



# Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°04- JUIN 2016

Éditorial

**Cocorico !**

**Sébastien d'Aurade**

Rédacteur en chef

Il faut certes se réjouir du très beau « contrat » obtenu par DCNS pour la construction de sous-marins pour l'Australie.

C'est une multiple victoire :

-victoire pour nos ingénieurs,

-victoire pour nos ouvriers qualifiés

-victoire pour les dirigeants de DCNS

La France va pouvoir ainsi garantir à certaines industries du travail pendant plusieurs décennies.

Bravo !



Mais toute médaille ayant son revers, il convient d'examiner les choses d'un peu plus près ; non pas que Marinfos veuille à tout prix minimiser ce bel exploit, car la concurrence était sévère.

Pendant, on a lu ici et là que des sommes énormes allaient tomber dans nos caisses.

Le 26 avril, le journal «Les Échos » parlait de la création de « milliers d'emplois », reprenant ainsi l'annonce fait le matin même par le ministre des Armées sur « Europe 1 ».

Qu'en est-il exactement ?

Pour commencer, aucun contrat n'est signé pour l'instant : DCNS est attributaire de l'appel d'offres, mais les modalités ne sont pas encore stipulées et le contrat officiel pas signé.

Pour les montants, les sommes varient ; en fait, tant que les cahiers des charges n'auront pas été établis de façon précise, il sera difficile de dire à combien vont s'élever les prestations des sociétés françaises. N'oublions pas que, malgré certains sous-entendus officiels, il n'est pas question pour l'instant qu'un seul sous-marin soit construit chez nous. Nous fournirons essentiellement de l'ingénierie, des systèmes, construits chez nous ou pas, et du savoir-faire. Du reste, DCNS a déjà commencé à sélectionner ses sous-traitants australiens...Certains médias ont clamé qu'il s'agissait pour nous d'un contrat à 34 milliards...Le chiffre pour la France, estimé au début à environ 8 milliards est parfois passé brusquement à 17 milliards, sans dire comment. Abracadabra !

De plus, il y aura d'importants transferts de technologie, notamment sur la conception des techniques de construction et des revêtements « furtifs », mettant ainsi entre des mains étrangères quelques fleurons des réalisations l'industrie française. Nous sommes amis avec les australiens, direz-vous. Certes, mais à terme, on ne sait jamais, car les alliances se font et se défont au gré des politiques menées par les uns et les autres.

Le groupe Jeumont Electric est annoncé comme étant un des principaux bénéficiaires français.

Que restera-t-il en fait pour DCNS ?

Pour les australiens, le fait que les sous-marins soient construits chez eux est une garantie : en cas de conflit, quelle qu'en soit la nature, ils resteront dans leurs ports. N'oublions pas que la France a de fâcheux précédents en la matière : Vedettes de Cherbourg (néanmoins récupérées à notre barbe et à notre nez par Israël), et plus récemment les fameux BPC achetés par la Russie, jamais livrés, et fourgués ensuite à l'Égypte dans des conditions assez curieuses. À propos, qu'avons-nous encaissé à ce jour pour ces navires, construits depuis longtemps, maintenus en condition à nos frais. La Russie une fois remboursée, c'est maintenant au tour de l'Égypte de sortir son chèque (ou de l'Arabie si c'est elle le généreux donateur), mais la presse est sur ce sujet d'une discrétion de rosière. Marinfos a posé la question à DCNS et au ministère de la Défense, sans obtenir de réponse.

Aurions-nous livré le premier de ces beaux navires contre des promesses ? On n'ose y penser...

Pour en revenir à nos sous-marins, ces quelques milliards sont à répartir sur une cinquantaine d'années, car ils seront versés progressivement au cours de leur construction et de leur entretien...

Alors huit milliards, divisés par cinquante, ça nous fait une moyenne de... 160 millions par an, loin des sommes faramineuses annoncées !

On souhaite simplement que nous n'en resterons pas à un fameux « effet d'annonce », largement utilisé par les gouvernements de gauche comme de droite. Un bel exemple nous en est fourni par la « vente » d'avions Rafale à l'Inde : pour l'instant, rien de signé, bien que notre presse se soit déjà gargarisée à propos de cette belle réussite commerciale...

Au-delà des effets de manche aux allures de propagande électorale, qu'en restera-t-il en définitive ?

On a un peu peur que le point d'interrogation ne disparaisse pas de sitôt !

**C.G.T. Quelle signification ?**

- Cause de Gros Temps ?

- Cancer Généralisé du Travail ?



## Sommaire

- ✓ Editorial : Cocorico !. Sébastien D'Aurade
- ✓ Les foyers marins. Gérard Pellen
- ✓ Le naufrage du Tamaris. GG Toulon
- ✓ Le monde maritime devient-il daltonien ? Alain Genty
- ✓ Les coffres de Paimpol. René de Cayeux

## Les foyers de marins

Gérard Pelen

Président

Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins  
(FNAAM)

C'est à la fin du XIXe siècle que furent créés des foyers pour accueillir les marins en escale, principalement en Bretagne pour les marins pêcheurs. Ensuite des établissements furent créés sur tout le littoral. A la fin de la seconde guerre mondiale, l'Etat français confiait à l'AGISM (Association pour la Gestion des Institutions de la Marine) avec ses Maisons des Gens de Mer l'accueil des marins (essentiellement français et l'hébergement de leurs familles durant les escales souvent longues des navires). Par la suite, dans les années 1980 se sont créées des associations loi 1901 qui ont ouvert des Seamen's clubs plus adaptés à l'évolution du transport maritime. Actuellement 19 associations assurent l'accueil des marins étrangers dans nos ports métropolitains et à la Réunion.

En 2015, 117 000 marins ont été reçus dans les foyers par 260 bénévoles et une trentaine de salariés.

Qui sont les marins accueillis et pourquoi les accueillir ?

En majorité, ils sont asiatiques, principalement Philippins et Indonésiens puis des ressortissants d'Europe de l'Est, des Turcs, des Egyptiens, des Mauriciens et des Malgaches, des Caraïbes et des sud-américains, très peu d'africains mais des habitants des îles du Pacifique. Dans les ports où escalent les paquebots il y a 25% de femmes.

En général, ils ont tous des contrats longs, entre 6 et 11 mois. Les salaires, qui leur permettent de vivre correctement dans leur pays (le salaire minimum de l'OIT pour un matelot est de 596 US\$) ne leur permet pas de sortir en ville durant les escales et de faire des achats. En plus le temps des escales est souvent très court et ils travaillent presque tous durant ce temps.



Nos associations ont plusieurs activités.

- l'accueil dans des foyers, situés soit dans la zone portuaire, soit en ville, ouverts différemment suivant les ports, soit avec des horaires fixes, soit en fonction des escales des navires. Deux possibilités, les marins peuvent venir à pied ou il faut aller les chercher avec les véhicules des associations, par exemple à Port de Bouc les chauffeurs font en moyenne 250 km tous les jours dans les bassins ouest du port de Marseille-Fos. Arrivés au foyer, les marins veulent avant tout communiquer avec leur famille, pour cela ils vont trouver des liaisons Internet avec des ordinateurs, le WIFI pour leurs smartphones, leurs ordinateurs portables ou leurs tablettes. On leur vend des cartes SIM et des recharges pour les téléphones portables.

Ils trouvent aussi des coins de repos et de jeux avec un billard, un baby-foot et un tennis de table.

Presque tous les foyers ont une boutique où l'on peut acheter des produits alimentaires asiatiques, des confiseries, des boissons et des souvenirs (de Paris). Certains foyers ont même des vêtements d'occasion. Le rôle des accueillants, bénévoles ou salariés, est primordial car ils peuvent reconforter ou simplement dialoguer avec les marins.

- dans presque tous les ports, tous les jours des équipes montent à bord des navires pour rencontrer les marins qui ne pourront pas quitter leur bord durant l'escale. Ils les écoutent, parlent avec eux et leur rendent des petits services, jusqu'à envoyer de l'argent dans les familles.

- le marin étranger hospitalisé dans un hôpital français à la suite d'une maladie ou d'un accident est souvent perdu à cause de la barrière de la langue, le bateau est reparti et il est seul. Le membre de l'association qui le visite est la liaison avec le corps médical, il le reconforte, lui rend des services et lui permet de communiquer avec sa famille.

- presque toutes les associations ont été confrontées au douloureux problème des navires abandonnés ou en difficulté. La plupart du temps les équipages ont des reliquats impayés de salaires de plusieurs mois et il faut leur apporter une aide juridique pour qu'ils activent une saisie conservatoire du navire de manière à être reconnus créanciers au moment de sa vente et récupérer au moins une partie de leur salaire. Par ailleurs ils ont besoin qu'on leur apporte de la nourriture, des vêtements, des médicaments et surtout une aide psychologique. L'Etat français a débloqué un capital qui permet de faire des avances sur salaire. L'Office Français pour l'Intégration et l'Immigration peut leur payer des billets d'avion pour qu'ils puissent rentrer dans leur pays. Après x mois d'absence de chez lui, le marin ne peut pas rentrer chez lui sans argent, pour sa famille et ses amis il est complètement déconsidéré s'il n'a pas de salaire en rentrant.

La Fédération Nationale des Associations d'Accueil de Marins (FNAAM) réunit toutes les associations de France métropolitaine et de la Réunion. Nous essayons de partager nos expériences et nos problèmes.

La FNAAM est représentée au Conseil Supérieur des Gens de Mer (CSGM) où sont abordés en plus des problèmes de sécurité, de santé et de



retraites des marins, le bien-être des gens de mer. Nous avons travaillé sur le financement des associations d'accueil, et nous voulions arriver à ce que les armateurs des marins accueillis participent. Malgré l'accord des membres du CSGM, cette solution n'a pas pu être mise en

place par l'administration. Une charte, qui a été signée par les Grands Ports Maritimes et les associations d'accueil, établit l'aide que les GPM peuvent apporter en moyens matériels et financiers aux associations.

Grâce aux interventions de toutes les associations et avec l'appui de nombreux députés et sénateurs, la FNAAM a proposé un amendement à la « loi économie bleue » présentée par le député Arnaud Leroy.

La solution proposée pour assurer le financement des associations a été d'obtenir une modification du Code des Transports. L'article L5321 sera ainsi rédigé. : « Un droit de port peut être perçu dans les ports relevant de l'Etat, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires et de leurs équipages, qui y sont effectués »

La nouvelle Convention du Travail Maritime 2006 spécifie que les Etats doivent s'assurer que des installations de bien-être doivent être mises à la disposition des marins dans les ports. Cette mission est assurée par les associations qui fonctionnent grâce au dévouement des bénévoles qui acceptent de consacrer de leur temps à accueillir des marins qu'ils ne connaissent pas et que peut-être ils ne reverront jamais. En 2015, plus de 90 000 marins ont été accueillis dans les foyers des ports français, 10 000 navires ont été visités et 400 000 km parcourus par les véhicules des associations, par plus de 230 bénévoles et une trentaine de salariés.

**Il est possible à chacune et à chacun de se mettre en contact avec un seamen's club pour devenir adhérent ou bénévole en trouvant les coordonnées sur la carte placée dans le site de la Fédération.**

[www.fnaam.org](http://www.fnaam.org)

## Le naufrage du Tamaris GG, Toulon

Le 28 novembre 1886, le trois-mâts barque Tamaris, que commande le capitaine Majou, appareille de Bordeaux pour la Nouvelle Calédonie. Trois mois et demi plus tard, le voilier affronte une mer très forte après avoir contourné l'île de Tristan de Cunha, la navigation est difficile et la position du navire très peu précise. Et dans la nuit du 8 au 9 mars 1887, le voilier, qui gouverne mal dans une mer déchainée, heurte un récif à 3 nautiques dans le sud-ouest de l'île des Pingouins dans l'archipel de Crozet et coule en moins de trois heures.

Le voilier, un clipper à coque en fer de 470 tonnes, a été construit par la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne s./Mer pour la compagnie de navigation Deville à Marseille. Lancé en 1867, il navigue d'abord vers l'Inde et l'Indochine, puis l'Amérique du Nord. Il est racheté par la compagnie A.D. Bordes de Bordeaux en décembre 1880 au profit de laquelle il effectue plusieurs voyages vers le Chili qui exportait du nitrate de soude.

Le capitaine Majou et 12 rescapés ont réussi à mettre à l'eau la grande chaloupe et à y embarquer de l'eau, des vivres et quelques outils.

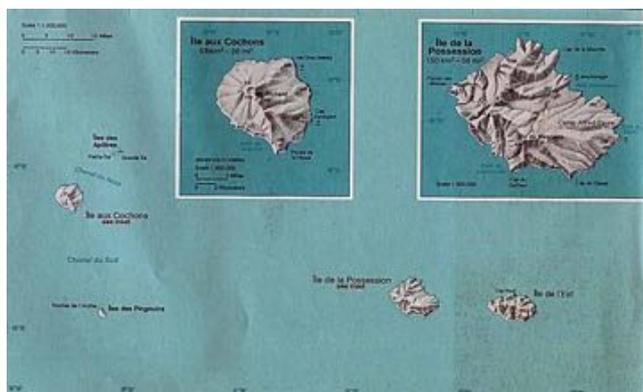


L'île aux Pingouins ayant la réputation d'être une terre inhospitalière, les naufragés décident de mettre le cap sur l'île aux Cochons, distante d'une vingtaine de nautiques, d'autant que Majou sait que les phoquiens américains du navire Comus y entretiennent un dépôt de vivres et de matériels de secours. La chaloupe parvient enfin à destination le

11 mars, il lui a fallu plus de 24 heures pour parcourir les 20 nautiques.

Les naufragés s'organisent dans des conditions de survie acceptables, même si après quelques semaines il faut remplacer biscuits de mer, viande et poisson séchés par de la viande de phoque et des œufs de pingouins. Ils complètent leur vêtements en utilisant de la peau d'otarie et se chauffent avec de la tourbe.

Peu à peu cependant le doute s'installe dans l'esprit des survivants



qui n'aperçoivent aucune voile à l'horizon. Le capitaine Majou décide alors de rejoindre la plus grande île de l'archipel, l'île de la Possession, estimant que les chances de passage d'un navire y sont plus grandes.

Avant de quitter l'île des Cochons, le novice du bord, Jean-Yves Le Guen qui a dix-huit ans, attrape un jeune albatros et lui fixe au cou une plaque de tôle portant l'inscription : « Treize naufragés français aux Crozets, le 4 août ».

Un mois et demi plus tard, le 22 septembre, sur une plage de Perth en Australie, des promeneurs découvrent l'albatros épuisé. L'oiseau a parcouru 6 500 km en 6 semaines !



Le consul de France est immédiatement prévenu et le 18 novembre, l'avis-transport « Meurthe » de la Marine nationale, basé à Madagascar et commandé par le capitaine de frégate Richard-Foy, appareille de Sainte-Marie. Sa mission est d'explorer l'archipel de Crozet et d'y localiser d'éventuels naufragés, dont on soupçonne qu'il s'agit de l'équipage du Tamaris dont on est sans nouvelle. L'avis devra attendre le 1er décembre pour pouvoir envoyer un canot à terre sur l'île aux Cochons, en raison des conditions météorologiques.

Le journal de bord de Majou est trouvé où il fait état à la date du 30 septembre de son intention de rallier l'île de la Possession. Les jours suivants, la Meurthe va visiter La Possession, l'île de l'Est et aussi les Apôtres au nord des Cochons, sans succès. Le navire abandonne les recherches le 16 décembre.

Le commandant et l'équipage du Tamaris sont perdus à tout jamais !



## Le monde maritime devient-il daltonien ?

Alain Genty

« Daltonisme : anomalie dans laquelle un ou plusieurs types de cônes de la rétine sont déficients. »

Lors du récent conseil d'administration d'une association maritime bien connue, plusieurs personnes se sont étonnées de l'importance grandissante des mesures et projets « écologistes » dans le secteur des transports maritimes.

Il ne s'agissait pas de remettre en cause les décisions nationales et internationales prises pour protéger la mer : elles sont parfaitement logiques et légitimes, et la préservation de notre environnement et de notre patrimoine maritime ne saurait être remise en question.

Cependant, après quelques recherches sur la toile, nous constatons que de plus en plus, les réunions, commissions et autres colloques ayant trait à la mer concernent beaucoup plus la protection des milieux marins que la protection des marins...

Serions-nous en train de « déshabiller Pierre pour habiller Paul » ?



Pourtant, nos armateurs -souvent accusés de pollution par un grand public qui ignore tout des problèmes de la mer- se sont scrupuleusement conformés aux directives internationales et les émissions de soufre ont grandement diminué, et diminueront encore. Des efforts importants -et coûteux- sont faits régulièrement et dans quelques années, le transport maritime sera « propre ».

En matière de protection de l'environnement, il a fait beaucoup plus de progrès que les industries terrestres, mais reste néanmoins l'accusé numéro un.

Certains armateurs peu scrupuleux ne respectent pas les règles et il convient de les combattre, mais les pays occidentaux semblent plus enclins à nuire aux leurs, sans vraiment s'occuper des vrais coupables.

Sans qu'on y prenne garde, « la croissance bleue » est en train de devenir « la croissance verte ». Toutefois, les accusateurs ne voient pas d'inconvénient à acheter des produits importés par mer, à utiliser des dérivés du pétrole arrivés par la même voie, et même à aller en croisière.

Signe des temps : l'Agenda 2016 d'Armateurs de France n'a pas de vert que sa couverture : les commentaires, d'ordinaire réservés aux questions commerciales ou techniques, sont presque exclusivement consacrés à l'environnement.

Comme un de nos amis le remarquait : « c'est bien de sauver le cachalot, mais il faut aussi sauver le marin ».

Hors, les pouvoirs publics sont maintenant axés sur les problèmes d'écologie, reléguant ainsi au second plan la conservation des emplois d'un secteur qui en compte plus de 300 000.

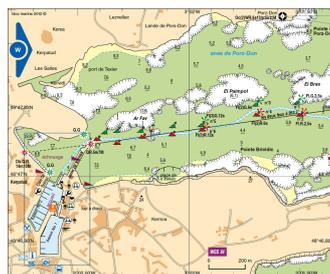
La pression de certaines ONG, au financement quelquefois surprenant, y compris par le contribuable et à son insu, y est certainement pour beaucoup...

En France, le ministère de tutelle est celui de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ; les transports ne sont même pas mentionnés, et leur nom, sans doute prononcé du bout des lèvres boulevard St Germain, n'intéresse visiblement pas grand monde. Madame Royal multiplie les déclarations et les déplacements liés à l'écologie mais ignore totalement ce secteur, laissant ce soin à un secrétaire d'État, peut-être bon avocat, mais semblant parfois un peu dépassé par les événements lorsqu'il s'agit du domaine maritime.

**Sauvons les océans, certes, mais sauvons aussi ceux qui naviguent dessus !**

## Les coffres de Paimpol

René de Cayeux



Dans les années 1960 le balisage latéral du chenal d'entrée de Paimpol comprenait encore des coffres qui étaient des tonnes en bois, du genre de barriques à cidre voire à vin. Ils n'avaient ni la forme ni la couleur du balisage latéral !

Ces coffres paimpolais étaient mouillés alternativement de chaque côté du chenal totalement décalés les uns par rapport aux autres.

Ces coffres n'étaient pas des « coffres de mouillage » comme il en existe encore de nos jours, métalliques, cylindriques et flottants l'axe de rotation vertical.

Ces coffres flottaient leur axe de rotation horizontal et étaient munis d'un fort cerclage placé en leur milieu là où le diamètre est maximum.

Ce cerclage avait, en deux points opposés, deux mains de fer l'une pour la fixation de son mouillage et l'autre donc à la partie supérieure.

Je ne sais plus de quel ancien je tiens que ces mains de fer supérieures permettaient aux goélettes de se déhaler pour chenalier et entrer au port à la force des bras, tant les bras des dorissiers que ceux manœuvrant le cabestan ou palan sur garant...

L'axe est-ouest du chenal imposait donc souvent aux goélettes d'arriver souvent vent debout au premier coffre et en ce cas elles frappaient dessus une amarre ; un doris mis à l'eau allait porter et frapper une deuxième amarre sur le coffre suivant de l'autre côté du chenal, à bord simultanément les ordres suivaient :

- à virer sur la deuxième amarre,
- à choquer la première,
- à larguer la première en la confiant au doris qui l'envoie sur le troisième coffre,
- à frapper cette amarre sur le troisième coffre
- et à suivre de coffre en coffre jusqu'à la jetée...

Si j'ai souvenir d'avoir, dans mes cours de manœuvre, fait virer de bord un quatre mâts ! Je crois n'avoir pas entendu évoquer les coffres paimpolais.

Dans les fêtes locales un exercice de ce genre pourrait autant amuser les foules qu'une course de godille ou surtout autre attraction sans caractère maritime aussi puissant, évocateur d'un passé pas si lointain.

Pour s'abonner  
au bulletin quotidien de Marinfos

[gentyco@dbmail.com](mailto:gentyco@dbmail.com)

**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>