

ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

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

Editorial,

Chers Adhérents,

Nous pouvons tous être fiers, heureux d'honorer et de fêter le n°200 de notre bulletin JEUNE MARINE.

Que d'encre, de lignes, d'idées, de messages, de vérités et de réflexions qui ont été écrits et posés à plat sur le papier à travers les 199 bulletins précédents.

Grâce à vous tous et à ce bulletin, notre association est vivante, animée, dynamique, à votre écoute et présente dans tous les projets de réforme maritime.

Nos métiers maritimes ont toujours démontré leur efficacité, attractivité et faisons en sorte qu'ils le demeurent.

Cependant il ne faut pas oublier que le temps passe vite, évolue rapidement et qu'il faut savoir s'adapter en permanence à toutes les météo et à toutes les situations.

Actuellement le monde traverse une grave crise économique : 15% des porte-conteneurs de la flotte mondiale sont désarmés, les compagnies maritimes fusionnent et les premières difficultés à trouver un embarquement se font déjà ressentir.

Alors il ne faut rien lâcher et continuer notre travail : soutenir les élèves, aider à trouver un embarquement, vous mettre en relation, tisser des liens entre nous tous et renforcer notre réseau pour faciliter nos reclassements et nos évolutions de carrières aussi bien maritimes qu'à terre.

A la lecture des pages suivantes vous découvrirez et lirez avec nostalgie un mot de mes prédécesseurs, l'histoire de l'exposition «Les toiles de Mer» et un article consacré à la nouvelle école : ENSM – ECOLE NATIONALE SUPERIEURE MARITIME, qui regroupe les 4 établissements de Nantes, St-Malo, Le Havre et Marseille.

Le passé, le présent, le futur et le rêve : une nouvelle école, la restructuration de la filière d'officier de 1^{ère} classe, un nouveau cursus, la création d'un titre d'ingénieur maritime, d'un MBA maritime – venez nous retrouver pour réfléchir, penser et imaginer notre monde maritime de demain.

Nous vous donnons également rendez-vous sur le site Internet : <http://hydro.sup.marine.free.fr>

Vous participerez ainsi aux forums de discussion, vous lirez les « News », vous mettrez à jour l'annuaire et vous recevrez la « News Letter ».

Vive le N° 200 et tous nos meilleurs vœux de longévité à JEUNE MARINE et à HYDRO SUP MARINE.

Bonne année scolaire et bon embarquement à tous les élèves et officiers de la Marine Marchande

Christophe Lachevre

Président Hydro-Sup'Marine

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

Horaires du bureau administratif

lundi		-	14h00 - 17h00
mardi	09h00 – 12h00	-	14h00 - 17h00
mercredi	09h00 – 12h00	-	14h00 - 16h00
jeudi	09h00 – 12h00	-	14h00 - 16h00
vendredi	09h00 – 12h00	-	14h00 - 16h00

ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

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

Le regard de Jean-Louis Henaff et Pierre Aymeric, anciens présidents d'Hydro Sup'Marine.

A la demande de notre président Christophe Lachèvre nous nous devions, anciens présidents d'hydro sup'marine de dire quelques mots, anecdotes, dans la revue Jeune Marine N° 200.

Billet de Jean-Louis Henaff

Pour commencer je rend hommage à Jean-Pierre Robichon et à son équipe pour leur travail, leur constance qui ont amélioré la revue tant au niveau de la qualité de la rédaction que des rubriques. Et ceci dans un cadre associatif où le bénévolat et la disponibilité, le dévouement sont essentiels ... et rares.

Nos deux associations sont partenaires et solidaires depuis 20 ans.

D'abord avec Hydro puis avec HSM. La notoriété de nos deux associations sont la rencontre et la volonté d'officiers et anciens officiers de la marine marchande aimant passionnément leur métier, voulant préserver l'expertise maritime et désirant aider les jeunes élèves officiers à s'insérer dans leur vie professionnelle et les liens tissés pendant leurs années d'études.

Toutes les personnalités administratives ou politiques du monde maritime que j'ai rencontrées au plus haut niveau de l'Etat et à qui je donnai un ou deux derniers exemplaires de JM m'ont toujours fait compliment de la revue.

Que dire de ces 20 ans de coopération qui débuta en 1988 ?

Je crois que la petite cinquantaine de membres fondateurs d'Hydro ne pouvait pas imaginer ce que deviendrait leur association et Jeune Marine, devant le devenir plutôt sombre de la marine marchande française à cette époque.

En effet 2 ans, après la création du deuxième registre du T.A.A.F(Kerguelen), la flotte de commerce comptait moins de 120 Navires (Long cours + cabotage),entraînant un très fort chômage de jeunes lieutenants. Beaucoup d'anciens, découragés, disaient que le métier était foutu !!

L'enseignement maritime et les carrières maritimes n'attiraient plus les jeunes. Les concours de 1987 et 1988, alors qu'il y avait seulement 50 places offertes au concours C1NM, il n'y avait qu'une petite quarantaine d'inscrits et seulement une promotion d'environ 35 admissibles !!! soit une petite quinzaine d'élèves 1^{ère} année dans nos deux ENMM du Havre et Marseille

Qui d'entre nous en 1988 pouvait penser qu'en 2009 il y aurait 600 candidats au concours de C1 de mai dernier, pour 190 places.

Notre premier colloque de 1989 sur l'Enseignement maritime en Europe a révélé qu'il y aurait dans la décennie une pénurie d'officiers car chaque représentant des 4 pays invités(anglais, néerlandais, allemand, italien), constatait la même désaffection des jeunes pour les carrières maritimes.

Ensuite avec sept colloques ou séminaires organisés par Hydro puis HSM, notre association a su participer à toutes les évolutions majeures de la profession en partenariat avec les armateurs et l'Administration des Affaires maritimes. Tous les débats se faisaient en présence, non seulement des officiers, mais des Elèves et Officiers Elèves en formation, pouvant comprendre les enjeux de

leur profession. Ce qui avaient fait l'étonnement et l'admiration d'une délégation d'élèves de la Fac du Havre en grève qui bloquaient depuis 2 jours les accès du Havre et du port. Avertis par la presse ils étaient venus voir la veille, les préparatifs de ce séminaire au Centre International Havrais. De savoir que l'Administration maritime et les futurs employeurs débattront, devant les Elèves officiers en formation, les modalités du nouveau registre étaient pour eux extraordinaire et un exemple. Cette délégation de ce fait nous a garanti que notre séminaire ne serait pas perturbé par eux, car pour eux notre séminaire était un exemple à suivre dans les fac !!

De ce fait notre Directeur des affaires Maritimes de l'époque, qui souhaitait annuler ce séminaire, a finalement consenti à venir avec une surveillance des RG et la mise en place d'un itinéraire permettant un détour par le Nord !!

HSM a ainsi participé à toutes les réformes et évolutions de notre enseignement maritime depuis la réforme Loquet, en passant par l'adaptation de notre formation polyvalente à la STCW 95 comme à celle qui est en cours pour le cursus C1 depuis l'année dernière .

Tous ces évènements, ces travaux, ces réflexions on été reportés par Jeune Marine, qui par sa diffusion sur les navires a permis à HSM d'être connue et reconnue, comme un acteur majeur dans le domaine associatif marine marchande.

Quel sera le futur d'HSM et de JEUNE MARINE, alors que la crise économique que nous connaissons a un impact très fort sur les échanges maritimes et que des licenciements de lieutenants sont en cours comme les Officiers Elèves rentrant en 5^{ème} année nous l'ont confirmé lors de nos opérations d'accueil de rentrée dans les Enmm du Havre et de Marseille, nul ne peut le dire. Il faudra certainement beaucoup de solidarité, d'entraide entre les générations.

HSM et Jeune Marine devront comme il y a 20 ans trouver les ressources nécessaires à poursuivre les objectifs et conserver les valeurs qui ont été toujours les leurs.



Billet de Pierre Aymeric

Merci Christophe de nous donner l'opportunité d'évoquer notre mandat d'ancien président. En ce qui me concerne, lors du Conseil d'administration du 23 octobre 2004, j'ai eu l'honneur d'être élu président. Je suis heureux d'avoir cédé la place à l'issue de l'Assemblée générale de Plougrescant du 29 mars 2008 à Christophe Lachèvre qui entouré d'une équipe jeune est à mon avis parfaitement en mesure de maintenir le cap pour notre association.

Ces presque 4 années de présidence ont été bien sûr très prenantes mais aussi très enrichissantes. Un des points forts en fut l'Assemblée générale extraordinaire faite fin 2004 par correspondance dont je rappelle les résultats : 74% de votants parmi les adhérents et 94% de voix pour une adaptation et réactualisation des statuts et une modification du règlement intérieur, conduisant entre autres au changement de l'appellation de l'association pour s'ouvrir à tous les élèves et anciens élèves des Ecoles de la Marine Marchande.

Les autres points forts furent aussi les Assemblées générales de Lorient en 2005, Narbonne en 2006, La Rochelle en 2007 et Plougrescant en 2008.

ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

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

Parallèlement à l'association, j'ai assuré aussi la présidence de la Confédération des Associations de la Marine Marchande en 2005 et 2006, et contrairement à l'opinion d'un petit nombre de nos adhérents, je pense que l'appartenance de notre association à la confédération est un des moyens de rapprochement entre ses membres. L'exemple en a été donné par l'organisation au Havre le 6 avril 2006 du colloque sur le thème du « devenir de l'Officier de la Marine Marchande et le RIF » qui fut un grand succès.

N'oublions pas la participation de notre association à un certain nombre de manifestations nationales (entre autres table ronde sur l'Enseignement supérieur Maritime le 31 janvier 2008 qui a conduit aux réformes actuellement en cours dans ce domaine), ainsi que les visites aux écoles de Nantes, Saint Malo et Marseille.

Comme je le disais dans mon dernier éditorial de 2008, un président seul ne peut rien faire et je tiens à remercier tous ceux qui m'ont aidé pendant mon mandat de président. Je demande à tous de poursuivre cette assistance auprès de mon successeur et les remercie d'avance.



Les députés votent la création de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime

L'Assemblée nationale a voté, hier, la création d'une Ecole Nationale Supérieure Maritime. Le texte avait été inséré dans un projet de loi relatif à la régulation des transports ferroviaires. Il vise, conformément aux souhaits du gouvernement, à regrouper les écoles du Havre, de Marseille, de Nantes et de Saint-Malo sous une même entité. Les actuelles Ecoles Nationales de la Marine Marchande (ENMM) vont donc disparaître, pour devenir des sites de l'ENSM (entrée en vigueur après publication au journal officiel).

L'École Nationale Supérieure Maritime sera un établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Sa vocation est, notamment, de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'ENSM seront fixées par décret en Conseil d'État.

De nombreuses dispositions pratiques restent cependant à définir, comme la localisation de sa direction ou la répartition des formations entre les quatre sites (notamment celles menant au titre d'ingénieur). Ce travail est confié à un préfigureur, Philippe Forin, qui a été chargé de définir les missions et le mode de fonctionnement de la future école.

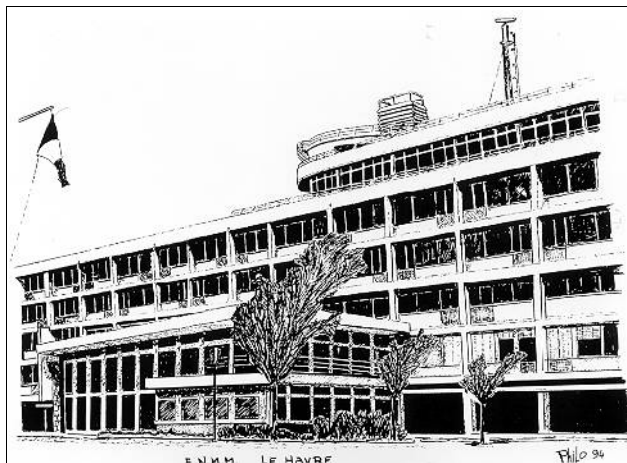
Chaque année, les quatre écoles françaises produisent environ 200 officiers sortant avec un diplôme de commandement ou de chef (dont 170 à 180 polyvalents) et 300 avec un diplôme de chef de quart ou d'élève chef de quart (transformé en chef de quart après navigation).

Source Mer et Marine du 23 sept. 09



LES TOILES DE MER

En 1996, nous étions 6 peintres amateurs, plus ou moins liés avec la marine, et nous nous rencontrions 2 ou 3 fois par semaine dans un café « Le funiculaire » pour parler peinture. Bien entendu, nous étions tous d'accord sur le fait qu'au Havre, il y avait peu d'endroits où exposer nos œuvres.



Il y a le Musée Malraux mais réservé aux peintres confirmés et connus universellement. Les régates de Ste-Adresse présentent une très belle salle avec vue sur le port mais la location de cette salle est trop élevée pour nos faibles moyens financiers.

Etant membre de l'association Hydro, j'ai pensé qu'il serait possible de faire une belle exposition dans le grand salon de l'Ecole de la Marine Marchande de Ste-Adresse. J'en parlai à Jean-Louis Hénaff, président de l'association, qui se montra très intéressé.

Nous avons présenté notre projet au Directeur de l'Ecole, Mr. Damene et à l'intendant Mr. Cornacchia qui furent tout à fait enchantés, sous réserve de l'accord de la Place Fontenoy. Bref, tout le monde étant d'accord, il ne restait plus qu'à fixer une date : mai 1996 et une vingtaine de peintres et sculpteurs liés au monde maritime (marine marchande portuaire, remorquage, manutention, réparation navale, pêche et plaisance, élèves de l'ENMM) nous rejoignirent.



Puis ce fut la recherche des sponsors qui commença.

Très vite, nous reçûmes un excellent accueil de la part de la Mairie du Havre, du pilotage du Havre, du pilotage de Seine, de Eiffel, de Groupama, de l'Hôtel Vent d'Ouest, des Terminaux de Normandie, de Rank Xéros, de Delmas, de Béton de France, Derville, du Crédit Lyonnais et ABB.

L'école mit à titre gracieux le salon et participa au

ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

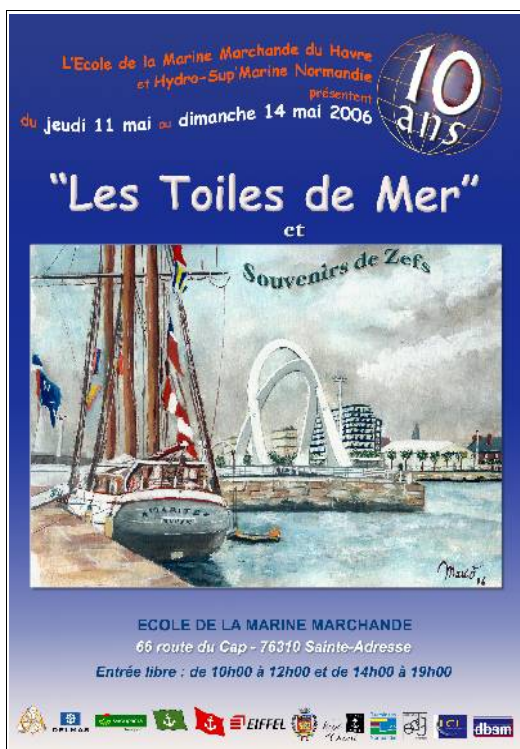
Association nationale des élèves et anciens élèves des écoles de la marine marchande

cocktail de vernissage. La mairie nous prêta les panneaux d'accrochage, Rank Xeros tira gratuitement un grand nombre d'affiches qui furent diffusées largement en ville.

Le thème de cette première exposition était bien entendu la mer. Nous décidâmes d'appeler cette exposition « les toiles de mer » et en mai 1996, nous étions fin prêts pour recevoir les amateurs de peinture et de marine.



Plus de 500 personnes se sont présentées le jeudi soir pour le cocktail qui commença, vers 17h00, par une allocution du directeur et du président de Hydro, organisateur de ce salon. Nous nous sommes séparés vers 22h00, tous enchantés de l'ambiance et ayant pu, grâce aux œuvres des peintres et sculpteurs, voyager à travers le monde.



Les 3 jours suivants, environ 1000 personnes sont passées et pour un coup d'essai ce fut une réussite. Les visiteurs enchantés, en ont parlé autour d'eux et on nous demanda de réitérer ce salon l'année suivante.



Tous les ans, nous avons donc présenté des peintres de l'origine de ce salon mais également des nouveaux qui eurent autant de succès que leurs anciens.

Nous avons également un coin «moussaillon» présentant des œuvres d'enfants de 6 à 10 ans pris par la beauté et la lumière du ciel du Havre et qui seront sans doute la relève des peintres exposants.

En 2008, nous avons eu le 12^e salon «Les Toiles de Mer» toujours avec de nombreux visiteurs et autant de succès. Vous trouverez, ci-joint, quelques photos des œuvres exposées ainsi que l'affiche du 10^e anniversaire de ce salon.

J'espère qu'en 2010, vous aurez le plaisir de visiter le salon «Les Toiles de Mer» et nous souhaiterons la bienvenue à bord aux nombreux passagers qui se présenteront à l'entrée.

Je profite de cet article pour remercier les artistes qui ont participé à ce salon, sans oublier nos amis sponsors sans lesquels rien n'aurait pu être fait. J'adresse un merci tout spécial aux directeurs de l'ENMM : Mr Damene, Mr Brard, Mr. Dioré et Mr. Antin qui ont tout fait pour que ce salon soit un succès et ont eu le courage, la patience et la gentillesse de supporter les artistes peintres et sculpteurs tournés vers la mer.



Philippe Laurain ■■■■

La musique des Kerguelen



À Paris, un jeune homme se rend à une soirée à l'Opéra pour écouter des airs de Chostakovitch, mais un sillage de péniche sur la Seine l'emmène bien vite à son vécu récent.

Embarqué à Durban sur un cargo, il navigue vers les Kerguelen pour ravitailler les scientifiques isolés qui attendent depuis des semaines. Mais un appel d'urgence dérouté le navire : un chalutier est en perdition non loin des îles australes. À leur arrivée, un tableau sinistre se profile...

Marec Dévarenne, le narrateur de *La musique des Kerguelen*, ne reviendra pas indemne. C'est sur la route vers l'archipel de l'océan Indien austral, que ce jeune lieutenant fera l'expérience de la mort, de la vie et de l'amitié. L'amitié véritable, cristallisée par une musique qu'il découvrira : un concerto pour violon qui le hantera pour le reste de ses jours.

Olivier Bass, trente-sept ans, originaire de Marseille, est lieutenant de la marine marchande et navigue pour son travail. Il habite avec sa petite famille la région Bourgogne et garde la nostalgie de la Bretagne où il a séjourné quelques années. *La musique des Kerguelen* est son premier roman. Il a déjà publié quelques nouvelles dans la presse et a participé à quelques concours où son écriture n'est pas passée inaperçue.

Ce que dit Olivier Bass : *Ces terres mystérieuses, je m'y suis rendu au cours de l'une de mes navigations. C'était sur un navire océanographique, où je travaillais comme officier mécanicien.*

Si pour le marin de commerce que je suis, l'escale n'est qu'une brève parenthèse dans la langueur du voyage, cette excursion aux Terres australes, aussi courte fût-elle, a eu la faculté de me poursuivre bien au-delà du voyage, et d'alimenter mes rêves des années durant. On n'oublie pas les Kerguelen. On ne revient pas indemne d'un voyage aux Kerguelen.

La Musique des Kerguelen, publié aux éditions La Découverte. Nous remercions La Découverte qui nous a autorisé à publier

l'extrait (prologue, ainsi que le chapitre 1). Nous avons pris la liberté d'agrémenter notre article des photos du Marion Dufresne.



Prologue

Automne 2008.

Je marche dans les rues de Paris. Depuis ce matin tombe un crachin qui me rappelle la Bretagne. Une pluie fine et ténue qui s'infiltré dans les moindres mailles de la veste que je porte, col remonté jusqu'aux oreilles pour me protéger du froid. Les gouttes pénètrent jusqu'à ma peau, et je sens peu à peu le poids de la laine sur les épaules. Je marche d'un pas lent sur l'île de la Cité, longe la Seine en direction du Châtelet. Jusqu'à hier, cette fin d'automne était plutôt agréable. Aujourd'hui, j'ai bien vu que le ciel se chargeait peu à peu de nuages. C'est dans la soirée, lorsque je suis descendu dans la rue pour aller au concert, qu'il s'est mis à pleuvoir.

Malgré la pluie je me promène le long des quais ; j'ai encore un peu de temps devant moi. Je regarde une péniche repousser de sa coque épaisse une eau froide et grise. Le mouvement de l'eau devant son étrave me rappelle d'autres mouvements d'océan sous d'autres étraves. Je pense à l'océan Indien. Celui du Grand Sud, celui des grands froids. Celui que j'avais parcouru, il y a une dizaine d'années, à bord d'un navire de recherche océanographique. Je faisais partie des *gens de mer*, j'étais officier de marine marchande, je naviguais au long cours.

Aujourd'hui j'ai posé sac à terre.

Blotti dans mon manteau, j'observe la péniche qui s'éloigne. Marinier, aimes-tu ton voyage ? Moi, il m'arrivait de le détester. Car on se perdait beaucoup dans ces navigations transocéaniques où l'on oubliait pour quelles raisons nous étions là, en pleine mer, sans voir ni espérer aucune terre des jours durant. Pourtant quand je repense à mes quarts de veille à scruter le vide de la mer, je me souviens que parfois j'étais heureux.

Ce soir, Paris a un arrière goût d'océan. Est-ce à cause du vent d'ouest qui souffle depuis plusieurs jours ? Ou à cause de ce concert auquel je me rends ce soir ?

Je franchis le pont au Change, jette un dernier coup d'œil à la Seine et marche maintenant d'un pas décidé vers le théâtre. Il y a du monde. En passant devant les portes vitrées, mon regard parcourt l'affiche :

Dmitri Chostakovitch - Premier Concerto pour violon Opus 99 ;

Wolfgang Amadeus Mozart - Concerto pour flûte et harpe en ut majeur ;

Avec les solistes Karl Peter et Johanna Lehmann de l'orchestre philharmonique de Johannesburg...

Je suis installé dans mon fauteuil. Je suis bien placé, c'est-à-dire proche de l'orchestre, mais suffisamment éloigné tout de même pour avoir sur les musiciens une vue d'ensemble. Ils sont là et

ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

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

accordent leurs instruments au premier violon qui donne la note juste. C'est une musique de ruche. Le mouvement insensé de la foule où chacun vaque à ses occupations.

Le bruit diminue, les sons s'espacent. Quelques musiciens retardataires finissent de se préparer. Et le silence se fait. Un silence feutré, tiède, orangé.

Des applaudissements troublent le calme du théâtre. Le chef d'orchestre entre, salue le premier violon, l'orchestre et le public. Le cérémonial est respecté. Enfin il lève les bras et d'un violoncelle résonne une première note, longue, grave et sombre.

Je ferme les yeux.

Cette musique, je la connais par cœur. Elle me replonge plus de dix ans en arrière.



Chapitre 1

C'était en 1998. Je me souviens, l'avion de la compagnie British Airways avait atterri au petit matin sur l'aérodrome de Durban. Cette année-là l'été austral s'était imposé avant l'heure, et à entendre les passagers, on devait s'attendre à une saison particulièrement difficile en Afrique du Sud. A moi, cela importait peu. Je trouvais seulement désagréable cet assaut du soleil au sortir de l'appareil, l'air chaud et suffocant qui vibrait sur l'asphalte. J'ai marché dans le flot des voyageurs jusque dans le hall de l'aérogare et, devant un tapis roulant immobile, j'ai attendu avec eux les bagages. L'attente, encore. J'ai toujours détesté ce genre de voyages. Trop long, c'est épuisant d'ennui et d'immobilité. Trop rapide : on quitte un lieu où on vit en hiver pour se retrouver douze heures plus tard dans une canicule implacable sans avoir eu le temps de rien voir venir. Une téléportation inhumaine. Une des pires expériences des temps modernes.

Pour passer le temps, machinalement j'ai fouillé mes poches pour en faire l'inventaire et m'assurer que je n'avais pas égaré mon passeport. J'ai alors sorti de ma veste le livre que j'avais acheté la veille et que je m'étais promis de lire pendant le vol, mais que j'avais à peine entamé. A l'intérieur, en guise de marque-page, se trouvait le télégramme de l'armement. J'ai ouvert l'enveloppe et j'en ai sorti la feuille bleue que j'ai parcourue pour la centième fois.

Embarquement confirmé le 13 octobre à Durban sur le Marion Dufresne en qualité de lieutenant. Réservation prévue le 12 sur vol BA1263 Paris - Durban de 17 h 30. Prendre contact avec l'armement dès que possible. Cordialement. Le service planification...

Le capitaine d'armement m'avait expliqué : je rejoignais le navire *Marion Dufresne* afin d'en compléter l'équipage. L'Afrique du Sud, l'océan Indien austral. Une région où je n'étais jamais allé. Le navire, habituellement basé à La Réunion, sortait d'une période de carénage au chantier naval de Durban. Une remise à niveau technique avant d'attaquer une nouvelle saison de travaux



océanographiques. Le *Marion*, c'était avant tout un navire scientifique. En alternance avec les missions de recherche géologique, il effectuait le ravitaillement des bases scientifiques des Terres australes et antarctiques françaises : l'archipel Crozet, les îles Amsterdam et Saint-Paul, les Kerguelen... Un navire dédié aux quarantièmes rugissants et aux cinquantièmes hurlants. Pour ce voyage au départ de Durban, il était prévu que nous naviguions en priorité vers les Kerguelen : l'île n'avait pas été ravitaillée depuis plusieurs semaines à cause de l'indisponibilité du navire, et le personnel en station là-bas commençait à manquer de nourriture, de pétrole et de nouvelles fraîches. La relève d'une vingtaine de scientifiques, que nous transporterions comme passagers, était également prévue. Tout avait été programmé pour que nous puissions rentrer à La Réunion début décembre afin de préparer la grande mission océanographique qui suivrait et à laquelle je devais également participer. En tout, cela signifiait pour moi un voyage de quatre mois.

* * *

Le tapis roulant s'est mis en branle et des valises ont commencé à apparaître derrière les rideaux de plastique. Un frisson a parcouru la foule et peu à peu les voyageurs, qui s'étaient d'abord avancés jusqu'au devant du convoyeur, ont commencé à se disperser une fois leurs bagages en main. Au milieu des gens qui battaient en retraite, j'ai attendu mes sacs qui tardaient à arriver. Appuyé sur une cloison, j'ai ouvert mon livre et j'ai tenté d'en lire une page. Mais la nausée et le mal de tête qui m'étreignaient à cause du manque de sommeil m'en ont dissuadé. Enfin mes bagages sont apparus et j'ai rejoint, de l'autre côté du poste de douane, l'agent de la compagnie qui était venu m'accueillir.

* * *

Dans la voiture, pendant toute la durée du trajet, c'est la chaleur écrasante qui m'oppressa. Une chaleur noire, de plomb, une chaleur qui faisait vibrer les rues jaunes et sales de la ville. Accablé par l'atmosphère lourde et par le sommeil, j'étais dans un état second, oscillant entre somnolence et rêve éveillé. Je fermais les yeux et je me retrouvais dans l'avion. Le ballonnement de la voiture de l'agent se confondait avec le souvenir des turbulences subies pendant le vol. Mais chaque coup de frein, chaque coup de klaxon, ou le tressautement de la voiture sur la mauvaise route me ramenait à la réalité aveuglante des rues couleur sable cru. Cet aller-retour permanent entre le rêve et la réalité devenait épuisant. J'ai essayé de me caler dans le siège pour trouver un vrai sommeil, et j'ai fini par m'assoupir. A mon réveil, nous avons atteint les faubourgs de la ville et bientôt l'air plus frais de la mer entra par les fenêtres grandes

ESPACE HYDRO – SUP'MARINE

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

ouvertes du véhicule. Puis des portiques dont la hauteur dépassait celle des grands hangars apparurent, le port se devina au loin et en peu de temps nous parvînmes au chantier naval. Des porte-conteneurs, quelques pétroliers en cale sèche et derrière, à flot le long du quai : les tôles bleues du *Marion Dufresne*.

* * *

La route longeait un grillage, et nous nous arrêtàmes devant une barrière rouge et blanche. Après un contrôle d'identité la barrière se leva. Je sentis battre mes artères dans ma gorge. C'était toujours ainsi, lorsque je découvrais un bateau, *mon* bateau. Une sorte d'angoisse à laquelle se mêlait un inexplicable énervement, un rapport de force où l'esprit tentait de mesurer le corps du bateau.

L'agent conduisait au milieu d'un terrain vague en direction de l'échelle de coupée et mon angoisse montait au fur et à mesure que nous nous rapprochions de la haute muraille que formait le flanc du navire. Enfin je descendis du véhicule et posai mes sacs sur le sol. Devant moi : le bateau, fièrement assis le long du quai tel un animal roi. Il en émanait un bruit continu, une sorte de ronronnement, qui trahissait la puissance mécanique qui bouillait dans ses tôles. Une énergie qui ne servait qu'à éclairer quelques ampoules, faire fonctionner deux ou trois pompes et un système de climatisation ; mais une énergie en sommeil comme une lave contenue, parée pour la mise en route des moteurs.

Je me sentis tout à coup happé par le voyage. Ces vibrations de la tôle, je savais maintenant ce que c'était : c'était les signes de l'impatience. Le navire était comme moi, il n'attendait plus qu'une seule chose : partir.



.....la suite dans le livre, *La Musique des Kerguelen*..



Biographie d'Olivier Bass

Olivier Bass est né à Marseille en 1972. Il passe son enfance et son adolescence dans les collines qui dominent la ville, d'où l'on voit les navires qui entrent et sortent du port. De là sans aucun doute son choix de rentrer à l'école de la marine marchande pour devenir officier.

Pendant les premières années de sa vie maritime, il navigue au long cours, à la Compagnie Générale Maritime : l'Afrique, l'Asie, un tour du monde. Puis des voyages inoubliables aux Kerguelen. Lors de ses navigations, il préfère se munir d'un carnet plutôt que d'un appareil photo. C'est qu'il aime écrire et décrire ce qu'il voit. Certaines notes se transforment en nouvelles, des

histoires naissent, histoires parallèles qui le sortent de la réalité parfois difficile du bord.

Il quitte ensuite Marseille pour Brest. C'est la découverte de la Bretagne dont il tombe amoureux. A l'issue de son service militaire, effectué comme aspirant dans un sous-marin nucléaire, il navigue à l'Ifremer où il participe à quelques missions océanographiques passionnantes, avant de quitter définitivement le long cours pour les car ferries, genre de navigation qui permet de concilier la mer et la vie de famille.

Il écrit régulièrement des nouvelles, publiées la plupart du temps à l'occasion de concours. Un jour un ami l'encourage à écrire un roman qui parle du milieu qu'il connaît le mieux : la mer. C'est le déclic qui lui donne le courage de jeter à la corbeille le roman sur lequel il travaillait depuis quelques années et qui n'avancait pas. En presque dix mois, naît *La musique des Kerguelen*.

Olivier Bass navigue aujourd'hui à la Brittany Ferries comme second mécanicien. Dès qu'il remonte de la machine, après son quart, il aime s'installer à son bureau pour écrire ou écouter de la musique. De sa cabine, il voit la mer.



NOUVELLES DES ECOLES

La rentrée à l'hydro de Marseille

Année après année, grâce à l'aimable accord de la direction, HSM réussit à être présente à la rentrée de l'Hydro de Marseille.

Cette participation se déroule traditionnellement sur deux dates :

La première, le 3 septembre cette année, a lieu dans le cadre de la pré-rentrée des élèves de première année du cours de 01NM et OCQP

Maxime Benoit et moi-même sommes intervenus lors de la conférence ayant pour thème la recherche de stage embarqué . Nous avons ainsi pu partager nos parcours et nos expériences de navigant, donner quelques conseils et répondre aux interrogations.

Ce fut également la possibilité de présenter une première fois l'association et d'insister sur l'importance du lien entre les « anciens » et les élèves.

La deuxième est à l'occasion de la journée « portes ouvertes » de l'école, organisée dans le cadre de la manifestation « septembre en mer ».

Cette fois-ci, le 15 septembre, étaient présents pour l'association Maxime Benoit, Christophe Lachèvre venu spécialement du Havre, et moi-même.

La journée se partage en deux :

La matinée consiste en une présentation au grand amphithéâtre par leurs représentants des entreprises maritimes et des associations.

Etaient présents cette année le pilotage de Marseille-Fos, la Compagnie de Iles du Ponant, Boluda France, la SNCM, Louis Dreyfus Armateur, Genavir, Marfret, Brittany Ferries, La Touline, Bourbon, CMA-CGM et la SNSM.

L'après-midi permet à chaque intervenant de tenir un stand dans une salle de l'école. Cela permet donc un contact individualisé avec les élèves

Cette journée est aussi une possibilité de se faire connaître des armateurs et des autres associations.

La rentrée est donc un moment essentiel dans la vie de l'association, l'effort doit être maintenu pour y être présent à chaque fois.

Nicolas Aubry



La réforme de la formation maritime ... où en sommes-nous ?

Deux évènements majeurs ont marqué ces derniers mois :

1) Le discours du Président de la République au Havre le 16 juillet dans lequel il précise que « *la France doit avoir une école supérieure de formation maritime, qui donnera accès à un diplôme de haut niveau, un diplôme d'ingénieur de la mer qui n'existe pas à présent...* »

2) La création de l'ENSM (Ecole Nationale Supérieure Maritime) approuvée par l'Assemblée Nationale le 22 septembre 2009, après le Sénat, instaurant une seule école sur quatre sites.

A noter également la signature, le 12 septembre 2009, d'un arrêté ministériel relatif à la délivrance, au personnel officier de la marine nationale, du brevet Chef de Quart Passerelle, du brevet Second Capitaine et du brevet de Capitaine.

Copil titre d'ingénieur du 3 juin 2009 :

M. FORIN est le directeur du projet ENSM, établissement dont le statut juridique – et donc les systèmes de gouvernance, de gestion et d'animation scientifique - est encore à préciser. Il doit permettre la plus grande souplesse possible, l'ouverture à des partenariats avec d'autres établissements d'enseignements supérieurs, la mise en place de structures de recherche, une ouverture à l'international et la participation d'acteurs privés.

Concernant l'évolution vers le titre d'ingénieur : de nombreuses études sont menées en particulier avec la commission de titres d'ingénieurs. Elle a ses propres critères que doivent satisfaire les écoles postulantes ; en particulier des études en maximum 6 années, avec une année de césure non obligatoire. Ce point est une difficulté majeure pour notre cycle de formation des Officiers de la Marine Marchande qui allie temps de formation théorique et pratique. Cette évolution pose de nombreuses questions et il est rappelé par l'administration et l'inspection générale que les ENMM doivent former d'abord et avant tout des officiers de la marine marchande au vu des postes de navigants et de commandants et de chefs mécaniciens et qu'il n'est pas concevable de déroger aux normes OMI pour y aboutir !

Les exigences de recherches intégrées à l'école imposeront des partenariats avec d'autres établissements et le recrutement d'enseignants chercheurs au sein de l'établissement. Il sera nécessaire de constituer un conseil scientifique de l'ENSM (et non de chaque établissement).

HSM, se faisant le relais des élèves, des professionnels et des navigants, a rappelé qu'il ne fallait pas déstructurer la formation au risque de la fragiliser, l'expérience pratique étant un atout majeur de notre cursus.

La philosophie qui se dégage est bien de ne pas former des ingénieurs susceptibles de naviguer mais des navigants qui auront le titre d'ingénieur. (Une voie possible étant un titre d'ingénieur maison comme à l'ENAC.)

COPIL Déménagement Hydro du Havre du 3 juillet 09

Monsieur le Préfet rappelle qu'à la suite du dernier Copil du 8/4/09 cette réunion est axée sur les aspects effectifs, pédagogie et recherche de la future école du Havre.

Quelques points :

-l'effectif est évalué à 1056 élèves (environ 400 aujourd'hui) à partir de promotions de 192 élèves, comptées sur 5 ans plus des classes préparatoires et passerelles.

Les membres du COPIL sont majoritairement favorables au maintien de la spécialisation de la filière 1 polyvalente (dite académique) au Havre qui devra conserver cette spécialisation.

-Les partenariats : il est souligné l'intérêt et l'importance de ces partenariats avec les établissements supérieurs (université et écoles d'ingénieurs) et une ouverture vers l'international.

-Les outils pédagogiques : la formation doit être tournée vers les besoins de l'avenir et par la forte ambition de l'école; la vapeur ne doit pas être abandonnée et la simulation dans tous les domaines est à explorer.

-Futur fonctionnement de l'école : la question de la recherche est posée à travers les moyens en professeurs enseignants-chercheurs et en budget. L'école devra s'adosser à des partenaires déjà opérationnels.

COPIL ENSM du 15 septembre 2009

Rappel est fait du discours du Président de la République au Havre le 16 juillet.

- M. Forin informe le Copil que le statut de Grand Etablissement est retenu pour servir de cadre juridique à l'ENSM. (comme la plupart des écoles d'ingénieurs)
- La mission de M. Thomas sur le grand Ouest se termine car il est nommé directeur départemental des Affaires Maritimes à Quimper. Il sera remplacé par M. Allemandou lui même remplacé par M. Brandon.
- Le déménagement de l'école des Affaires Maritimes de Bordeaux à Nantes est confirmé.
- M. Bedel rappelle les organes à mettre en place pour l'ENSM selon le statut retenu (à formaliser) et ceux des quatre sites : siège, direction, gouvernance, conseil d'administration, conseil scientifique, conseils pédagogiques.
- Madame Anne Sophie Avé, déléguée générale des Armateurs de France souligne la nécessaire cohérence des orientations à prendre avec la politique globale d'ADF. Ceci imposera que les représentants des armateurs dans tous les conseils portent la ligne directrice d'ADF pour permettre une meilleure prise en compte des besoins de toute la profession. Les représentants ne devront pas comme par le passé être nommés par les CCI locales.
- Les professionnels, les syndicats et les associations (dont l'importance de la présence et l'intérêt de leur implication dans les structures et l'animation des écoles à travers les associations des anciens ont été soulignés dans tous les contacts de l'administration avec les grandes écoles) souhaitent naturellement faire partie de ces instances.
- Accès à la filière A : modification du concours d'entrée dès 2010 par l'inscription sur un portail national et réduction du nombre d'épreuves en Français et en Anglais.

Il est souligné que le niveau d'anglais des élèves sera à améliorer et évalué en fin de cursus selon les normes actuelles des écoles d'ingénieurs.

Michel Maubert

