à la mission Medeco, qui s'articulait en deux parties :

La première partie du leg 1 portait sur l'étude du canyon du Var, au large de Nice. Des phénomènes violents, telles que les avalanches sous-marines, ont lieu périodiquement au large de cette région.

Le second leg a eu lieu dans la région du delta profond du Nil et de l'arc calabrais pour étudier les environnements de suintements froids.

La prochaine mission sera pour le compte de Total Nigéria, le navire partant le 25/02 pour arriver le 12/04 à Dakar (Mission hauturière entre-temps)

## NOUVELLES REGIONALES

### Méditerranée

#### Visite du navire océanographique «**POURQUOI PAS**», le samedi 16 février 2008

Une visite du fleuron de la flotte océanographique française a pu être organisée grâce à l'aimable proposition de Gilles Ferrand, son commandant.

#### Historique du navire :

Deux navires ont été construits en partenariat entre le ministère de la Défense et l'Ifremer :

- un navire civil, armé par Genavir sous pavillon français, à usage partagé. Il porte le nom de **Pourquoi pas ?** en hommage au commandant Charcot. Ce navire d'une centaine de mètres, est financé à 55% par l'Ifremer et 45% par la Marine avec une utilisation répartie de 150 jours/an pour la Marine et de 180 jours/an pour l'Ifremer. Il s'agit d'un navire polyvalent équipé pour les travaux en route et optimisé pour les travaux en chantier.
- un navire militaire, le "**Beautemps-Beaupré**", destiné à couvrir les besoins stratégiques de la Marine et du SHOM, dans l'Atlantique-Nord en particulier. Ses principales missions portent sur l'hydrographie, la bathymétrie fine et l'océanographie physique. L'Ifremer participe à son financement à hauteur de 5% et peut l'utiliser 10 jours/an. Il est dérivé de la *Thalassa*.

#### Déroulement de la visite

##### Missions du navire

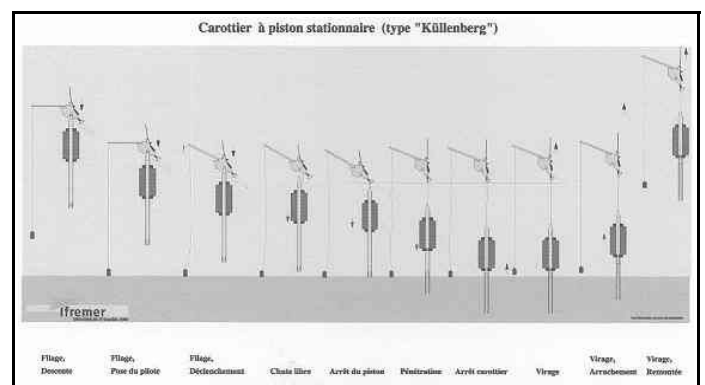
- Hydrographie hauturière et côtière avec mise en oeuvre de vedettes hydrographiques
- Exploration de la colonne d'eau, des courants
- Cartographie sous-marine grâce à ses sondeurs et caractérisation du sous-sol (sismique, gravimétrie, magnétisme)

#### Visite du navire

La visite commençait par la plage arrière, occasion de présenter la technique du carottage :

Le carottier constitué par un tube de 10 cm de diamètre pour une longueur pouvant aller jusqu'à 40 m. Il est utilisé pour des prélèvements dans les couches sédimentaires.

Le schéma ci-dessous permet de comprendre la séquence d'un carottage (un bon dessin vaut mieux qu'un long discours !)



La suite de la visite permettait de voir :

**Local à treuil :** Tous les câbles et fils (pour le ROV, le Nautile ...) sont regroupés dans ce local situé sous la plage arrière. Cela permet une grande souplesse de mise en oeuvre.

**Machine et PC Machine :** La propulsion est de type diesel électrique, associé à un positionnement dynamique DP2.

**Laboratoires :** sont en accès direct avec les ponts extérieurs, afin de faciliter les manipulations

# ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

Association nationale des élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande

**Salle de traitement des données** : Local « propre » où les scientifiques peuvent accéder au réseau informatique du bord

**PC scientifique et locaux informatiques** : Ce local est situé sous la passerelle, contiguë au Poste de commande du ROV. Cette situation privilégiée en fait le lieu où se décide le déroulement de la campagne scientifique

**Passerelle** : Elle est de type panoramique, disposant bien sûr de tous les équipements modernes de navigation (DGPS, cartes électroniques, DP2....) Une maquette permet de mieux saisir la disposition du navire, avec la particularité d'une « casquette » située sous le navire où sont regroupés les différents capteurs scientifiques (Gravimètre, Courantomètres Doppler....)



Le groupe devant le Pourquoi Pas?

## Sources web :

- <http://www.ifremer.fr> : Site général de l'IFREMER
- <http://www.genavir.fr/> : Site de genavir, opérateur des navires de l'IFREMER
- <http://www.genavir.fr/fiche.php?id=1&moyen=navire> : Fiche de présentation du Pourquoi Pas
- <http://www.ifremer.fr/medeco/campagne.htm> : Rapport de la mission Medeco
- <http://www.ifremer.fr/posnav/PosnavWeb/WFNavire.aspx> : Lien pour connaître la position des navires de Genavir en temps réel

## Caractéristiques principales

- Longueur hors-tout : 107,60 m
- Largeur hors-tout : 20 m
- Tirant d'eau maxi : 6,9 m
- Déplacement maximal : 6600 tonnes
- Année de construction : 2005
- Effectif navigant : 33 selon le type de mission
- Vitesse moyenne d'exploitation en transit et en campagne : 11 noeuds
- Vitesse maximale aux essais : 14,5 noeuds
- Autonomie : 64 jours à 11 noeuds
- Scientifiques, techniciens et hydrographes embarqués : 40 maximum

*Aubry Nicolas, délégué Méditerranée.*



## Bretagne

GRUPE REGIONAL BRETAGNE-PAYS de la LOIRE

Siège : Nantes

Délégations : Brest(Finistère), Lorient(Morbihan), Lézardrieux(Côtes d'Armor), St Jean de Monts(Vendée), Tours(Indre et Loire).

### Compte rendu de la réunion du 3 mars 2008:

Nous sommes seize membres de l'association présents pour cette réunion du 3 mars 2008 à la Maison de la Mer de Nantes

### Ordre du jour :

Comme nous sommes rodés à son organisation, la mise en place du buffet-conférence du 12 mars s'est faite naturellement. Il est prévu un peu moins d'assistance que d'habitude, le mois de mars étant très chargé en manifestations diverses dont les élections municipales.

Le prochain buffet-conférence qui aura lieu en octobre devrait avoir pour sujet « *Les pilotes de Loire des origines à 1940* ». Résultat du très gros travail de recherche d'un ancien pilote de Loire : Pierre Guillou.

L'assemblée a préparé la mise au point des actions en faveur de l'ouverture de la filière 1 à Nantes pour pallier le manque important d'officiers de Marine Marchande en France.

Une réunion aura lieu le 7 mars au Pouliguen pour la préparation de l'Assemblée Générale 2008.

Nous profitons de la rédaction tardive de ce CR pour annoncer l'élection de Philippe Jourdeuil à la présidence de la Fédération Maritime de Nantes.

*Ph.Jourdeuil, Président et J.Métais, secrétaire*



## Normandie

A noter dans vos agendas que les Toiles de Mer se dérouleront du **jeudi 14 mai au dimanche 18 mai 2008** dans les locaux de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, à Sainte-Adresse.

Nous accueillerons une vingtaine de peintres, sculpteurs et photographes ainsi que les jeunes qui nous présenteront leurs souvenirs de voyage.

Nous vous attendons très nombreux pour admirer et soutenir tous ces talents.



## RAPPEL

Pensez à régler votre cotisation 2008. Merci de l'adresser au secrétariat à Ste Adresse.

