



# Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°06 Janvier 2017

Éditorial

**Soyons sérieux...**

**Sébastien d'Aurade**

Rédacteur en chef

Au mois d'octobre, Monsieur Valls s'est rendu à St Pierre et Miquelon pour y promettre une belle enveloppe destinée à l'aménagement d'un quai en eau profonde qui servirait à accueillir des bateaux de croisière et comme port d'éclatement pour les marchandises :

<http://tinyurl.com/hen9tal>

Certes, il est tentant de penser que l'État va faire quelque chose pour améliorer l'économie locale qui en a grand besoin.

Pendant des siècles, elle était basée essentiellement sur la pêche à la morue. Mais à la suite de plusieurs conflits territoriaux avec le Canada, la zone de pêche a été réduite à la portion congrue et les prises locales n'alimentent que quelques petites conserveries de crabes des neiges et de homards.

Il y a bien un peu d'élevage et quelques légumes en saison, mais pas de quoi nourrir la population. Presque tout est importé, principalement du Canada. Même les produits français transitent par ce pays.

Il y a bien eu une période faste pendant la Prohibition aux États-Unis, mais elle est révolue depuis longtemps, peut-être au grand regret des habitants qui avaient ajouté quelques activités de transit à leurs tâches quotidiennes...

L'archipel vit surtout de l'administration et des collectivités locales, de loin les plus grands employeurs. C'est maintenant une collectivité d'outre-mer.

Commençons par la croisière :

-il y a bien quelques bateaux qui y vont, de taille modeste, une dizaine par an, avec quelques dizaines de passagers venus étudier la flore et la faune endémique de l'île. Escales de quelques heures et les « touristes » repartent sans même avoir acheté un petit souvenir.

N'espérons pas une multiplication soudaine de leur nombre, qui restera certainement très limité.

Bon, alors la « grande » croisière ?

Croit-on vraiment attirer les touristes avec une maigre végétation sur des îlots battus par les vents et la pluie, où il fait un temps de cochon la majeure partie de l'année ?

Soyons sérieux !

Et maintenant, le port d'éclatement !

De mieux en mieux dans l'utopie...

Nous avons un port de 9,50 m de tirant d'eau, en admettant qu'il soit dragué régulièrement.

Le port le plus proche est celui de St John's, à Terre-Neuve. Les principales liaisons de ce dernier sont avec Halifax, dans la province canadienne de Nouvelle Écosse. Halifax a 13,50 m de tirant d'eau et des liaisons autoroutières directes avec toute l'Amérique du Nord. Les deux grandes compagnies de chemin de fer, Canadien National et Canadian Pacific offrent elles aussi des liaisons directes avec tout le Canada, et des transits vers tout le continent.

Actuellement, des projets sont en cours pour que le port canadien puisse accueillir des porte-conteneurs géants et des gros paquebots de croisière. <http://tinyurl.com/j8h6m9m>

Et on voudrait avoir un port d'éclatement ? Avec quelles marchandises, venant d'où et allant où ?

Mais qui enverra son fret pour qu'il transite par Saint Pierre ?

Soyons sérieux !

Mais le plus dramatique est certainement le silence pesant des élus locaux et de la communauté maritime, locale ou métropolitaine. Personne n'ose dire que cette annonce est totalement dénuée du moindre réalisme. Personne n'ose dire que ces « projets » ne verront jamais le jour. Tout le monde « fait semblant » ; tout le monde se prête au jeu. On fait « comme si », et une fois l'élection passée, le dossier ira rejoindre aux oubliettes les piles poussiéreuses des autres projets, plus farfelus les uns que les autres. C'est du genre de la commande par l'État de 20 rames TGV à Alstom Belfort, alors que la SNCF n'en a pas besoin et l'a fait savoir...

Il n'y a guère, une personnalité du monde maritime me faisait remarquer qu'il était difficile d'attaquer de front son ministère de tutelle, car il ne fallait pas se mettre à dos les fonctionnaires, surtout les « hauts », chargés des différents dossiers maritimes. Certes ; un de mes amis ayant osé, il y a des années, critiquer M. Gaysot, alors ministre des transports, en avait payé le prix fort, bien que l'avenir lui ait donné raison.

Vengeance mesquine.

Le contribuable est toujours au service de l'État, alors que ce devrait être le contraire.

Quand l'union fera-t-elle la force dans le maritime ?

Quand la profession sera-t-elle assez soudée pour qu'il y ait un réel dialogue, loin des promesses fantaisistes auxquelles personne ne croit vraiment ?

La presse -hélas- n'est pas de reste : l'information a été reprise, sans le moindre commentaire, par les principaux médias, professionnels ou non.

Que la grande presse, qui n'a souvent que des soi-disant experts, « gobe » la nouvelle sans en réaliser le caractère opportuniste, c'est monnaie courante. Mais que la presse maritime n'émette pas le moindre doute, si courtois soit-il, dépasse l'entendement.

Finalement, la grande perdante, c'est la crédibilité de toutes les parties concernées.

"Mme Royal et M. Vidalies restent au gouvernement: le monde maritime respire!"



## Sommaire

- ✓ Editorial : Soyons sérieux !. Sébastien D'Aurade
- ✓ Québec. René de Cayeux
- ✓ La COP 22. Olivier d'Auzon
- ✓ Le Scott sur rade. Bruno Dulac
- ✓ La biture. Gildas Tual
- ✓ Zone Economique Exclusive. Omar von Breizh



*En octobre, une délégation emmenée par le premier ministre, Manuel Valls, a signé à Rimouski un accord de coopération maritime entre la France et la province du Québec.*

*On ne sait pas très bien ce qu'il en ressortira, sachant :*

*1/ que la France fait partie de l'Europe et n'est pas libre de signer quoi que ce soit qui ne soit pas en accord avec les lois et directives européennes.*

*2/ Que le Québec, bien que disposant d'une certaine autonomie, se doit de son côté de respecter un certain nombre de lois et dispositions fédérales.*

*Quoi qu'il en soit, ne rejetons pas à priori l'éventuelle utilité d'un accord. Nous nous bornerons donc à souhaiter que cette coopération ne ressemble pas à celle que l'ami René a bien voulu nous communiquer, alors qu'il était aux premières loges...*

<http://tinyurl.com/h8kmzas>



Québec  
René de Cayeux

À l'Association pour la Gérance des Écoles d'Apprentissage Maritime, l' AGEAM. Devenue AGEMA ? et disparue après avoir été « régionalisée », j'avais été responsable des relations avec les deux ministères français concernés : la Coopération et les Affaires étrangères.

Nous invitons à Paris tous les directeurs des écoles maritimes francophones. Le Québec est présent.

chaque directeur repart avec nombre de documentations pédagogiques, sous la modeste forme de l'époque : des cours ronéotypés, programmes, emplois du temps... une pile épaisse comme au moins trois ramettes.



Trois ans après même invitation... Je vois le directeur québécois remettre à chacun plusieurs exemplaires d'une plaquette, mais pas à nous les organisateurs de l'AGEAM ! Mais bien sûr je l'ai après... c'est un banal petit sommaire de sécurité embarquée, petit copié-collé des documents reçus lors de la précédente réunion.

Nous sommes invités à aller visiter Rimouski sur le St Laurent, j'envoie mon adjoint Michel Robert, patron de pêche, il revient et me dit « Rimouski c'est petit » ; ce sont des paysans qui pêchent quand le Saint Laurent n'est pas embâclé par les glaces et c'est surtout touristique, observation des cétacés...

Nous soutenons à notre mesure toutes ces écoles jusqu'à avoir 13 coopérants temporairement détachés.

Mr Rajonson directeur de l'école maritime à Majunga nous disait souvent de ne pas retirer nos coopérants car « les soviétiques sont là prêts à prendre la place » disait-il, dès 1987... « ce sont les québécois qui sont à

la porte et qui disent : nous parlons français mais ne sommes pas vos anciens colons ».

Avec une société française et trois coopérants dans les années 1980, pendant deux ans, nous apportons nos compétences à six écoles de pêche en Tunisie, à partir de celle de Madhia. Ces écoles qui existaient avant les années 1960 ont périclité. Les enseignants ingénieurs biomarine... sortent de leur école maritime en remontant sur leurs dromadaires, oubliant que la mer est plutôt vers le bas. Cérémonie, de clôture de l'opération avec présentation des enseignants formés et des ateliers rénovés. Rentré à Paris quelques semaines après, sur Le Marin une annonce : Le Ministère des pêches tunisien cherche capitaine de pêche pour travailler en école de pêche.

J'envoie un autre enseignant, lui disant ne pas être de l'AGEAM ! Et que découvre-t-il ? Les québécois étaient arrivés ! Et ne sachant que faire de plus que nous ... Ils étaient allés au Japon acheter des appareils de détection de pêche... mais ne savaient pas les utiliser ! Il leur fallait un enseignant ; or les appareils n'étaient pas adaptés aux différents genres de pêches locales ! Notre candidat fait son rapport et refuse !

Lors d'un forum des

m é t i e r s d e l ' I n s t i t u t

Océanographique, pendant le

déjeuner des intervenants, la

conversation tombe, j'amorce

sur le Québec et je sens que je

ne fais pas plaisir ! J'enfonçe

mes arguments... et voici qu'un

intervenant dont je tais le nom

prend la parole et dit « moi je

vais défendre de Cayeux » :

Avec une ONG nous aidions des

Thailandais à structurer leurs

pêcheries, principalement de

crevettes, car ils sont menacés

par des promoteurs qui veulent

les côtes ! Trois ans plus tard,

tout marche bien et L'ONG

décide de leur laisser la bride

sur le cou pendant un été. Au

retour en septembre que voit on ?

Prémédité ! Un vaste bâtiment tout

neuf sur la côte héberge l' ÉCOLE QUÉBÉCOISE DES PÊCHES ! C'est écrit en

grand !

L'auditoire est bouche bée.

Quelques années après, toujours à un forum de l'Institut

Océanographique, je découvre la présence de RIMOUSKI ! En observant la

personne qui tient le stand je me mets vite à jouer son jeu, elle (jeune

blonde) recherche de la doc surtout vidéo. Sur son stand le plan de

Rimouski que je connais, sans le lui dire ! Là vous avez le parking, là des

dortoirs, là les garages à pneumatiques, là la cale de mise à l'eau, là une

salle de réunion, là ?? un petit ensemble... ?? sciences, labo ?? elle ne sait

pas en fait que l'activité principale est touristique, on y vient voir les

baileines et autres gros poissons...

Huit jours plus tard c'est le Salon nautique, Porte de Versailles, j'y

tiens un stand proche des Affaires Maritimes et de la SNSM, qui vois-je

venir vers moi ? Miss Rimouski qui achève notre entretien par : Je ne

trouve pas grand-chose, c'est très professionnel dit-elle !



**La COP\* 22**  
*(\*Conférence des parties)*  
**Olivier d'Auzon**  
Consultant international

**Le transport maritime doit aussi prendre toute sa part dans la réduction globale des émissions de CO2**

Contre toute attente, le transport maritime a été exclu de l'Accord de Paris (COP 21) qui est entré en vigueur le 4 novembre 2016.

Dans ce contexte, l'Association des armateurs danois n'hésite pas à mettre les pieds dans le plat. Elle estime que le secteur doit assurer sa juste part de réduction globale des émissions de CO2.

Le 4 novembre 2016, l'Accord de Paris est entré en vigueur et les nations se sont réunies lors de la COP22 à Marrakech pour discuter de la mise en œuvre de l'accord sur le climat.

Dans ce contexte, l'Association des Armateurs Danois estime que le transport maritime se doit lui aussi de parvenir à la réduction d'émissions de CO2 au moins égale à celle du reste de l'économie mondiale. C'est ainsi que les émissions de CO2 devraient être suffisamment réduites pour maintenir la part des secteurs dans les émissions mondiales en dessous des 2,2% actuels

**Le transport maritime doit réduire ses émissions au même titre que les autres industries dans le monde et les réductions globales devraient être suffisantes pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.**

Cela signifie que le transport maritime doit, devrait, parvenir à un niveau neutre en CO2 d'ici 2050 », confie Anne H. Steffensen, directrice générale et directrice générale de l'Association des armateurs danois.

**Stratégie de l'OMI pour la réduction des gaz à effet de serre.**

Il est essentiel que la réglementation des émissions de gaz à effet de serre pour le transport maritime soit établie mondialement pour assurer des conditions de concurrence équitable et bénéficier pleinement à l'environnement. Le règlement devrait être établi par l'Organisation Maritime internationale (OMI).

Dans cette perspective, l'Association des Armateurs Danois se félicite que l'OMI ait adopté au début de novembre 2016 une feuille de route spécifique pour une stratégie de réduction des gaz à effet de serre.

«La stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre dont l'OMI devrait fixer les objectifs de réduction pour les années à venir s'annonce ambitieuse. Dans le même temps, il est important d'adopter des mécanismes de réduction efficaces, qui ne pénalisent pas les nouveaux entrants du marché.

Nous soutenons tout particulièrement l'adoption d'une taxe mondiale sur les carburants qui financera efficacement les réductions de CO2 », souligne Anne H. Steffensen.

En outre, lors de Conférence des Nations Unies sur le changement climatique (COP 22) qui s'est tenue à Marrakech, la Chambre Internationale des Armateurs (The International Chamber of Shipping (ICS)) a tenu à préciser que le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) sous l'égide de l'OMI avait adopté il y a quatre ans une feuille de route, prévoyant l'adoption de mesures obligatoires pour le transport maritime visant à baisser le CO2. Cette feuille de route va du reste beaucoup plus loin que l'accord de Paris. Étant entendu que l'accord de Paris n'oblige que les navires construits après 2025 à réaliser une réduction du CO2 à hauteur de 30%.

"La dernière étape qui doit être mise en œuvre d'ici à 2023 devrait établir un mécanisme global visant s'assurer que les engagements initiaux de l'OMI que l'industrie maritime veut voir adopter d'ici 2018 seront effectivement réalisés.

Cette étape est très controversée et n'est pas encore unanimement acceptée par le transport maritime", souligne M. Bennett représentant la Chambre Internationale des Armateurs.

"Mais si c'est ce que les gouvernements finissent par décider, la préférence claire de la majorité de l'industrie maritime militerait assurément pour un prélèvement mondial basé sur la consommation de carburant.

L'industrie maritime reconnaît pleinement que la société attend plus, et nous pensons donc qu'il est vital que les États membres de l'OMI conviennent d'engagements de réduction des émissions de CO2 qui soient vraiment ambitieux d'ici 2018 », a confié M. Bennett.



*NDLR : Cette illustration n'a pas été livrée avec l'article, elle a été ajoutée par la rédaction de Marinfos Magazine.*



**Le Scott sur rade.**  
Bruno Dulac

*Préambule. Le Scott est un système de transmission entre deux navires ou un navire et la terre. Le signal est constitué d'éclats lumineux correspondant au code morse soit des points et des traits, éclat courts ou prolongés. Il est émis grâce à un projecteur directionnel dont la face avant peut être obturée par des lamelles mobiles semblables à celles d'un store vénitien.*

Ce bâtiment de la marine nationale était sur rade étrangère. Le tiers de service de l'équipage nécessaire pour la surveillance de la tenue du mouillage était à la passerelle et les mécaniciens œuvraient à maintenir en marche différents appareils indispensables. Quant au reste du personnel, il était à terre en excursion ou dans les estaminets et autres établissements de plaisirs.

La nuit était tombée, tout était calme quand le téléphone sonna dans le carré des officiers. Le veilleur timonier signalait par une phrase laconique « Scott dans le 210 ». Cela signifiait qu'un important bâtiment américain émettait des signaux lumineux certainement destinés au navire français.

*Suite page 4.*







Suite de l'article "Le Scott" de la page 3.

Rendu en passerelle, l'officier de garde trouva une certaine effervescence, le transmetteur de service n'arrivait pas à transcrire le message. Pourtant, par chance, celui-ci était bon, voire excellent, quelques semaines auparavant il avait été distingué pour la qualité de ses manipulations. A chaque fois que le bâtiment franchissait une passe et s'identifiait, un message en retour signalait la qualité de l'opérateur, mais dans ce cas, il séchait, alignant des lettres sur la tablette et renonçant rapidement devant des éclairs prolongés qui ne correspondaient pas au code morse. En désespoir de cause le projecteur Scott fut mis en place ; mais malgré l'envoi du TTT signifiant « prière passer en VHF en phonie (canal 16 - 156,8 MHz) » les éclats lumineux reprenaient. On ne pouvait ignorer que les anglo-saxons affectionnent ce mode de transmission plus discret car directionnel malgré sa visibilité par ce que les ondes radio qui se répandent dans tout l'éther (non l'éther-oxyde mais celui remplissant tout l'espace) peuvent être écoutées par tous. C'est quelquefois gênant dans l'est de la Méditerranée, longtemps sous influence anglaise, en l'absence de réponse les personnels des navires militaires garde côte ont souvent un doigt fébrile sur la queue de détente.

Il fut décidé de noter les points et les traits et qu'une transcription serait tentée calmement, c'est-à-dire avec un verre et la bouteille de whisky à portée de main. Malgré ce dopage ce fut l'échec, alors que la passerelle signalait régulièrement de nouveaux éclats lumineux.

Une solution était possible : armer la chaloupe et aller voir. Mais armer une chaloupe à la nuit est une opération délicate, réunir brigadier, mécanicien, chef de bord parmi un personnel réduit est difficile. Ensuite il faut brasser l'embarcation à l'extérieur, l'affaler proprement, veiller à l'embarquement et espérer que le moteur démarrera.

Ce fut une mise à l'eau parfaite, l'officier de garde commença une attente qui devait être longue.

Presque 1h 30 après avoir débordé, la chaloupe revint enfin on allait connaître la teneur du message. A peine le planchon de coupée franchi, le patron de l'embarcation rendit compte : « ces cons, ils soudent à l'arc »



Je fais un don à la SNSM :

<https://don.snsm.org>



Expression maritime "Prendre une biture"

Gildas Tual

Officiellement, la 'biture' (qu'on écrit aussi très rarement 'bitture', puisque le mot est issu de 'bitte', celle d'amarrage) est la longueur de la chaîne de l'ancre qui est disposée en zigzag sur le pont de manière que, au moment du mouillage, l'ancre puisse filer le plus rapidement et librement au fond.

Par simple analogie entre la disposition de la biture sur le pont et la trajectoire pour le moins zigzagante de celui qui marche alors qu'il a abondamment arrosé l'escale

On peut aussi supposer que, lorsque la (véritable) biture a correctement filé, c'est probablement que le marin est arrivé au port, et qu'il peut donc se permettre d'y ripailler et aussi d'y boire à volonté. Ce lien est renforcé par la première signification métaphorique de 'biture'.

En effet, à l'origine, ce sens imagé de 'biture' désignait un repas copieux, en 1825. Puis, un peu après la moitié du XIXe siècle, il désignait une forte dose de spiritueux.

Ce n'est qu'à partir de 1888 que le mot est attesté dans la langue générale en tant que 'cuite', mais il semble qu'il était employé comme tel auparavant dans certaines régions de l'Ouest de la France où les gens sont réputés pour avoir une bonne pratique du lever de coude.



Lorsque tous les moyens institutionnels ont été épuisés, les familles de marins en difficulté peuvent compter sur le soutien de l'association « Les Abris du Marin »



<http://www.lesabrisdumarin.fr> Faire un don :



L'équipe de Marinfos Magazine vous souhaite une bonne année 2017

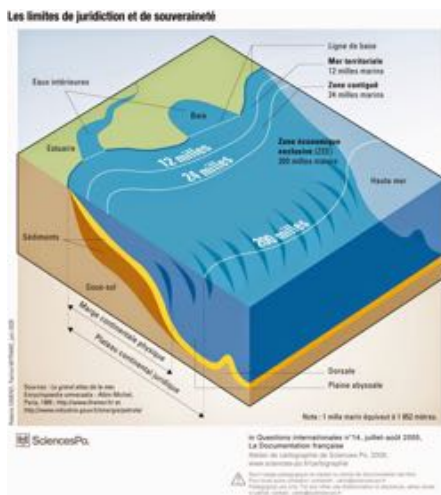


## ZEE\*, Zzzzzzzzzzzzzzzzz

Dormez braves gens, dormez en paix

Omar von Breizh  
Marinfos

*\* ZEE : Zone Économique Exclusive. C'est juridiquement, d'après la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, dite de "Montego Bay" signée fin 1982, il y a 34 ans, un espace maritime sur lequel un Etat côtier a des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques. Cette zone s'étend jusqu'à 200 milles marins (env. 370 km) de ses côtes au maximum, au-delà, c'est la haute mer, les eaux internationales.*



En mer de Chine méridionale, les îles Spratley et plusieurs autres îles, récifs ou bancs de sable, archipels d'origine corallienne pratiquement inhabités sauf militairement pour quelques îles sont au cœur de différends et de conflits territoriaux âpres opposant violemment plusieurs pays asiatiques, la Chine, Taïwan, le Vietnam, les Philippines, la Malaisie et Brunei sans compter les États-Unis qui ne voudraient pas laisser le contrôle stratégique à d'autres puissances, notamment la Chine.

Outre l'intérêt stratégique au cœur d'une route maritime très fréquentée, les enjeux économiques sont immenses pour cette zone qui recèle des ressources géologiques et minières, des gisements de pétrole, de gaz naturel et qui possèdent une importante réserve halieutique.



La Chine l'a parfaitement compris et renforce, sans état d'âme, sa présence, l'occupation humaine, la construction de pistes

d'atterrissage, la militarisation accrue transforment ces archipels en îles artificielles dans le but de bénéficier effectivement et juridiquement des avantages d'une ZEE.

Et en France ? La deuxième impuissance maritime mondiale (en terme de ZEE) comme l'a qualifiée le député Arnaud Leroy, que fait-on ?

Il est communément mentionné dans la presse ou lors de colloques lorsque l'on veut s'enorgueillir que la France dispose du deuxième domaine maritime mondial, 11 millions de km<sup>2</sup>, derrière les États-Unis pour à peine 300 000 km<sup>2</sup> d'écart, cocorico !

Mais est-ce que nos différents gouvernements successifs ont eu, ou ont, la volonté de construire une politique maritime digne de ce nom. Merci, entre autres, au Cluster Maritime d'être présent, de travailler et de fédérer les efforts de ceux qui savent et qui veulent que la France et ses entreprises soient présentes et se développent grâce aux opportunités qu'offrent nos territoires ultra-marins. Si la France parvenait à exploiter les

ressources de toutes ses ZEE, elle pourrait sécuriser en partie ses approvisionnements de certaines ressources pétrolières et minières.

Prenons l'exemple de l'île Clipperton, de son nom de baptême, Île de la Passion, car découverte le 3 avril 1711, un Vendredi Saint. Clipperton est un atoll français non habité et inhospitalier, de 7 km<sup>2</sup>, seule possession française dans le Pacifique Nord située à 10 200 km de la France métropolitaine, à 5 400 km de Tahiti et à 1 200 km d'Acapulco au Mexique. Cette île est le quatrième territoire français du Pacifique et le cinquième de l'outremer français par son extension maritime. Île oubliée, couverte de fientes d'oiseaux, loin de la métropole mais qui dispose d'une zone économique exclusive de 430.000 km<sup>2</sup>, plus importante que celle de la métropole (345 000 km<sup>2</sup>).

Oui, j'ai vérifié, si l'on considère que le centre d'un cercle de 200 miles (370,40 km) de rayon est cet îlot de 7km<sup>2</sup> isolé au milieu de l'Océan, nous avons bien une superficie de 430 796 km<sup>2</sup>.



Certes le commerce du guano est un débouché, mais l'exploitation du sous-sol de cette ZEE ? Mais l'exploitation de la réserve halieutique ? etc.

Saluons le travail du député du Tarn, Philippe Foliot, premier homme politique à s'être rendu sur l'île de Clipperton en 2015 et qui se bat pour que l'État français prenne conscience du potentiel économique et géostratégique de cette île délaissée.

L'Assemblée Nationale a réaffirmé jeudi 24 novembre 2016, la souveraineté de la France sur Clipperton mais sans lui donner le statut de collectivité. Le rapport du député préconisait de valoriser l'île, le statu quo juridique adopté par le gouvernement vide partiellement ses propositions de leur substance.

Blabla, langue de bois habituelle, le gouvernement évoque une île "stratégique" et indique qu'il veut "affirmer avec force que Clipperton fait pleinement partie du territoire français" etc.

Ah oui ! La grande avancée : l'île pourra être dorénavant appelée : "La Passion-Clipperton".

Réveillez-vous braves gens, réveillez-vous, le monde bouge.



**Marinfos Magazine** est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse. Les envois et dossiers de Marinfos : <http://marinfos.e-monsite.com>