

Objet : NdJ JVSD 180322\_25  
 Date : jeudi 22 mars 2018 15:48  
 De : AssociationAAM <aaaam@orange.fr>  
 À : Membres AssocAAM <envoi.collectif@wanadoo.fr>  
 Catégorie : NDJ



## NOUVELLES du JOUR



INFOLETTRE INTERNE ET CONFIDENTIELLE DE L'ASSOCIATION DES ADMINISTRATEURS DES AFFAIRES MARITIMES

N° 180322\_25

- diffusion étendue par accord entre associations aux PEM membres de l'AP3M

« À LA MER, TOUT SE TIENT, LES SCIENCES & LES ARTS, LES ARMES & LES LOIS ! »

**PROCHAINS RDV AAM ET AP3M** (détails et autres prévisions dans la partie agenda – s'inscrire par retour de mail)

- Paris 22/03 (réception des aspirants en stage SIGEM en présence du CEMM)
- Le Havre 26/03 – peu d'inscrits pour le moment
- Brest 19/04
- Marseille 24/04

**IL EST RAPPELÉ QUE :**

- la réception des NdJ est réservée aux membres de notre association et maintenant aux PEM membres de l'AP3M
- pour autant qu'ils soient à jour de leur cotisation de l'année N-1 au moins

**ADMISSIONS, AFFECTATIONS, MUTATION, NOMINATIONS & PROMOTIONS**

**L4139-2 (ex 70-2)**

Notre camarade l'AC Etienne de la FOUCHARDIÈRE vient d'être retenu par la CNOI pour être détaché dans le corps des sous-préfets.

**CNDP**

Par décret du Président de la République en date du 19 mars 2018, Mme Chantal JOUANNO est nommée présidente de la Commission nationale du débat public à compter du 22 mars 2018.

**PRÉFECTORALE**

Par décret du Président de la République en date du 19 mars 2018, M. Jean-François CARENCO, préfet hors classe, est radié des cadres et admis, par limite d'âge, à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 8 avril 2018.

**DREAL/NA**

Par arrêté du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires en date du 5 mars 2018, Mme Alice-Anne MEDARD, administratrice générale, est nommée directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (groupe I) de la région Nouvelle-Aquitaine, pour une durée de cinq ans, à compter du 1er avril 2018.

**NB : elle succèdera le 1er avril prochain à Patrice Guyot nommé SG Adjoint du MTES.**

////////////////////



ESPACE AP3M

**LES ARMÉES ET LA POLITIQUE " À HAUTEUR D'HOMME "**

C'est le slogan du moment, le frontispice de la nouvelle loi de programmation militaire (LPM), débattue en séance à l'Assemblée nationale mardi 20 mars : la loi a été conçue " à hauteur d'homme ", assure le ministère, pour planifier les crédits de la défense entre 2019 et 2025. De cette expression, l'on peut comprendre que, après des années de coupes budgétaires et 40 000 emplois nets perdus depuis 2009, après une décennie ayant ainsi conduit à une forte dégradation de la condition militaire – infrastructures de vie, moyens d'entraînement, petits équipements –, le gouvernement veut s'occuper des soldats eux-mêmes.

Une loi de programmation porte des enjeux de souveraineté nationale sur le long terme. Celle-ci lance ou confirme des équipements qui seront opérationnels jusqu'en 2060. Elle organise une dépense cumulée de 295 milliards d'euros sur sept années. Et elle engage la parole présidentielle : Emmanuel Macron promet que " sa " LPM, bien qu'étalée comme les précédentes sur deux mandatures, scellera le réinvestissement du pays dans sa défense. L'objectif affiché est que 2 % du PIB soit consacré aux armées en 2025, hors budget des pensions, soit 50 milliards de budget annuel en 2025.

Dans ce cadre, le quotidien du soldat semble ne pas peser lourd. Peut-on comparer le besoin d'une tenue de sport décente avec celui d'un satellite d'écoute ? Faut-il recourir à une loi pour amener la hiérarchie à être plus attentive à l'équilibre familial de la troupe ? Les petites dépenses d'équipement, cruciales pour le moral, sont les premières sacrifiées quand l'Etat réclame des économies budgétaires. L'état-major de l'armée de terre a ainsi promu l'idée qu'une LPM " à hauteur d'homme " permettrait de matérialiser l'ambition affichée pour la défense : l'effort de ces sept prochaines années formera " un escalier en colimaçon, avec le soldat au centre ", depuis son treillis jusqu'aux blindés ou aux hôpitaux qui vont le soigner. Ce commode " tout est dans tout " a un mérite : il met le doigt sur une urgence. Surengagés dans les opérations, se sentant peu considérés, trop de militaires quittent les rangs. Rappelons que, dans l'armée de terre, les trois quarts des jeunes recrues sont en CDD et payées au smic. La marine et l'armée de l'air ont aussi des problèmes à fidéliser.

Signaux contradictoires

Derrière les grands achats d'armements et la masse des crédits, la loi comporte ainsi diverses mesures ayant trait aux ressources – humaines et aux droits des militaires. Des embauches nettes sont prévues, 6 000, pour la première fois depuis longtemps, même si elles sont jugées très insuffisantes par la communauté militaire – la ministre Florence Parly en souhaitait 9 000. Une disposition - intéressante va permettre aux soldats de prendre un congé parental tout en gardant des fonctions de réservistes. Une sorte de temps partiel rendu compatible avec le statut général des militaires, dont la marine, par exemple, attend beaucoup afin de fidéliser les femmes. Mais les signaux envoyés restent très contradictoires. Si la LPM prévoit une " nouvelle politique de rémunération ", l'objectif est " la maîtrise de la masse salariale ", s'est inquiété Olivier Robert, président de l'association professionnelle nationale de militaires (APNM) de la filière armement.

M. Macron avait aussi promis de transposer dès 2017 dans les armées la revalorisation des salaires de la fonction publique, " ce qui a été très bien accueilli, car les militaires sont habitués à être toujours servis avec plusieurs années de décalage ", a souligné, devant la commission de la défense, Lionel Hillaireau, président de l'APNM de l'armée de l'air. Or, la mesure a été reportée " par un décret publié en catimini le 31 décembre 2017, ce qui a nourri le sentiment d'une déloyauté dans la parole présidentielle ". Un " plan famille " vise par ailleurs à prévenir plus tôt les soldats de leurs affectations pour qu'ils puissent mieux s'organiser en famille. Ou encore à créer des places en crèche. Sur les sept ans, 500 millions d'euros sont annoncés. Pour 300 000 personnels, cela fait 32 euros par personne, ont calculé les critiques. Le plan " manque de mesures novatrices et ne comporte pas de mesures fiscales, espérées par exemple pour faciliter l'acquisition d'un logement ", regrette l'APNM-air. Un des articles de la loi de programmation permet aux armées de se mettre en conformité avec le juge constitutionnel : les militaires d'active auront accès au mandat de conseiller municipal. La mesure se limite toutefois aux communes de moins de 3 500 habitants et ne concerne pas les communautés de communes.

Les associations professionnelles, entendues par les députés pour la première fois en 2017, ont été créées en 2016, après une condamnation de la France par la Cour européenne des droits de l'homme. Embryonnaires, elles sont toujours un épouvantail pour les hiérarchies militaires. Seules trois APNM ont rempli les critères pour être représentatives. L'expression des militaires continue d'être

exagérément cadencée, estime l'APNM-marine. Cette dernière (pas encore représentative) a saisi le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir. La haute juridiction a décidé, le 9 février, que le ministère ne pouvait plus exiger que les associations fournissent la liste nominative de leurs adhérents, mais le sujet fait toujours débat en interne.

Trop peu, trop tard ? Les annonces d'une " loi à hauteur d'homme " ont créé beaucoup d'attentes. " On ne répare pas en quelques mois vingt ans de sous-investissement ", avait prévenu l'un des chefs d'état-major devant la commission de la défense.

Nathalie Guibert

IN Le Monde DATÉ DE CE JEUDI

## COTISATIONS AP3M

Ne pas les oublier ; c'est 20 € en virement sur :

Crédit Mutuel				
RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE				
Identifiant national de compte bancaire - RIB				
Banque 10278	Guichet 06021	N° compte 00020480801	Clé 73	Devise EUR
Identifiant international de compte bancaire			Domiciliation CCM LA DEFENSE	
IBAN (International Bank Account Number) FR75 1027 8060 2100 0204 8080 173			BIC (Bank Identifier Code) CMCIFR2A	
Domiciliation CCM LA DEFENSE 2 PLACE DE LA DEFENSE BP 415 92053 PARIS LA DEFENSE CEDEX ☎ 08 20 09 98 57 (Service 0,12 €/min + prix appel)			Titulaire du compte (Account Owner) ASS PROF NAT MILITAIRES RELEVANT DU MINISTRE CHARGE DE LA 38 RUE DU CHEVALIER PAUL 13002 MARSEILLE	
Remettez ce relevé à tout organisme ayant besoin de connaître vos références bancaires pour la domiciliation de vos virements ou de prélèvements à votre compte. Vous éviterez ainsi des erreurs ou des retards d'exécution.			PARTIE RESERVEE AU DESTINATAIRE DU RELEVÉ	

<ap3m.info@gmail.com>

Le journal LE MARIN a consacré ce jeudi une double page à la réforme de notre administration maritime, pour laquelle, dans le cadre de son dialogue social avec les organisations représentatives du personnel AM, le DAM a souhaité avoir l'avis de l'AP3M et ipso facto celui de l'Amicale AAM. Une pièce de plus au débat ...

# Grand carénage en vue pour les « Affmar »

- Les Affaires maritimes sont engagées dans un vaste plan de réorganisation.
- Seize chantiers sont lancés d'ici 2022.
- L'objectif, à effectifs constants voire réduits, est de mieux contrôler et d'aider au développement des activités maritimes.



Thierry Coquil, directeur des Affaires maritimes depuis deux ans : « Réduire l'écart entre ce qui est hypercontrôlé et ce qui ne l'est pas du tout. »

## 2 800

Les Affaires maritimes emploient 2 800 personnes dans toute la France, dont seulement 140 dans les deux étages de la tour Sequoia à La Défense.

## Territoires

Pour rester au plus près des enjeux littoraux locaux et au contact des collectivités, la réforme ne prévoit pas de changer l'organisation territoriale basée sur quatre directions interrégionales et quatre directions de la mer outre-mer mais aussi sur les DDTM (et leur antenne DML) dans les départements.

## Budget

Sur la période 2018-2022, le plan prévoit 6 à 7 millions d'euros d'investissement par an au titre du budget Affaires maritimes et 18 à 19 millions d'euros complémentaires financés par le Feamp.

La vieille maison, héritée de Colbert, fait sa révolution. Le 16 février, la direction des Affaires maritimes (Dam) a présenté aux organisations syndicales un vaste plan d'avenir baptisé « Projet AM2022 ». Avec onze chantiers « métiers » et cinq « transverses », il doit revoir de fond en comble, d'ici quatre ans, l'organisation d'une administration atypique.

« Nous sommes la seule qui ne s'intéresse qu'au maritime, tant dans la promotion des activités que dans leur régulation, explique Thierry Coquil, le directeur des Affaires maritimes. Elle représente un archipel de métiers très différents. Une vraie richesse mais aussi une complexité source de fragilité. »

Cette administration au sein d'un grand ministère redouté de se diluer dans un État qui réduit son train de vie. « Un risque, alors que les Affaires maritimes s'occupent de sujets compliqués, tant en termes d'activités, de milieux et de droit », justifie Thierry Coquil qui évoque la nécessité d'en faire « une plateforme au service des autres administrations porteuses des politiques civiles en mer ».

Se réformer plutôt que de disparaître, c'est la feuille de route sur laquelle l'administration travaille depuis un an. Le comité interministériel de la mer a validé en novembre cette modernisation, commande confirmée par Nicolas Hulot en janvier devant le Conseil national de la mer et des littoraux.

« L'un des objectifs est de réduire l'écart entre ce qui est hyper-réglementé et ce qui n'est pas du tout contrôlé. » Les Affmar peuvent donner l'impression ainsi de ne s'occuper que des marins Énim alors que beaucoup d'autres activités utilisent des marins sous un autre statut. Paradoxe : certains vont être hypercontrôlés alors que pour d'autres, l'administration va tourner la tête. Le dire est une chose, le mettre en place est plus complexe... Surtout que les Affmar veulent, à l'heure du Brexit et de la concurrence fiscale entre pavillons et États, tenir compte d'une nécessité de compétitivité pour le maritime français.

Le hic, c'est que l'administration maritime est, au fil d'années de disettes budgétaires et de départs non remplacés, à la limite de sa marge d'ajustement. Alors que la charge de contrôle – dans

la pêche ou pour les nouvelles normes environnementales – augmente, notamment outre-mer pour une organisation d'abord bâtie sur la métropole. Pour compliquer l'équation, de nouveaux besoins apparaissent, d'abord avec l'émergence des EMR mais aussi avec la nécessité d'expertise internationale (planification spatiale, cybersécurité...).

Comment changer ? « Il faut simplifier l'encadrement de l'économie maritime tout en tenant compte du fait que les règles ont tendance à se complexifier », résume Thierry Coquil. Les contrôles seront adaptés : surcontrôler ceux qui ne respectent pas les règles du jeu et certifier a priori les ac-

teurs responsables. Les sociétés de classification auront plus de délégations (pour les plus de 24 mètres, hors navires à passagers) afin de redéployer l'administration sur des missions plus régaliennes. « Ce qui, dans une logique de confiance a priori, nous demande de bien comprendre les besoins des acteurs », reconnaît Jean-Philippe Quitot, chef de la mission flotte de commerce à la Dam.

La dématérialisation des procédures est au cœur de la réforme. Après le portail du marin – qui va atteindre son 10 000<sup>e</sup> inscrit – un portail des armateurs doit voir le jour. Sur le plan territorial, un guichet unique permettra de gérer au même endroit les brevets et aptitudes des marins comme les permis d'armement et déclarations des armateurs, actuellement divisés entre directions interrégionales et DDTM. « Il faut un traitement d'ensemble », détaille Thierry Coquil.

Thibaud TEILLARD

## Une nouvelle organisation pour les Cross

Ne dites pas à Thierry Coquil qu'il veut fermer des Cross. « Ce n'est pas le sujet, répond le directeur des Affaires maritimes. Par contre, traiter globalement la sécurité sur l'ensemble de la Manche et non plus séparément sur le Cotentin, Ouessant et le pas de Calais, cela a un sens. »

Une étude interministérielle est en cours pour inventer un système utilisant les nouvelles technologies pour améliorer la surveillance globale des trois rails. Expérimenté au Danemark, le programme européen de surveillance des émissions par drones devrait aussi faire ses premiers essais à Gris-Nez cette année.

L'administration, qui a gagné deux concours internes à l'État, travaille aussi sur l'utilisation de la « tech » au service de la sécurité. Balisenav, avec le Shom, doit utiliser la réalité augmentée, et

Predisauforage doit mettre en place, en mer, l'équivalent des alertes météo. Au menu aussi : la consolidation des données d'accidentologie des Cross mais aussi des Codis ou de la SNSM, afin de mieux prévenir les incidents.

Mais le plan 2022 n'oublie pas les moyens physiques. Le dispositif Polmar terre va être réorganisé avec un centre pilote. Le nombre de baliseurs (39) devrait être réduit d'une dizaine mais avec une flotte moderne et disponible. Outre le renouvellement en cours de l'Osiris aux Taaf, le cahier des charges pour un patrouilleur d'une quarantaine de mètres en Méditerranée est en cours de rédaction.

Deux vedettes de 30 mètres (Marseille et La Rochelle), voire trois, sortiront. La vedette de Boulogne sera remise en configuration patrouilleur.

T. T.



Une surveillance globale de la Manche doit être mise en place.

### TEXTES, ANALYSES, JURISPRUDENCE

#### - CIRCULAIRE DU 9 MARS 2018 RELATIVE À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES SEXUELLES ET SEXISTES DANS LA FONCTION PUBLIQUE :

"Cette offre de formation devra être adaptée, au-delà des enseignements fondamentaux qui en constitueront le tronc commun, aux spécificités de chaque fonction publique et de chaque contexte professionnel. Elle devra être prioritairement déclinée : [...] A l'intention des élèves des écoles de service public dans le cadre de leur formation initiale. Chaque école devra, au plus tôt et avant la fin de l'année 2018, inclure dans son programme de formation un module de formation dédié. [...] Les employeurs publics sont tenus de définir et de mettre en place un dispositif de signalement (cellule d'écoute ou dispositif équivalent) et de traitement des violences sur le lieu de travail ainsi qu'un circuit RH de prise en charge permettant d'accompagner les agents victimes.

[http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2018/03/cir\\_43173.pdf](http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2018/03/cir_43173.pdf)

#### - Modernisation de la fonction publique : la concertation démarrera fin mars

<https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250280810919&nl=1>

#### Arrêté du 15 mars 2018 modifiant l'arrêté du 19 octobre 2016 relatif aux concours externes d'admission à l'École navale

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036732229&dateTexte=&categorieLien=id>

NB : ce qui vaut pour l'EN ... dans le détail la chose se présente comme suit :

Après l'article 9 de l'arrêté du 19 octobre 2016 susvisé, il est inséré deux articles 9-1 et 9-2 ainsi rédigés :

« Art. 9-1. - Tout candidat fait l'objet d'une enquête de sécurité menée par la direction de renseignement et de la sécurité de la défense, destinée à établir qu'il n'y a pas de contre-indication, notamment en matière de sécurité nationale et de sûreté de l'Etat, pour l'exercice des fonctions d'officier au sein de la marine nationale. Les résultats de cette enquête sont communiqués au directeur du personnel militaire de la marine dès qu'ils sont connus et pris en compte par la

commission d'admission du concours externe d'admission en première année à l'Ecole navale.

« Art. 9-2. - Tout candidat est reçu par un psychologue du service de psychologie de la marine après avoir passé des tests écrits.

« L'ensemble des résultats obtenus lors de ces tests ou de l'entretien ne sont pas communiqués au jury de la commission d'admission du concours externe d'admission en première année à l'Ecole navale. Les résultats observés par le service de psychologie de la marine ne peuvent être pris en compte dans le cadre du processus d'admission.

« Cependant, dans le cadre de la détection de troubles psychopathologiques avérés lors de cet entretien, le service de psychologie de la marine pourra demander une expertise médicale complémentaire, notamment à l'occasion de la vérification de l'aptitude médicale à suivre l'enseignement à l'Ecole navale prévue à l'article 16 du présent arrêté. » ...

## OS NEWS

NN

### FONCTION PUBLIQUE : L'ART DE RELANCER DES RÉFORMES AVORTÉES OU MAL NÉES

19 mars 2018, PAR Pierre Laberrondo

Le Premier ministre, Édouard Philippe (au centre) annonce les premières mesures décidées à l'issue du premier comité interministériel de la transformation publique, le 1er février 2018. Les premières mesures dévoilées en février sur la gestion des ressources humaines des agents publics, à l'occasion du comité interministériel de la transformation publique, s'inscrivent dans la droite ligne des politiques lancées depuis au moins dix ans.

C'est l'histoire d'un plan de réforme pour la fonction publique qui a surpris. Par son timing d'abord. Dévoilés le 1er février lors du premier comité interministériel de la transformation publique (CITP) – la nouvelle instance d'arbitrage en matière de réforme de l'État qui réunit les membres du gouvernement concernés –, les mesures de ce plan ciblent essentiellement le volet ressources humaines, habituel parent pauvre des réformes. Alors que tout le monde attendait des mesures davantage tournées vers les politiques publiques, la gestion des agents publics a été à l'honneur – quasi exclusivement – de cette première grand-messe interministérielle. « La RH, c'est vraiment l'acte I de la transformation, plaide Thomas Cazenave, délégué interministériel à la transformation publique. Notre conviction, c'est qu'il n'y aura pas de lancement de grands chantiers de transformation, notamment interministériels, si on n'a pas déjà ouvert les grands sujets transversaux comme la RH ou le numérique. Et on sait que le dialogue social pour mener de telles réformes prend du temps. Il fallait donc ouvrir la discussion tout de suite. »

Dans ce plan, une mesure a également surpris, celle prévoyant un plan de départs volontaires, que tous les médias ont mise en exergue. De quoi éclipser grandement au passage les autres propositions de fond. L'annonce faite par le ministre de l'Action et des Comptes publics, Gérard Darmanin, à l'issue du CITP ne figurait pourtant qu'au détour d'un quart de phrase implicite du compte rendu diffusé à la presse. Pour le reste, les pistes égrenées n'ont, sur le fond, rien de surprenant et s'inscrivent dans la lignée des politiques initiées déjà depuis dix ou quinze ans. Des réformes souvent avortées ou mal nées.

Le plan de départs volontaires. Alors que près d'1 million d'agents des 3 fonctions publiques vont quitter mécaniquement leur poste dans les cinq prochaines années (soit par une fin de contrat, soit à l'issue d'un départ en retraite, du fait de la pyramide des âges), la mesure n'a pas forcément convaincu. A-t-elle une réelle utilité ou est-ce un gadget de communication ? se sont interrogés certains.

Probablement un peu des deux. La mesure permet au gouvernement d'utiliser des mots qui claquent et du rouge qui tache. Un procédé toujours populaire dans certains segments de l'opinion. Il est vrai aussi que tous les départs en retraite ne se feront pas là où les employeurs publics en auront nécessairement besoin. La mobilité (géographique ou fonctionnelle) prévue par les droits et obligations du statut permet en théorie de procéder à des redéploiements, mais elle reste faible et est de moins en moins acceptée socialement. À cet égard, le compte rendu du CITP faisait cruellement remarquer qu'en 2015, dans la fonction publique d'État, ils n'étaient que 3,7 % à avoir changé d'employeur au sein du versant État et 0,6 % à avoir changé de versant... En attendant de meilleurs résultats en la matière, le gouvernement Philippe joue donc (aussi) la carte du plan de départs. Car l'objectif reste bien de supprimer 50 000 postes dans le versant État. Un objectif qui, selon certains experts, se traduira par le non-remplacement d'un agent partant en retraite ou achevant son contrat sur 8.

Les exemples de plans de départs volontaires incitent à la prudence. Tout le monde a par exemple en tête le revers canadien, qui avait vu des départs massifs financièrement encouragés dans les années 1990 par le gouvernement de l'époque. Des années plus tard, il avait fallu réembaucher pour reconstituer cette élite administrative évanouie. Car les meilleurs étaient partis. Un "succès" en forme de gâchis. En France, l'indemnité de départ volontaire mise en place sous la Présidence Sarkozy s'est révélée un échec. En cause, un péculé trop faible pour apparaître incitatif, desservi par un contexte économique et social peu porteur. La crise financière et ses conséquences sociales d'ampleur n'incitaient pas à la prise de risques. Le bon dosage se situera entre les deux : un dispositif suffisamment incitatif, mais pas trop quand même. La manœuvre suppose aussi de savoir quelles cibles l'on veut atteindre : les cadres et hauts cadres proches de la retraite dont les rémunérations pèsent sur la masse salariale ? Peut-être, même si ce serait alors à rebours des tendances des dernières années.

Pour le moment, le gouvernement se contente d'expliquer son projet en faisant valoir une stratégie qu'il déploie déjà beaucoup dans le secteur public depuis l'arrivée au pouvoir d'Emmanuel Macron : un menu à la carte. Les plans de départs "ne vont pas s'adresser à l'ensemble des quelque 5 millions et demi de fonctionnaires, a tenté de déminer le secrétaire d'État en charge de la Fonction publique, Olivier Dussot, dans nos colonnes quelques jours après le CITP de février. Leur caractère ne sera néanmoins ni obligatoire ni automatique. Dans le cadre d'une transformation ou d'une réorganisation de service, les employeurs sont d'ores et déjà dans l'obligation d'offrir une solution de reclassement."

La rémunération au mérite. Ce sujet, sensible, est pourtant aussi vieux que le statut de la fonction publique lui-même. Déjà, l'article 35 de la loi de 1946 refondant le statut prévoyait des "primes de rendement" (sic), si les "normes" de rendement étaient dépassées. L'équipe d'Édouard Philippe a choisi un vocabulaire moins taylorien et moins provocateur. Mais l'esprit reste le même. Une part de la rémunération doit être liée au mérite et à l'atteinte des résultats "individuels et collectifs", dit l'exécutif. Archiprudent sur le sujet, le gouvernement ne fait pas de l'individualisation l'alpha et l'oméga de sa politique, bien conscient que toutes les situations ne se prêtent pas nécessairement à une objectivation quantitative. Tout dépend de la nature des missions du service, de la définition du poste et aussi, parfois, du niveau hiérarchique. "Ce sont toujours les mêmes débats, s'exaspère un ancien directeur général de l'administration et de la fonction publique (DGAFP), pas convaincu par l'individualisation des grandes masses. Qu'est-ce que c'est que la performance d'un agent de catégorie C dont la mission reste la reprographie de documents ?"

Depuis dix ans, les exécutifs successifs ont planché sur le sujet. En 2009, la droite a mis en place une prime de fonctions et de résultats (PFR) surtout à destination des cadres supérieurs. Une prime trop connotée "performance" aux yeux des syndicats. Après moult tergiversations, la gauche "hollandaise" a supprimé la PFR et l'a remplacée par un autre dispositif : le Rifseep". Une usine à gaz qui a contribué à diluer l'approche par la performance, pour certains. Un dispositif suffisamment souple pour que chaque employeur puisse en faire un peu ce qu'il veut selon la culture de la maison et l'audace – sinon le courage – de ses chefs, jugent d'autres observateurs.

Mais cette prime a une vertu. En déployant des cadres communs et plus transparents à une grande échelle, elle a permis d'entamer un travail de rationalisation du maquis indemnitaire, repu d'inégalités, et vise une application large, pour 600 000 agents, là où la PFR ne touchait que 63 000 agents. Une prouesse dans cette fonction publique morcelée par les cultures et les identités, propices à tous les silos.

Mais quel que soit le dispositif retenu, le gouvernement devra, pour convaincre, démontrer qu'il est prêt à mettre de l'argent sur la table. Car encourager a un coût, indéniablement. Or tout le monde en convient, la mise en place du Rifseep a particulièrement souffert du contexte budgétaire, même si l'outil a quand même permis de procéder à quelques rattrapages ciblés, par exemple dans la filière sociale. Alors que la PFR avait pu bénéficier, sous l'ère Sarkozy, d'un contexte très favorable (les fameux retours catégoriels, parfois énormes, en compensation des suppressions de postes), le nouveau régime n'a, lui, pas pu compter sur une telle manne. Les suppressions de postes se sont pourtant poursuivies sous l'ère Hollande... Le cadre budgétaire paraît d'autant plus contraint que la réforme a instauré une garantie contre les pertes de salaire lors de la bascule, et ce jusqu'à ce que l'agent change de fonction.

Pour avancer sur la rémunération au mérite, le gouvernement d'Édouard Philippe devra enfin et surtout réaliser un travail qu'aucun de ses prédécesseurs n'a véritablement mené : une discussion de fond avec les syndicats sur la définition des mérites individuel et collectif selon les métiers et les fonctions, mais aussi sur l'engagement, les dispositifs d'évaluation ou encore le taux d'encadrement. Reste toutefois une inconnue : les syndicats, souvent rétifs à une rémunération individualisée, qu'ils perçoivent comme une "note de gueule", accepteront-ils de s'asseoir autour de la table ? Rien n'est moins sûr. La discussion reste historiquement compliquée, même sur l'intéressement collectif, en théorie un peu moins polémique. En 2010, le ministre de l'époque, Éric Woerth, en avait fait l'amer apprentissage, en proposant d'étendre à toute la fonction publique le principe de l'intéressement collectif, déjà présent ici ou là dans le secteur public.

Le ministre Woerth avait alors proposé de fixer un montant annuel : une prime pouvant atteindre 350 euros et versée de manière indifférenciée à tous les agents d'un même service si les objectifs définis à l'avance étaient atteints. Une somme rondelette à l'échelle de la fonction publique, où les montants de cette ampleur ne sont pas légions. Mais le ministre avait assorti cette prime d'une petite condition... individualisante ! On ne se refait pas. Dans cette version du dispositif, le chef de service aurait en effet conservé la faculté de ne pas verser cette prime à un ou plusieurs agents qu'il n'aurait pas jugé(s) suffisamment méritant(s). Les syndicats avaient alors refusé cette marge de manœuvre laissée au chef de service, adeptes qu'ils sont du "pour tout le monde ou pour personne". Alors, ce ne sera personne, avait répondu en substance le ministre Woerth, reparti avec sa prime sous le bras. Dix ans plus tard, qu'en sera-t-il avec l'équipe Macron, qui ambitionne précisément de laisser plus de latitude à l'encadrement de proximité ?

Réformer le dialogue social. "Simplifier" et "déconcentrer" les instances représentatives du dialogue social pour rendre celui-ci plus "fluide" et le "recentrer sur les enjeux les plus importants". Les termes ont hérisé les syndicats, qui n'en ont, pour l'instant, pas trop fait sur le sujet. Ce point revêt pourtant pour eux un enjeu central, celui de la survie. Si le discours du gouvernement reste encore assez flou, l'équipe au pouvoir a bien dans son viseur les 22 000 instances de la fonction publique et singulièrement, au sein de l'État, les 5 500 équivalents temps plein (ETP) employés à ce dialogue social, selon des chiffres donnés par une source proche du dossier.

Pour l'heure, l'exécutif joue la concertation et ne dévoile pas vraiment son jeu. Mais il laisse filtrer son projet par petites touches, comme réformer les commissions administratives paritaires (CAP), consultées pour chaque promotion, avancement et mobilité des fonctionnaires (hors concours) et massivement suivies. Un totem pour les syndicats, qui se sont beaucoup construits dans la fonction publique autour de la défense des situations individuelles. L'idée pourrait être de transformer ces CAP en structures d'appel pour les cas estimés litigieux. Ce serait les vider de leur substance, accusent certains. "Aujourd'hui, l'unique raison pour un fonctionnaire de se syndiquer, c'est de pouvoir être défendu en CAP, assure un ancien DGAFP. Et les syndicats en sont parfaitement conscients. Ils sont déjà confrontés à une désertification des militants, comme partout en Europe, alors si vous ne rajoutez même plus la « carotte » CAP, ils n'auront plus beaucoup d'adhérents..." Sous la Présidence Sarkozy, une tentative de réforme des CAP avait déjà été balayée par les syndicats.

Pousser la logique du contrat dans les recrutements. À dix ans d'écart, les discours se ressemblent comme deux gouttes d'eau. "Je suis convaincu que pour certains emplois de la fonction publique, il serait souhaitable qu'on laisse le choix aux nouveaux entrants entre le statut de fonctionnaire ou un contrat de droit privé négocié de gré à gré", claironnait Nicolas Sarkozy lors de son premier discours en matière de fonction publique, prononcé à l'institut régional d'administration (IRA) de Nantes le 19 septembre 2007. Dix ans plus tard, l'ambition reste la même, applaudie des deux mains par nombre d'employeurs publics toujours en mal de souplesse. « Les possibilités de recourir aux contrats seront largement étendues, notamment pour les métiers ne relevant pas d'une spécificité propre au service public », énonçait le compte rendu du CITP.

De fait, depuis vingt ans, les théoriciens de la fonction publique se sont souvent cassés les dents en cherchant à définir de manière plus pratique la "spécificité propre au service public". Avec souvent un cas complexe qui sonne vite le glas de la discussion : les enseignants (au nombre de 800 000) exercent-ils une mission propre au service public et donc différente de celle assurée par leurs homologues des écoles privées, délivrant des diplômes équivalents et reconnus par l'État ? Le Président a par avance tranché ce débat en répondant positivement, mais l'exemple montre à quel point l'exercice s'avère aussi politique que tactique. La définition des spécificités propres au service public s'apparentera in fine à un travail de dentellière, métier par métier, sous haute pression politique.

En pratique, le nombre de contractuels dans la fonction publique a stagné ces dernières années. Une étude de la DGAFP sur la période 2011-2015, publiée en novembre dernier, montre que la présence de

contractuels est stable depuis cinq ans et apparaît un peu plus élevée dans la territoriale (25 %) que dans l'hospitalière (21 %) et l'État (19 %). Sur ce sujet, la pression syndicale reste assez forte, notamment autour de la titularisation des contractuels, parfois présents depuis longtemps dans le secteur public. La volonté politique exprimée en 2007 n'a pas été suivie d'un réel élan. "L'ironie du quinquennat Sarkozy, c'est qu'il a débuté par le volontariste discours à l'IRA de Nantes et qu'il s'est achevé par la loi Sauvadet de titularisation des contractuels" grince un haut fonctionnaire. Manière de tempérer les espoirs que pourraient susciter les ambitions "macroniennes"...

\* Régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel.

<http://www.acteurspublics.com/2018/03/15/l-art-de-relancer-des-reformes-avortees-ou-mal-nees>

## UN PILOTAGE INÉDIT POUR LA RÉFORME DE L'ÉTAT

20 mars 2018, PAR Pierre Laberrondo

Frédéric Mion et Véronique Bédague-Hamilius coprésident (avec Ross MacInness, président du conseil d'administration de Safran) le comité Action publique 2022. - © Hugo Passarello Luna

La nouvelle organisation de la réforme de l'État a mis au centre du jeu les ministères aiguillonnés par un organe extérieur. Une manière d'essayer d'éviter de retomber dans certaines erreurs du passé pour favoriser une approche nouvelle et plus ouverte. Troisième volet du dossier qu'Acteurs publics consacre à la méthode de l'exécutif.

Ne parlez plus de "modernisation de l'État" ou de "modernisation de l'action publique". Place à la "transformation publique", une expression plus matricielle choisie à dessein par l'équipe Macron pour illustrer ce qu'elle considère avant tout comme une révolution culturelle. L'expression a été placardée partout, jusque dans les décrets mettant sur pied la nouvelle organisation administrative. On ne réforme plus l'État, mais véritablement la puissance publique dans son ensemble, c'est-à-dire en intégrant dans la réflexion les collectivités locales et les régimes de sécurité sociale.

C'est l'un des leitmotivs de la communication du nouveau pouvoir, qui n'ignore pas que, depuis dix ans, les gouvernements successifs ont déçu en la matière. Qu'il s'agisse de la Révision générale des politiques publiques (RGPP) initiée sous l'ère Sarkozy ou de la Modernisation de l'action publique (MAP) – qui avait déjà commencé à élargir la démarche au-delà du seul État – menée sous la Présidence Hollande, les résultats sont apparus prisonniers d'un exercice comptable. En 2017, dès les premiers mois, la nouvelle équipe gouvernementale l'a promis : on ne retombera pas dans une réflexion étouffée par la contrainte budgétaire. Pour preuve de sa bonne foi, le gouvernement n'a supprimé dans la fonction publique de l'État que 1 600 postes (sur 50 000 visés) lors de son premier budget 2018. Manière de bien faire comprendre que le débat sur les effectifs ne serait tranché qu'à l'issue d'une mise au clair des missions, le fameux "qui fait quoi ?"

Depuis le mois de mai, l'Élysée et Matignon ont donc essayé de construire une méthode un peu nouvelle qui tire les leçons des succès et des échecs des dix dernières années. Exit le recours aux cabinets privés mobilisés sous la très verticale RGPP. Exit aussi les évaluations de politiques publiques réalisées sous la MAP selon une logique bien plus partenariale que l'esprit insufflé par la RGPP. Exit enfin, les sacro-saints rapports des corps d'inspection interministériels. Ces derniers, en première ligne de la réforme sous la Présidence Sarkozy (avec la direction du budget à Bercy), ont réussi à rester au centre du jeu, mais ont vu leur rôle repensé.

### Fin de l'entre-soi administratif

Pour réformer, le gouvernement d'Édouard Philippe a opté cette fois-ci pour la comitologie, à savoir un comité d'une trentaine d'experts (majoritairement des hauts fonctionnaires de formation), baptisé "comité Action publique 2022", pour faire phosphorer les ministres (et leurs ministères) sur la définition et le portage des politiques publiques. Une instance présentée comme ouverte sur l'extérieur pour favoriser la remontée d'avis différents et briser l'habitude des silos. Dans ce scénario, le comité et les ministres feront office d'acteurs principaux. Indépendamment du comité, 5 groupes de travail réunissant les administrations – et selon les cas, des intervenants extérieurs – planchent de leur côté sur des sujets transversaux : ressources humaines, modernisation de la gestion budgétaire et comptable publique, simplification et qualité de service, transformation numérique, organisation territoriale des services publics.

La place du comité Action publique 2022 (CAP 22) – un organe "relativement indépendant", selon un secrétaire général de ministère – reste, pour beaucoup, un sujet de curiosité. "Du point de vue de la méthode, nous avons choisi de placer, au centre, le dialogue entre le comité CAP 22 et les ministères là où, sous la RGPP, la démarche était bien plus extérieure aux ministères. Les corps d'inspection formulaient des propositions au secrétaire général de l'Élysée et au directeur de cabinet du Premier ministre, explique Thomas Cazenave, délégué interministériel à la transformation publique (DITP) et inspecteur des finances. Nous avons, nous, opté pour une responsabilisation des ministères, avec une réflexion ouverte à des tiers. Il n'y a pas d'entre-soi administratif."

Dans l'ombre du comité, sa direction (la DITP) et les corps d'inspection apportent un appui documentaire, des éléments de diagnostic et des chiffrages de certaines nouvelles idées proposées par telle ou telle personne auditionnée par le comité. Car le gouvernement a estimé que les connaissances académiques existaient déjà suffisamment. Pas question, donc, de commander aux inspections un énième audit.

Le comité CAP 22, lui, n'a pas vocation à ne se concentrer que sur son rapport. Il sert avant tout de pivot. Car en réalité, l'équipe Macron a instauré une sorte de compétition entre le comité et les ministres. Une compétition qui ne dit pas vraiment son nom. Chacun avance ses propres propositions, mais selon une mécanique très subtile sur le papier, l'un devant en principe se nourrir de l'autre. En décembre, le comité a ainsi auditionné les ministres pour comprendre leur stratégie et tester des idées auprès d'eux. Matignon a beaucoup insisté sur l'importance de cette itération au long cours – cinq-six mois – dont on comprend qu'elle constitue la clé de voûte de cette phase stratégique.

### Engagement de confidentialité

D'ici fin mars, l'Élysée et Matignon attendent une convergence progressive des diagnostics du comité et des ministres, même si des divergences persisteront. L'extrême secret qui entoure le travail des membres du comité, lesquels ont tous signé un engagement de confidentialité, et la discrétion des ministères à ce sujet ne permettent pas vraiment de savoir si tout roule aussi bien que dans le scénario envisagé sur le papier... Les commentaires restent assez prudents là-dessus. "Paris est un village, on a quand même quelques échos, minaudes un très haut fonctionnaire à la manœuvre. Dans certaines thématiques comme la santé, on sait qu'il y a une certaine proximité entre les membres du groupe ad hoc au sein du comité et les ministres du secteur, en fonction des diagnostics passés. Dans ce type de cas, cela tient aussi aux relations interpersonnelles passées que les entourages des ministres ont pu nouer avec des membres du comité, de même qu'aux échanges en off. Dans d'autres cas, il existe une plus grande séparation..."

Au milieu des échanges, les administrations centrales paraissent un peu à la peine puisqu'elles doivent travailler pour les deux équipes, en aidant à la préparation de la copie des ministres, mais en répondant aussi aux demandes du comité. "On observe une course à l'échafaudage dans l'administration, où l'on se demande « est-ce que je travaille au mieux pour mon ministre ou est-ce que je réponds au comité Théodule qui m'embête sur tel et tel sujet ? » analyse un témoin en coulisse. Ça, c'était exactement ce qui était utile car cela veut dire qu'il existe une recherche de quelque chose de novateur."

Dans certains ministères, on regrette toutefois un certain flou quant à la démarche d'ensemble. "L'ensemble paraît quand même confus, juge un très haut fonctionnaire d'un ministère. Le secrétaire général du gouvernement continue de réunir les secrétaires généraux des ministères pour piloter le cadrage général (au mieux une fois par mois) mais ensuite, sur les chantiers de réforme, il n'y a pas beaucoup d'animation interministérielle à ce stade, notamment de la DITP." "Ce constat est peut-être vrai pour certains chantiers mais plutôt à nuancer, voire pas du tout vrai pour d'autres, répond sereinement Thomas Cazenave. Le chantier RH est très avancé, l'organisation territoriale moins, puisque ce sujet dépendra de ce que l'on aura décidé pour les politiques publiques au niveau de chaque ministère. C'est davantage une question liée au timing, à l'organisation et au cadencement des travaux."

Au-delà de l'organisation du Meccano de la réforme, assez novatrice, les premiers pas d'Action publique 2022 laissent entrevoir, sans préjuger du résultat, un état d'esprit un peu différent des années passées. Un état d'esprit sans doute en partie dû au climat économique, qui n'est plus vraiment le même. De 2007 à 2009, les deux années fondatrices de la Présidence Sarkozy et donc de la RGPP, le PIB plongeait de 2,7 % à -2,9 % – crise financière oblige – pour remonter à 2,1 % en 2011. Il replongeait ensuite à 0,2 % en 2012, au début du quinquennat de François Hollande, pour atteindre péniblement 1,1 % en 2016, puis 1,9 % en 2017. Dans le même temps, le niveau du déficit et les injonctions de Bruxelles constituaient une forte pression. Entre 2007 et 2010, le déficit s'aggrave de 2,7 à 7,7 %, atteignant son plus haut niveau depuis les années 1960. La remontée fut lente : 4,3 % en 2013, 3,5 % en 2015, puis 2,9 % en 2017. À la différence de ses deux prédécesseurs, Emmanuel Macron profite donc d'un début de quinquennat marqué par une conjoncture économique autrement plus encourageante. De quoi concevoir un peu différemment les réformes ? Peut-être.

### Cycle de cinq ans

"La mise sous tension budgétaire n'est pas à la hauteur de la RGPP, regrette une source haut placée à Bercy, déjà aux avant-postes durant l'ère Sarkozy. Nous avions une approche résolument différente : nous avions l'obligation d'arriver au non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite. Sur la méthode, tous les ministères étaient challengés par la direction du budget et les inspections qui avaient l'initiative de la proposition. On parlait donc sur un truc offensif. Dans Action publique 2022, la mise de jeu de départ a été faite par les ministères, le gouvernement ayant considéré qu'ils avaient été placés sur la défensive sous la RGPP. Ça change la dynamique du ping-pong", poursuit-il, sceptique. L'approche temporelle semble aussi un peu différente, puisque la RGPP – dont le bilan reste très discuté, que ce soit sur les chiffres d'économies ou sur l'impact social – fonctionnait sur un cycle de trois ans, là où la réforme actuelle sera conçue sur un temps un peu plus long : cinq ans. Mais ce directeur le reconnaît, si la méthode est différente, c'est peut-être que les objectifs le sont aussi : "Ils cherchent peut-être davantage que nous à nous des pépites, des réformes systémiques, analyse-t-il. Mais le résultat dépendra, dans ce cas, in fine, du courage politique. On verra."

Davantage convaincu par les premiers pas, un autre ancien directeur emblématique de l'ère Sarkozy et qui a l'oreille du pouvoir macronien juge, lui aussi, que la réflexion semble avoir changé d'échelle, pour devenir moins analytique et plus systémique. "Le systémique pouvait bien sûr arriver dans les réflexions RGPP mais ce n'était pas la règle comme en ce moment, explique-t-il. Là, on n'est plus du tout dans la fusion de deux sous-directions ou de deux établissements publics."

Action publique 2022 ne ressemble pas non plus à la Modernisation de l'action publique (MAP) initiée par Jean-Marc Ayrault, si ce n'est qu'elle lui a emprunté sa logique partenariale, à rebours des années Sarkozy. Dotée d'objectifs peu clairs et non assumés, la MAP, marquée du sceau de l'"ayraultisme" a souffert de sa temporalité (deux ans), car cette dynamique politique fut remise au placard dès l'arrivée de Manuel Valls à Matignon, au printemps 2014, lequel préféra recentrer la réforme de l'État autour de la question de l'appareil régional, consécutivement à la fusion des ministères. Les nombreuses évaluations de politiques publiques (EPP) lancées dès 2012 se sont poursuivies durant le reste de la mandature, mais sans portage politique et sans stratégie clairement identifiée.

### "Responsabilisation" des administrations

La MAP a aussi souffert, tout au long du quinquennat Hollande, de vifs débats internes au gouvernement quant à l'opportunité d'afficher des économies. Et de fait, les EPP ont vite été concurrencées (dès 2014) par des revues de dépenses instaurées par Bercy et à destination du Parlement. "Les revues de dépenses ont vu le jour car les évaluations n'ont pas embarqué la dimension budgétaire à un niveau jugé suffisant par la sphère financière de l'État, ce qui n'est pas une totale surprise puisqu'elles étaient précisément faites pour échapper à un objectif exclusif d'économies, raconte un acteur actuellement à la manœuvre de la réforme de l'État. On était peut-être passé de l'autre côté du cheval", poursuit cette source en faisant valoir que les travaux de la MAP continuent d'alimenter le processus actuel.

Si le tryptique historique de la réforme de l'État reste toujours le même – amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur, des conditions de travail des agents et de la performance –, la nouvelle équipe place aussi au cœur la réflexion de nouvelles thématiques, comme la "responsabilisation" des administrations et un retour à un certain "esprit Lolf". Ces objectifs devraient entraîner de lourdes discussions sur le pilotage des administrations et la réduction des contrôles internes, ceux effectués a priori notamment. De quoi innover un peu et séduire des cadres. Le prisme d'observation et l'organisation d'acteurs publics 2022 semblent donc un peu nouveaux. On attend la suite.

<http://www.acteurspublics.com/2018/03/20/reforme-de-l-etat-un-pilotage-inedit-pour-une-troisieme-voie>

## OUVERTURES

### LE POSTE DE CHEF DE DIVISION DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES À LA DIRM SA, OCCUPÉ ACTUELLEMENT PAR PHILIPPE JANVIER, VIENT D'ÊTRE PUBLIÉ AU BIEP

Nous travaillons à ce que ce poste soit publié par notre ministère. Mais, si nous réussissons ce sera une publication très fugace, avant la clôture des candidatures pour ce train, pour un poste très intéressant.

[fiche de poste envoyable sur demande par retour de mail](#)

Intitulé du poste : Chef de la division de la sécurité des navires et de la qualité – VISIOM : 1436330018

Voie d'accès	Durée d'occupation min-max	Évolution possible
APAM, IPAM	4 ans minimum	Évolution possible dans le cadre de la réforme Administration 2022

Cotation du poste	3,5
Catégorie d'emploi	A+
Famille(s) professionnelle(s)	MER
Emploi(s)-type(s) de rattachement	INSP./ INSPECTRICE SÉCU. NAVIRES ET PRÉV. RISQ. PROF. MARIT. - MER004
Correspondance RIME	VÉRIFICATRICE/VÉRIFICATEUR - FP2CTL03
Direction/Service/Sous-dir/Bureau ou autre décomposition de l'organigramme	Direction Interrégionale de la mer Sud-Atlantique
Localisation	Bordeaux

Contact : Hervé GOASGUEN, directeur adjoint et chef du service de la sécurité et des contrôles maritimes. Tel : 0556008332

## MARTINIQUE

"La DM de Martinique propose à de jeunes camarades (A1, APAM) deux très beaux postes de chef de service : de l'économie bleue et de la sécurité côtière. Vous verrez du pays, ferez des rencontres, serez CMS au CROSS AG, gagnerez bien votre vie (INSDOM+logement gratuit). Ne pas craindre les cyclones et le travail!. Pour tout renseignement appelez le DM, Michel Peltier au 06 96 25 78 60 - attention 5 heures de décalage horaire - en moins (les métropolitains, appelez l'après midi).

## DÉLÉGUÉ DIRM EN CORSE

Suite nomination de Riyad DJAFFAR à la DML un "appel à manifestation d'intérêt" est lancé pour son poste qui ne fera pas l'objet d'une publication car la fiche de poste actuelle intègre une capacité à exercer les fonctions de CMS.

Le profil recherché est avant tout de type généraliste dans les matières déconcentrées au préfet de région notamment économie et réglementation des pêches, pilotage et au DIRM (formation). Il représente le DIRM en CAR et dans les instances locales de gouvernance comme le PNM du Cap Corse.

## FICHE DE POSTE

### DELEGUE DU DIRECTEUR INTERREGIONAL DE LA MER MEDITERRANEE EN CORSE

Niveau : A+ (Officier supérieur des affaires maritimes - aptitude à exercer les fonctions de coordonnateur de mission de sauvetage en cas de déclenchement d'opérations majeures ou de longue durée)

Lieu de résidence : AJACCIO

Le délégué du DIRM en Corse est placé sous l'autorité directe du directeur de la DIRM Méditerranée ou de ses adjoints. Sans préjudice des règles d'organisation et de fonctionnement de chaque service de la DIRM implanté sur l'île, Il représente la direction dans ses relations avec les chefs de service et les personnels affectés en Corse.

- Il propose au directeur toutes mesures propres à améliorer la gestion des services de la DIRM sur l'île et l'emploi de leurs personnels.
- Il a en charge la politique immobilière de la DIRM sur l'île et représente à ce titre la direction dans les relations avec France Domaines.
- Sans préjudice des compétences des chefs de service de la DIRM ou des responsables d'unités de la DIRM présents sur l'île, il représente, suivant les directives qui lui sont données, la direction vis à vis des autorités préfectorales, des services de l'Etat, des collectivités ainsi que des représentants professionnels de la pêche en particulier.
- Pour le compte de la DIRM, il assure, dans l'île, en lien avec les chefs de service concernés la gestion directe des dossiers relatifs aux affaires économiques, à la réglementation et au contrôle des pêches, aux cultures marines, à la formation maritime et à l'environnement marin. Pour lui permettre d'accomplir ces missions, les agents de la DIRM des services "affaires économiques- emploi formation" affectés en Corse sont placés sous son autorité fonctionnelle et il assure leur entretien annuel d'évaluation.
- Pour le compte des DDTM de Haute Corse et de Corse du Sud, et dans le cadre de conventions signées à cet effet, il peut assurer la gestion directe de dossiers concernant la pêche insulaire.
- Il assure la tutelle académique du lycée professionnel maritime de Bastia sur la base des directives nationales et régionales reçues.
- En l'absence du directeur ou du directeur adjoint, le délégué du DIRM participe avec l'accord du préfet de Corse au CAR de Corse. Il est le correspondant du SGAC et responsable de la mise en œuvre du plan stratégique de l'Etat en région dans les domaines d'action de la DIRM.

Contact : AG Pierre-Yves ANDRIEU : 04 86 94 67 26 - direct : 04 86 94 67 31

## APPEL À CANDIDATURES - CHEF D'UNITÉ - DML DE BOULOGNE-SUR-MER (PROFIL AAM RECHERCHÉ, A1 OU APAM).

Il s'agit d'une création d'un poste de "chef d'unité Affaires maritimes". Le/la titulaire aura la responsabilité de l'ensemble des missions "Affaires maritimes" de la DML (c'est-à-dire hors DPM et capitaineries). Il/elle sera assisté(e) d'un(e) adjoint(e) sortie d'école. Il s'agit de très belles fonctions généralistes en service déconcentré, sur un champ de compétences très large. Aucune candidature AAM n'a été reçue à ce jour pour ce poste, complet et stratégique compte tenu des enjeux de la place boulonnaise. Contact : AC François NADAUD (DML) : 03 61 31 32 57

## AVIS DE VACANCE D'UN EMPLOI DE DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL INTERMINISTÉRIEL ADJOINT, DÉLÉGUÉ À LA MER ET AU LITTORAL DE CHARENTE-MARITIME

L'emploi de directeur départemental adjoint, délégué à la mer et au littoral de la DDTM de Charente-Maritime est susceptible d'être vacant à compter du 1er mai 2018. Cet emploi, à pourvoir dans les conditions prévues par le décret n° 2009-360 du 31 mars 2009 modifié (articles 13 à 15 notamment), est classé dans le groupe « IV » en application des dispositions de l'arrêté du 29 décembre 2009 modifié fixant la liste et le classement par groupe des emplois de direction des directions départementales interministérielles.

### Intérêt du poste

Sous l'autorité du directeur et aux côtés d'un autre directeur adjoint, le directeur adjoint, délégué à la mer et au littoral, participe à l'élaboration et à la mise en application de la stratégie de la direction. Il est chargé par le directeur de missions particulières et travaille en étroite collaboration avec les services. Il appuie le directeur dans le management d'une équipe de 266 agents.

Il travaille sous l'autorité du préfet de département en lien avec le préfet maritime et les élus, dans une optique interministérielle.

Depuis la création de la DDTM de Charente-Maritime au 1er janvier 2010, les missions et l'organisation de cette direction départementale interministérielle sont très diversifiées et portent sur les politiques publiques concernant les secteurs de l'agriculture, la forêt, l'urbanisme, l'environnement, le logement, la construction, les risques et crises, le renouvellement urbain, la mer et le littoral.

### Missions

Les missions de la DDTM sont définies à l'article 3 du décret n° 2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles.

Le directeur adjoint, délégué à la mer et au littoral, appuie et conseille le directeur dans l'ensemble du champ d'action de la direction.

Ses missions recouvrent plus particulièrement les activités de la DDTM relatives à la mer et au littoral, à la gestion de l'eau et de la biodiversité et l'agriculture durable.

La délégation à la mer et au littoral comprend le service « littoral » et le service des « activités maritimes ».

Le directeur adjoint, délégué à la mer et au littoral, pilote les missions départementales confiées par le préfet maritime à la DDTM.

Il a également vocation à intervenir, à la demande du directeur départemental, sur l'ensemble des sujets traités par la DDTM, en particulier en période d'intérim.

### Environnement

Le poste est situé à La Rochelle, siège de la DDTM, qui est constituée en outre de 2 services territoriaux « ouest littoral » et « est » et des implantations de Jonzac, Marennes, Rochefort, Royan, Saintes et Saint-Jean-d'Angély. Le département de Charente-Maritime d'une superficie de 6 864 km<sup>2</sup> comprend 466 communes et est peuplé de 633 417 habitants (en 2013). Il est le 3e département le plus peuplé de la région Nouvelle-Aquitaine.

Sous l'autorité du préfet de département, la DDTM entretient, à l'échelle régionale, des liens étroits avec la direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Au plan départemental, elle travaille avec les services de la préfecture et les sous-préfets, la direction départementale de la cohésion sociale (DDCS), la direction départementale de la protection des populations (DDPP), les unités territoriales de la DREAL et de la DIRECCTE.

### Compétences

Connaissance des organisations publiques et des politiques portées par la DDTM, en particulier dans les domaines de la mer, de l'agriculture et de la gestion de l'eau ; Capacité d'initiative, d'écoute et de décision ;

Capacité à piloter des projets et à faire prévaloir les enjeux des politiques publiques ;  
Travail en réseau, négociation avec des partenaires variés. Aptitude à la communication, à l'écoute et au dialogue social ;  
Management et animation d'équipes pluridisciplinaires ;  
Capacité d'anticipation et de vision prospective ;  
Loyauté, pragmatisme et sens du service public.

#### Modalités de candidature

Conformément aux dispositions de l'article 12 du décret n° 2009-360 du 31 mars 2009 relatif aux emplois de direction de l'administration territoriale de l'Etat, les candidatures doivent être transmises, dans un délai de trente jours à compter de la publication du présent avis au Journal officiel, au préfet de département : préfecture de Charente-Maritime, à l'attention de M. le secrétaire général, 38, rue Réaumur, 17017 La Rochelle Cedex (pierre-emmanuel.portheret@charente-maritime.gouv.fr), copie à la boîte fonctionnelle : administration.territoriale@pm.gouv.fr.

Le dossier de candidature devra impérativement comprendre :

- une lettre de motivation ;
- un curriculum vitae détaillé ;
- un état de services ;
- le dernier arrêté de situation administrative dans le corps ou l'emploi d'origine.

Les candidats devront tenir à la disposition de la DSAF une fiche financière ainsi que la déclaration d'intérêts prévue par la circulaire du 27 juillet 2017, selon le modèle disponible sur Légifrance via le lien internet : [http://circulaire.legifrance.gouv.fr/pdf/2017/07/cir\\_42462.pdf](http://circulaire.legifrance.gouv.fr/pdf/2017/07/cir_42462.pdf)

#### Personnes à contacter

Tous les renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de :

Jean-Baptiste MILCAMP, directeur de la DDTM de la Charente-Maritime (téléphone : 05-16-49-61-01 ; jean-baptiste.milcamps@charente-maritime.gouv.fr).

Pierre-Emmanuel PORTHERET, secrétaire général de la préfecture de la Charente-Maritime (téléphone : 05-46-27-43-03 ; pierre-emmanuel.portheret@charente-maritime.gouv.fr).

Chantal MAUCHET, sous-directrice du pilotage des services déconcentrés à la DSAF (services du Premier ministre) ; chantal.mauchet@pm.gouv.fr, 01-42-75-65-97.

#### **AVIS DE VACANCE DE L'EMPLOI DE DIRECTEUR INTERRÉGIONAL DE LA MER MÉDITERRANÉE**

L'emploi fonctionnel de directeur interrégional de la mer Méditerranée (groupe II) est susceptible de devenir vacant.

#### Contexte et missions principales :

Le poste est situé en résidence administrative à Marseille.

Sous l'autorité des préfets compétents, le directeur interrégional de la mer :

- est chargé de conduire les politiques de l'Etat en matière de développement durable de la mer, de gestion des ressources marines et de régulation des activités maritimes ;
- concourt à la gestion et à la protection du littoral et des milieux marins, à la gestion intégrée des zones côtières et du domaine public maritime et à la planification des activités en mer ;
- coordonne les politiques de régulation des activités exercées en mer et sur le littoral et veille à leur cohérence, à l'exclusion de celles relevant de la défense nationale, de la sécurité intérieure et du commerce extérieur ;
- exerce les attributions relatives à la signalisation maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution au titre de la sécurité des navires, à la lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin, à la tutelle du pilotage maritime, à la promotion du développement économique des activités liées au transport maritime et à la navigation de plaisance, à la politique du travail de l'emploi maritime ;
- coordonne et met en œuvre les attributions relatives à la réglementation de l'exercice de la pêche maritime, au contrôle de l'activité et de la gestion des sections régionales de la conchyliculture, aux activités de cultures marines et de contrôle de la qualité sanitaire des produits de la mer ;
- concourt à la préparation et à l'exécution des mesures de défense et de sécurité concernant les transports maritimes.

#### Condition d'accès à l'emploi :

Peuvent se porter candidat les fonctionnaires titulaires ou les officiers de carrière remplissant les conditions fixées par le décret n° 2009-360 du 31 mars 2009 modifié relatif aux emplois de direction de l'administration territoriale de l'Etat. Cet emploi est classé en groupe II.

Personne à contacter :

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de M. Jacques SALHI, délégué aux cadres dirigeants (téléphone : 01-40-81-18-61).

Les candidatures, accompagnées d'un curriculum vitae, d'une lettre de motivation et d'un état de services, doivent être adressées, dans un délai de trente jours à compter de la date de publication du présent avis au Journal officiel, au secrétariat général du ministère de la transition écologique et solidaire, uniquement et impérativement par voie électronique à l'adresse [delcd.sg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:delcd.sg@developpement-durable.gouv.fr).

[https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=2B935AD93143CDD20A2002E4C2B19A22.tplgfr31s\\_1?](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=2B935AD93143CDD20A2002E4C2B19A22.tplgfr31s_1?cidTexte=JORFTEXT000036677836&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000036676981F)

[cidTexte=JORFTEXT000036677836&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000036676981F](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=2B935AD93143CDD20A2002E4C2B19A22.tplgfr31s_1?cidTexte=JORFTEXT000036677836&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000036676981F)

---

**NOTRE ASSOCIATION RECOMMANDE DE S'ABONNER DIRECTEMENT AU JOURNAL LE MARIN**  
<http://r.newsletter.a-p-c-t.fr/1pu0kjpg2hy4j41vf.html>

---



**PROCHAINS EVENEMENTS DU CMF** (se signaler en cas d'intérêt car notre association est membre du CMF et nous pouvons

participer aux événements signalés)

1/ Groupes et sous-groupes synergie :

- Groupe "Bioressources marines" – Mardi 27 mars à 14h30 à Paris
- Groupe "Attractivité des métiers de la mer" - Mardi 17 avril à 14h30 à Paris

2/ Cocktails et buffets networking

- Le mardi 24 avril avec le Grand Port Maritime de Marseille-Fos, à Marseille - de 11h à 16h30
- Le jeudi 24 mai à 12h30, aux Vedettes de Paris

3/ Assemblée Générale annuelle – le mardi 19 juin à 17h à la Maison des Océans / Institut Océanographique de Paris

6/ Conférence internationale « Vers un transport maritime décarboné » dans le cadre du suivi du One planet Summit - Lundi 26 mars, à Paris

Retrouvez l'invitation d'Elisabeth Borne, Ministre chargée des transports, à cette conférence en suivant ce lien et inscrivez-vous (fiche envoyable sur demande par retour de mail).

7/ Baptême des pilotes - Samedi 31 Mars au Havre

L'Association des Élèves de la Marine Marchande du Havre organise son traditionnel "Baptême des Pilotes" avec le soutien de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime. Retrouvez l'invitation avec le déroulement de cette journée en suivant ce lien.

8/ Colloque "Relever le défi de la cyber sécurité" – Mercredi 4 avril au Havre

Retrouvez le programme de ce colloque organisé par l'Ecole de Management de Normandie en suivant ce lien.

9/ HAPPY BLUE #2018 by Pôle Mer Bretagne Atlantique - Jeudi 5 avril à Brest

Le Pôle Mer Bretagne Atlantique organise ce 1er Happy Blue sur le thème de "Innovons la Mer autrement..." avec des découvertes autour d'invités d'exception. Inscriptions auprès de Karine Pennec par email ou téléphone (02 98 05 63 17).

10/ 1ère convention d'affaires de Normandie Maritime – Lundi 16 avril, Le Havre

Cet événement de networking est dédié au secteur de l'économie maritime normande.

Retrouvez le programme et inscrivez-vous ici.

11/ FOWT, conférence internationale dédiée à l'éolien offshore flottant - les 25, 26 et 27 Avril 2018, à Marseille

Après une édition très réussie en 2017, qui a réuni plus de 600 participants et spécialistes du monde entier en mars dernier, Marseille accueillera une fois de plus

l'événement FOWT, les 25, 26 et 27 avril 2018, organisée par le Pôle Mer Méditerranée, France Energie Eolienne et la CCI Marseille Provence.

#### 12/ Séminaire "Investir dans l'Economie Bleue" – Jeudi 3 mai matin à Paris

Ce séminaire est organisé par Ocean Assets Management et Norton Rose, avec le partenariat du Cluster Maritime Français et d'Armateurs de France, dans la lignée du rapport du rapport stratégique « Blue Growth » de la Commission Européenne, et à l'initiative de la DG Mare. Téléchargez le flyer de l'événement. Dans la lignée de ce séminaire, un événement #BluInvest 2018 aura lieu à Bruxelles le 17 mai, à la DG Mare.

#### 13/ Rencontre féminine de rugby Marine Nationale - Royal British Army - Jeudi 9 juin au Havre

Il s'agit d'un match international militaire de rugby féminin opposant la Marine nationale et la British Army, sous le parrainage de Mme Darrieussecq, secrétaire d'état auprès de la ministre des armées.

#### 14/ Rappel des événements 2018 à noter particulièrement :

- Assises nationales du nautisme et de la plaisance – les 29 et 30 mai à La Rochelle
- Seenergy – du 12 au 14 juin à Cherbourg
- Assises de la pêche et des produits de la mer – 14 et 15 juin 2018 à Sète
- Rendez-Vous de l'Assurance Transports – les 26 et 27 juin 2018 à Paris
- Assises du Port du Futur – les 25 et 26 septembre à Paris
- Sea Tech Week 11ème édition – du 8 au 12 octobre à Brest
- VII congrès national ATPYC - du 17 au 19 octobre 2018 à Séville
- Euronaval – du 23 au 26 octobre à Paris
- Salon International du Littoral – les 21 et 22 novembre 2018 à Montpellier
- Assises de l'Economie de la mer – les 27 et 28 novembre à Brest

#### 8/ Session nationale "Enjeux et stratégies maritimes" 2018-2019

L'Institut des hautes études de défense nationale organise, du 28 septembre 2018 au 7 juin 2019, la 4e session nationale "Enjeux et stratégies maritimes". Cette formation dispensée en 7 séminaires de 2 jours (vendredi et samedi) est complétée par 2 missions d'étude hors métropole "Europe" et "Monde", respectivement de 3 et 5 jours.

Retrouvez plus d'informations sur le site de l'IHEDN.

#### 15/ STX France : La sous-station électrique ARKONA prête à partir pour la mer Baltique

Le 1er mars, s'est tenue la cérémonie de livraison de la sous-station P34 en présence du client l'énergéticien allemand E-On, et de ses partenaires 50Hz et Statoil. Cette étape marque un jalon important majeur du projet, il en reste toutefois trois importants à suivre dans les prochains mois pour les équipes STX France : le transport, l'installation et la mise en service en mer Baltique.

Retrouvez l'intégralité du communiqué de STX France.

#### 19/ Livres de Maud Fontenoy

Navigatrice aux multiples exploits en solitaire, à la rame et à la voile, Présidente de sa fondation pour l'éducation et la sauvegarde des océans adhérente au Cluster, Maud Fontenoy a sorti ce 15 mars deux nouveaux livres, "Vivre Vraiment" (édition FISRT) et "Mission planète" (éditions GRUND).

Retrouvez plus d'information sur le site Maud Fontenoy Fondation.

#### 19/ Numéro 11 de La mer, notre avenir

Le CMF est parrain de ce supplément trimestriel de Ouest France et le marin.

Retrouvez l'édito de Jean-Marie Biette « La mer, un univers XXL à partager » et les sujets au sommaire de cette édition, notamment : l'hydrogène, l'agriculture bio, le recyclage des voiliers, l'emploi maritime, la protection des océans ...

Retrouvez l'édition numérique ce numéro en suivant ce lien.

#### MARINE NEWS (Quelques éléments d'actualité ou lectures )

Ø Naufrage de l'Amoco Cadiz, 40 ans après. Il y a 40 ans jour pour jour, le 16 mars 1978, le pétrolier battant pavillon libérien Amoco Cadiz, victime d'une avarie de barre au large d'Ouessant, faisait naufrage devant Portsall, dans le Finistère Nord, déversant 227 000 tonnes de pétrole brut sur plus de 350 km de côte bretonne et provoquant ainsi l'une des plus graves marées noires de l'Histoire.

La France a su tirer les enseignements de cette catastrophe maritime : son dispositif de surveillance et de protection du littoral Atlantique a été revu en profondeur, ses moyens d'intervention développés et renforcés. Le dispositif actuel de l'action de l'Etat en mer est complet, efficient mais aussi évolutif

Il repose sur 3 piliers :

§ Une prise de décision unique par le préfet maritime, « l'homme des crises en mer », qui détient le pouvoir de coordination opérationnelle sur tous les moyens de l'Etat.

§ La capacité de mutualiser tous les moyens civils et militaires des administrations intervenant en mer, avec un faible préavis, afin d'y faire cesser tout danger pour l'environnement ou la navigation.

§ Une gestion de crise au plus près, en local, par des primo-intervenants expérimentés de la mer, dans le cadre d'une véritable course contre la montre. En effet, le temps est primordial dans la gestion d'une crise en mer, au sein de nos approches maritimes : venir en aide au navire en difficulté au plus tôt, voire intervenir en mer pour lutter contre la pollution afin d'en limiter l'impact écologique

Le caractère évolutif de l'action de l'Etat en mer (AEM) est nécessaire tant les chantiers d'avenir sont nombreux : la numérisation de l'information maritime pour une surveillance encore plus efficace, le renforcement de la coordination européenne dans le domaine de la sécurité maritime, l'intégration de nouveaux moyens (drones aériens et de surface, arrivée des bâtiments de soutien et d'assistance hauturier (BSAH) et des nouvelles vedettes de la SNSM) mais aussi l'extension de la surveillance maritime permanente au-delà des DST (dispositifs de séparation de trafic) avec l'apparition d'usagers de plus en plus nombreux (champs d'éoliens, aires marines protégées, etc.).

Ø « Thirty days at sea » ou « Trente jours en mer », la publication du chef d'état-major de la marine dans Proceedings, la revue de l'U.S. Naval Institute, est envoyable sur demande par retour de mail..

Ø A découvrir ! L'article « De l'urgence d'une vraie politique maritime pour la France » est paru dans l'édition 2018 de Enjeux diplomatiques et stratégiques ! Il est disponible sur des sites de vente en ligne ou en PDF ici.

Ø A lire également, la dernière Brève Marine du CESM (voir infra) consacrée à la Mer Rouge et aux enjeux de cette zone.

Ø Votez pour un peintre de la Marine et la SNSM !

Le timbre de Nicolas Vial, réalisé pour les 50 ans de la SNSM, a été sélectionné pour participer à l'élection du plus beau timbre de l'année 2017.

Le vote est ouvert à tous, jusqu'au 16 avril sur le lien suivant : <http://mondephilatelique.blog.lemonde.fr/2018/03/06/elisez-le-plus-beau-timbre-de-lannee-2017/>

Voici l'occasion de faire parler de la SNSM et du livre anniversaire « Sauveteurs en mer » dans lequel sont reproduits les tableaux des POM et ce timbre !

Ø Ewan Lebourdais, photographe et réserviste citoyen de la marine, nous propose une belle immersion à bord d'un Atlantique 2 (flottilles 21 et 23F de Lann Bihoué). Retrouvez ici la vidéo tirée de son « shooting » photo.

Il sera également exposé au quai d'Orsay en avril prochain. Ses œuvres seront vendues aux enchères par la maison Drouot Paris à l'occasion du gala de charité organisé au profit de l'ADOSM en avril !

Ø Le 3 avril, 19h15-20h30 : Conférence « Les marins à terre » ; le cycle « centenaire » se poursuit !

Autour du capitaine de frégate Vincent Vacqué sur la partie historique : « Des cuirassés aux tranchées, les canonnières-marins, 1914-1918 »

Et du vice-amiral d'escadre (2S) Marin Gillier, ancien amiral commandant la force des fusiliers marins et commandos (ALFUSCO) sur la partie contemporaine « Les missions des fusiliers marins et commandos aujourd'hui »

S'inscrire ici avant le 2 avril

Au campus Eiffel (Paris 15) - Amphithéâtre EM009

NB : SE SIGNALER EN CAS D'INTÉRÊT ...



NOUS AVIONS UN, NOUS AVIONS DEUX, NOUS AVIONS TROIS PARRAINS DE CHOIX ...



C'est ce qu'ont chanté sur l'air des MARINS DE GROIX nos camarades Hubert CARRÉ et Eric BANEL qui, SUR LE SUJET DU BREXIT, intervenaient avant hier aux Mardis de la mer à Didier G., Serge B et Georges T. venus faire la claque au fond de l'auditorium de l'ICP rue de Vaugirard ...  
<https://www.youtube.com/watch?v=vfn3vpSt1N4>  
[https://www.youtube.com/watch?v=IA\\_AlBqQ84w](https://www.youtube.com/watch?v=IA_AlBqQ84w)  
<https://www.youtube.com/watch?v=bMCMLG-LOlg>

REPORTAGE SPECIAL AMOCO CADIZ SUR RMC  
L'AC Philippe MICHAUD, directeur du CROSS Corsen, y apparaît ...



et une grande part des très bonnes explications pédagogiques de ce reportage sont dues au PCEM Hervé BAUDU ci dessous immortalisé, tel le Alain DECAUX des périls de la mer ...



[https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=369&v=Y0nmlLnlk0](https://www.youtube.com/watch?time_continue=369&v=Y0nmlLnlk0)

NB : c'est un des rares reportages manifestant un peu d'empathie pour les 43 marins de nationalité italienne qui constituaient l'équipage de ce turbinard non automatisé ...

## A ABIDJAN

Notre camarade (en T26 ci-dessous) Olivier MORNET participait à une rencontre internationale.



Une vingtaine d'attachés de défense français exerçant dans les ambassades de la CEDEAO ont été les hôtes de l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI), entité de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) ce jeudi 15 mars.

Les attachés de défense collaborent avec l'ISMI dans le cadre de la promotion des programmes de formation financés par la Coopération Française. Découvrir l'ISMI et ses infrastructures, harmoniser les procédures de collaboration (mobiliser les participants aux formations de l'ISMI) tels ont été les objectifs de cette visite qui marque l'importance de la question de la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée par la France. Elle est d'ailleurs pour l'équipe dirigeante, l'espoir d'une prise de part active de la France dans le développement des activités de l'ISMI.

Sercom ARSTM

<https://news.abidjan.net/h/633809.html>

## PROMOTION POURQUOI PAS ?

"Le 9 mars 2018 était organisé par l'ENSAM le baptême de la promotion « Pourquoi Pas ? » des stagiaires et élèves administrateurs des affaires maritimes et ingénieurs des travaux publics de l'État, sous la coprésidence du directeur des affaires maritimes, représenté par Madame Isabelle Tanchou, et de l'Inspecteur général des affaires maritimes, l'AGHCAM Laurent Courcol.

Outre les familles et proches, les partenaires de l'ENSAM (ENSM, université de Nantes, École navale) étaient également venus honorer ces jeunes cadres, qui rejoindront leur affectation à l'été 2018.

Deux représentants des élèves ont rappelé au pupitre l'origine du nom de cette promotion, "Pourquoi Pas ?" du nom des navires d'exploration polaire du commandant Charcot, navigateur et océanographe français. Leur présentation a été particulièrement ovationnée par leurs camarades de promotion !

La cérémonie s'est poursuivie par une conférence de Monsieur l'Inspecteur général de l'éducation nationale, Tristan Lecoq, qui a notamment travaillé au cours de sa carrière sur l'intégration des questions maritimes dans les programmes scolaires des collèges et lycées. Dans le cadre de la commémoration du centenaire de la première guerre mondiale, Monsieur Lecoq est intervenu sur « la Marine américaine dans la grande guerre ». Des "dread not" aux tourelles superposées, de l'amiral Sims à l'accord de Washington, c'est une leçon d'histoire de haut niveau qui a été délivrée à l'auditoire, avant la traditionnelle remise des médailles de promotion aux élèves par la représentante du directeur des affaires maritimes et par le directeur de corps et au conférencier par le directeur de l'ENSAM, commandant l'EAAM.



Plus un aparté entre l'A1 Carole GAUTRON et le président de notre association.





CROSS WORKS



A l'initiative du CROSS Gris-Nez (et avec l'aide active des aspirants de l'École Polytechnique stagiaires en CROSS), la DIRM MEMN et la préfecture maritime de la Manche-mer du Nord ont conduit conjointement en 2017 une étude visant à objectiver la réalité des risques induits par la navigation maritime en Manche et à en évaluer le potentiel impact économique. Cette étude s'est appuyée sur les données chiffrées de l'année civile 2016 enregistrées par le CROSS Jobourg et le CROSS Gris-Nez.

Si le coût de fonctionnement du dispositif mis en œuvre par l'État pour prévenir les pollutions causées par les événements de mer est une donnée connue (supporté pour l'essentiel par le programme 205 Sécurité et affaires maritimes du MTES, ainsi que par le programme 146, pour les crédits de sauvegarde maritime du MinArm), la plus-value apportée par ce dispositif à l'économie bleue, correspondant à la valeur des biens sauvés et à celle du préjudice économique évité grâce à l'intervention de l'État côtier, ne fait pas, à ce jour, l'objet d'un chiffrage systématique comme cela peut être le cas par exemple au sein de l'US Coast Guard. Un tel chiffrage permet de justifier auprès de la représentation nationale les moyens financiers et humains consacrés à ce dispositif. La présente étude vise, par conséquent, à estimer la valorisation financière apportée par le dispositif de surveillance et d'intervention mis en œuvre par l'État, à l'économie nationale par la sécurisation d'un axe de transport vital et stratégique pour les échanges internationaux et la circulation des biens à destination et en provenance de la communauté européenne.

Cette démarche novatrice est fondée sur une classification des événements de mer selon leur niveau de gravité et présente de manière détaillée les actions de prévention mises en œuvre par l'État pour éviter ou en réduire l'impact.

L'étude met en lumière le coût financier exceptionnel susceptible de résulter des événements de mer- ce coût étant généralement amplifié par l'impact social et environnemental des catastrophes maritimes. Elle permet de disposer d'indications utiles sur la fréquence potentielle de tels événements, démontrant objectivement le caractère permanent du risque et donc la nécessité d'une vigilance constante. Elle introduit une méthode originale d'évaluation du rapport coût-efficacité de la politique publique de sécurité maritime mise en œuvre dans une région fortement exposée aux risques maritimes.



Par J-PH SCAPULA--21 mars 2018 à 7:16

S'il était ratifié, le traité pourrait notamment modifier les zones de pêche entre la Corse et la Sardaigne.

Les souverainistes de la Botte ont beau agiter le chiffon rouge, les frontières maritimes entre la France et l'Italie ne devraient pas être modifiées dans les mois à venir.

Depuis quelques jours, les relations diplomatiques entre les deux pays souffrent de la cacophonie qui règne au sommet de l'État italien et du cafouillage né d'une cartographie précipitée, mise en ligne par les autorités françaises.

Les prémices de cette confusion remontent au 21 mars 2015. À cette date, les deux gouvernements signent un traité dans la ville de Caen. Le document redéfinit la délimitation de la zone économique exclusive en Méditerranée. Le terme désigne l'espace maritime compris entre les eaux territoriales, intouchables, de chacun des deux pays. Cet accord bouscule le principe d'équidistance de la frontière au bénéfice de la France, semble-t-il.

Le traité de Caen rogne notamment le périmètre maritime italien, au nord et au sud-ouest de la Corse. Les termes de l'accord ne sont pas sans conséquences sur l'économie halieutique des deux pays.

Néanmoins, la mise en application de ce traité risque d'être ajournée, contrairement à ce que voudraient faire croire certains souverainistes italiens, qui annoncent son entrée en vigueur pour le 25 mars prochain.

"En France, l'accord ne nécessite aucune autorisation parlementaire préalable. En Italie, le parlement doit se prononcer et l'accord n'a donc pas encore été ratifié. Il n'est donc pas encore en vigueur", corrige-t-on au ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. En raison de l'instabilité politique qui fragilise les institutions italiennes, il pourrait même jaunir au fond d'un tiroir.

**"C'est une annexion"**

C'est en effet Paolo Gentiloni, alors ministre des Affaires étrangères du gouvernement de Matteo Renzi, qui avait signé le traité bilatéral en 2015, avec son homologue français, Laurent Fabius. Devenu président du conseil italien depuis, il cédera bientôt son siège à la tête du gouvernement après la déroute de son parti aux élections législatives du début du mois.

"Les deux pays ont tenté de trouver une entente dont j'ignore les motivations, explique Massimo Deiana, juriste sarde et professeur de droit de la navigation à l'université de Cagliari. Du côté italien, les futurs dirigeants ne le ratifieront peut-être jamais. Du côté français, on a divulgué de manière prématurée les termes de cet accord, par la publication de cartographies qui en anticipaient la mise en application. La France a laissé croire que le texte était officiel".

Cet empressement - une maladresse pour certains, une stratégie pour d'autres - a quelque peu tendu les relations entre les deux pays. En janvier 2016, un chalutier italien est intercepté au large de Menton par les douanes françaises qui se basent alors sur le nouveau document délimitant les eaux internationales en Méditerranée. L'imbroglie se réitère un mois plus tard, au nord de la Sardaigne.

Certains élus régionaux italiens montent alors au créneau pour dénoncer ce qu'ils considèrent comme "une annexion".

Un an plus tard, la pression n'est pas retombée. Mauro Pili a accompagné les pêcheurs sardes dans leurs protestations ces derniers jours, n'hésitant pas à se mettre en scène au milieu des bouches de Bonifacio. L'ancien président de la région de Sardaigne et aujourd'hui député, fondateur d'Unidos, mouvement de libération du peuple sarde, pointe les responsabilités du gouvernement italien.

"Cet accord attribue de manière exclusive, des périmètres de pêche aux professionnels français et écarte abusivement les pêcheurs sardes qui ont toujours cohabité respectueusement avec leurs homologues corses, déplore-t-il. Le gouvernement Renzi a scellé cet accord pour des raisons mystérieuses. Quand nous l'avons découvert, je l'ai dénoncé et nous avons bloqué la ratification du traité. C'était un accord fou et il n'est pas à exclure que d'autres intérêts économiques aient primé. Je pense notamment à des accords industriels pétroliers ou gaziers."

**Nicolas Hulot rectifie la cartographie**

Conséquence de cette mobilisation ou simple rectification administrative ? Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique et solidaire, a publié, ce lundi, un communiqué qui rééquilibre la cartographie de l'espace maritime méditerranéen.

"Dans le cadre de la concertation préalable à l'élaboration du document stratégique de façade Méditerranée, (...) il est apparu que les premières cartes mises en ligne présentent des erreurs s'agissant des délimitations maritimes avec l'Italie : ces cartes erronées sont en cours de correction. (...) Un tel document n'a pas vocation à modifier les frontières maritimes en Méditerranée qui restent inchangées", précise le ministre.

Ce rétropédalage diplomatique intervient à quelques jours de la clôture d'une consultation publique entamée le 26 janvier et qui prend fin le 25 mars.

"Certains responsables politiques italiens ont tenté de faire croire que cette date coïncidait avec la mise en application du traité", confie Massimo Deiana.

Pour la préfecture maritime, la porte n'est pas encore totalement claquée. "Cet accord bilatéral n'est pas en vigueur et continue à faire l'objet de négociations entre les deux parties", assure-t-on au bureau de Toulon.

Au centre de ce jeu de dupes, la Corse navigue à vue, impuissante. Entre la France et l'Italie, les enjeux diplomatiques dépassent certainement les préoccupations constitutionnelles locales. Les pêcheurs, eux, tendent l'oreille. "On suit ça de près, confirme Gérard Romiti, président du comité national des pêches. Si on récupère quelques zones supplémentaires, on ne s'en plaindra pas."

Pas sûr que le futur gouvernement italien entérine ses espérances.

<https://www.corsematin.com/article/article/les-frontieres-maritimes-tangent-au-large-de-la-corse>

## DOCUMENT STRATÉGIQUE DE FAÇADE MÉDITERRANÉE - MODIFICATION DE CARTES

Partager Tweeter Publier Imprimer

Le Lundi 19 mars 2018

Dans le cadre de la concertation préalable à l'élaboration du document stratégique de façade Méditerranée, une consultation publique en ligne a été lancée par le ministère de la Transition écologique et solidaire le 26 janvier et prendra fin le 25 mars.

Il est apparu que les premières cartes mises en ligne présentent des erreurs s'agissant des délimitations maritimes avec l'Italie : ces cartes erronées sont en cours de correction.

Pour mémoire, le « document stratégique de façade » est la déclinaison au niveau de la façade Méditerranée (eaux territoriales et de la zone économique exclusive nationale) de la stratégie pour la mer et le littoral, qui constitue la réponse française aux objectifs européens fixés par la directive cadre « planification de l'espace maritime » et de la directive cadre « stratégie pour le milieu marin ». Un tel document n'a évidemment pas vocation à modifier les frontières maritimes en Méditerranée qui restent inchangées.

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/document-strategique-facade-mediterranee-modification-cartes>

[https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.03.19\\_facades\\_maritimes\\_0.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.03.19_facades_maritimes_0.pdf)



Nicolas HULOT, ministre d'État, ministre de  
la Transition écologique et solidaire

Paris, le 19 mars 2018

Communiqué de presse

### Document stratégique de façade Méditerranée Modification de cartes

Dans le cadre de la concertation préalable à l'élaboration du document stratégique de façade Méditerranée, une consultation publique en ligne a été lancée par le ministère de la Transition écologique et solidaire le 26 janvier et prendra fin le 25 mars. Il est apparu que les premières cartes mises en ligne présentent des erreurs s'agissant des délimitations maritimes avec l'Italie : ces cartes erronées sont en cours de correction.

Pour mémoire, le « document stratégique de façade » est la déclinaison au niveau de la façade Méditerranée (eaux territoriales et de la zone économique exclusive nationale) de la stratégie pour la mer et le littoral, qui constitue la réponse française aux objectifs européens fixés par la directive cadre « planification de l'espace maritime » et de la directive cadre « stratégie pour le milieu marin ». Un tel document n'a évidemment pas vocation à modifier les frontières maritimes en Méditerranée qui restent inchangées.

**NICOLAS HULOT : « LA LÉGISLATION ACTUELLE SUR LES EMR EST TROP RIGIDE »**

Publié le 22/03/2018 par Caroline Britz

Quelques jours après l'introduction, par le gouvernement, d'un amendement visant à la révision des conditions des appels d'offres attribués pour les six champs éolien offshore français, rejeté depuis par le Sénat, le ministre de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot s'est exprimé sur le sujet. Interrogé mardi à l'Assemblée Nationale sur les orientations du gouvernement en matière d'EMR par le député LREM de Vendée Stéphane Buchou, il a assuré qu'il ne ferait « rien pour fragiliser la filière des énergies marines renouvelables ». Il a également précisé que « la législation actuelle est trop rigide et ne nous permet pas de faire baisser les coûts. L'objectif est de pérenniser la filière ».

L'amendement déposé, un peu en surprise, par le gouvernement devant le Sénat avait provoqué une très vive inquiétude auprès des industriels des énergies marines renouvelables qui y voyaient un signal d'instabilité réglementaire dans une filière tout juste en train de se structurer. Même si l'amendement décrié a été rejeté, le gouvernement garde la possibilité d'en introduire un autre dans la suite de la procédure législative, soit en commission mixte paritaire ou lors de la seconde lecture.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/nicolas-hulot-la-legislation-actuelle-sur-les-emr-est-trop-rigide>

## ÉLUS

- Assemblée nationale - Commission du développement durable : vidéo de l'audition de Mme Elisabeth Borne, ministre des transports, sur l'économie bleue : [http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5722503\\_5ab2787e7419e.commission-du-developpement-durable--mme-elisabeth-borne-ministre-des-transport-sur-l-economie-b-21-mars-2018](http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5722503_5ab2787e7419e.commission-du-developpement-durable--mme-elisabeth-borne-ministre-des-transport-sur-l-economie-b-21-mars-2018)

- Assemblée nationale - Mission d'information sur la gestion des événements climatiques majeurs dans les zones littorales de l'hexagone et des Outre-mer : 28 mars 2018 à 17 heures - compte rendu d'un déplacement outre-mer : « focus mission Antilles ».

29 mars 2018 à 9 heures audition, ouverte à la presse, de M. Jean-Marc Lacave, président-directeur général, de Mme Anne Debar, directrice générale adjointe et de M. François Lalauette, directeur des opérations pour la prévision, de Météo-France.

29 mars 2018 à 10 heures audition, ouverte à la presse, de M. Emmanuel Berthier, directeur général au ministère des outre-mer.

29 mars 2018 à 11 h 30 audition, à huis clos, du Général de brigade Thierry Caillou, direction générale de la Gendarmerie nationale, direction de l'Opération et de l'emploi, sous-direction de la Défense, de l'ordre public et de la protection.

- Assemblée nationale - gestion des événements climatiques majeurs - vidéo des auditions du 20 mars : [http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5708063\\_5ab12058c433e.gestion-des-evenements-climatiques-majeurs--mme-catherine-latger-dir-du-centre-hospitalier-rives--20-mars-2018](http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5708063_5ab12058c433e.gestion-des-evenements-climatiques-majeurs--mme-catherine-latger-dir-du-centre-hospitalier-rives--20-mars-2018)

[http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5707066\\_5ab1051960981.gestion-des-evenements-climatiques-majeurs--m-philippe-testa-secourisme-activites-benevoles-et-e-20-mars-2018](http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5707066_5ab1051960981.gestion-des-evenements-climatiques-majeurs--m-philippe-testa-secourisme-activites-benevoles-et-e-20-mars-2018)

[http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5706273\\_5ab0e1cdf0b87.gestion-des-evenements-climatiques-majeurs--m-jacques-witkowski-et-mme-sophie-salaun-baron-du-mini-20-mars-2018](http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5706273_5ab0e1cdf0b87.gestion-des-evenements-climatiques-majeurs--m-jacques-witkowski-et-mme-sophie-salaun-baron-du-mini-20-mars-2018)

- Assemblée nationale - Mission d'information sur les mers et océans : quelle stratégie pour la France ? : 28 mars 2018 à 17 heures audition de Mme Elodie Martini-Cousty, responsable du réseau Mer, Océans et Littoral de France Nature Environnement (FNE), et de M. François Piccione, coordinateur du même réseau.

4 avril 2018 à 17 heures audition de Mme Françoise Gaill, directrice de recherches au CNRS et Coordinatrice du comité scientifique d'Océan & Climate Platform.

## QUESTIONS PARLEMENTAIRES

- Sénat - questions orales au gouvernement - vidéos du 20 mars 2018 : Rôle des régions dans la gestion des grands ports maritimes français : [https://videos.senat.fr/video.594902\\_5ab0bb10af1e9.seance-publique-du-20-mars-2018-matin?timecode=7018000](https://videos.senat.fr/video.594902_5ab0bb10af1e9.seance-publique-du-20-mars-2018-matin?timecode=7018000)

Renforcement de la lutte contre la pêche illégale en Guyane : [https://videos.senat.fr/video.594902\\_5ab0bb10af1e9.seance-publique-du-20-mars-2018-matin?timecode=10843000](https://videos.senat.fr/video.594902_5ab0bb10af1e9.seance-publique-du-20-mars-2018-matin?timecode=10843000)

- Sénat : comptes rendus de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées - Mercredi 14 mars 2018  
Projet de loi autorisant la ratification de la convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) - Examen du rapport et du texte de la commission  
<https://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20180312/etr.html>

## AU PARLEMENT EUROPÉEN

- Parlement européen - Commission de la pêche : vidéo de la réunion du 21/03/2018 (stocks démersaux en Mer du Nord, harengs de la mer Baltique, gestion des stocks en mer Adriatique, plan de gestion ouest Méditerranée) : <http://www.europarl.europa.eu/ep-live/fr/committees/video?event=20180321-0900-COMMITTEE-PECH>

- Parlement européen - commission de la pêche : Projet de rapport "Vers un secteur européen de l'aquaculture durable et compétitif: état des lieux et défis à venir" - amendements 1-372 : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPART&reference=PE-619.124&format=PDF&language=FR&secondRef=01>

- Parlement européen - commission de la pêche : Projet de rapport "Optimisation de la chaîne de valeur dans le secteur de la pêche de l'Union européenne" - amendements 1-133 : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPART&reference=PE-619.121&format=PDF&language=FR&secondRef=01>

- Parlement européen - commission de la pêche : Projet de rapport sur la mise en œuvre de mesures visant à évaluer la conformité des produits de la pêche avec les critères d'accès au marché de l'Union européenne - amendements 1-111 : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPART&reference=PE-619.198&format=PDF&language=FR&secondRef=01>

- Parlement européen - Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil en ce qui concerne l'appui aux réformes structurelles des États membre - AMENDEMENTS 1 - 17  
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPART&reference=PE-619.139&format=PDF&language=FR&secondRef=01>

- Parlement européen - Committee on the Environment, Public Health and Food Safety : POSITION IN THE FORM OF AMENDMENTS on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a multi-annual plan for small pelagic stocks in the Adriatic Sea and the fisheries exploiting those stocks : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPART&reference=PE-610.558&format=PDF&language=EN&secondRef=01>

- Parlement européen - commission de la pêche : Draft report Optimisation of the value chain in the EU fishing sector - AMENDMENTS 1 - 133 : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPART&reference=PE-619.121&format=PDF&language=EN&secondRef=01>

- Parlement européen - Commission de la pêche : revue The trawler édition mars 2018 : HIGHLIGHTS :  
► Public hearing on "Encounters" between science and management in fisheries  
► Vote on the provisional agreement resulting from inter-institutional negotiations on the Multi-annual plan for demersal stocks in the North Sea  
► Adoption of the report on fishing mortality ranges and safeguard levels for certain herring stocks in the Baltic Sea  
► Exchange of views on the Multi-annual plan for demersal stock in the Western Mediterranean  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/en/pech/newsletters.html?id=20180320CNW06921>

## QUESTIONS PARLEMENTAIRES

- Réponse (Parlement européen) portant sur les saisies de navires de pêche siciliens dans les eaux internationales :

Question : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=P-2017-006251&language=EN>  
Réponse : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=P-2017-006251&language=EN>

- Réponse (Parlement européen) portant sur le naufrage du navire de pêche 'Daniela L' en Libye, après sa saisie en 2012 dans les eaux internationales :  
Question : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=P-2017-007483&language=EN>  
Réponse : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=P-2017-007483&language=EN>

- Réponse (Parlement européen) portant sur l'utilisation de drones en Méditerranée pour la surveillance des activités maritimes :  
Question : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2018-000257&language=EN>  
Réponse : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2018-000257&language=EN>

- Réponse (Parlement européen) relative à la pêche électrique :  
Question : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2018-000615&language=EN>  
Réponse : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2018-000615&language=EN>

- Question (Parlement européen) de Mme Miriam Dalli (S&D) relative aux taux de TVA sur les yachts (recours contre la Grèce, Malte et Chypre), mise en cause de la France et de l'Italie :  
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=P-2018-001600&format=XML&language=EN>

- Réponse (Parlement européen) portant sur les qualifications STCW en Italie :  
Question : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2018-000411&language=EN>  
Réponse : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2018-000411&language=EN>

- Réponse (Parlement européen) portant sur la détention de cétacés au Loro Parque (Ténérife) :  
Question : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2018-000362&language=EN>  
Réponse : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2018-000362&language=EN>

## ECONOMIE BLEUE & POLITIQUE MARITIME INTÉGRÉE



Supplément La mer, notre avenir du 13 mars

Mardi 13 mars est paru dans toutes les éditions Ouest-France le supplément n°11 de La mer, notre avenir. Au sommaire : Anne Quéméré et son bateau solaire à l'assaut de l'Arctique, l'estuaire de la Loire se met au vert, les missions du voilier océanique Tara et des recettes et tutos pour cuisiner les algues...

<http://www.lamernotreavenir.fr/2018/03/12/supplement-mer-avenir-13-mars/>

<http://apps.ouest-france.fr/esupplements/2018-La-mer-notre-avenir-11/2018-la-mer-notre-avenir-11.pdf>

La mer, une biodiversité à préserver. Le supplément dont :

- Estuaire de la Loire : cap sur la transition énergétique. Le 4ème GPM, et 1er de la façade Atlantique, veut devenir 1 référence de l'économie bleue. C'est son axe majeur de développement.

- NA/SN, les industriels en pleine mutation

- Anne Hélias, héritière d'1 lignée de goémonières

- Le secteur de la pêche manque de femmes

- Cette semaine, la mer recrute partout en France

- Des recettes, des tutos pour cuisiner les algues

- Bio : l'huître aussi se met au vert

- Plastic Odyssey à l'assaut des côtes polluées

<http://www.lamernotreavenir.fr/2018/03/12/supplement-mer-avenir-13-mars/>

## TEXTES

Arrêté du 21 février 2018 modifiant l'arrêté du 30 juin 2014 portant création de la spécialité « maintenance des systèmes électro-navals » du brevet de technicien supérieur maritime fixant ses conditions de délivrance et les modalités d'admission dans les sections de cette spécialité

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036729111&dateTexte=&categorieLien=id>

**NB : le texte modifie l'arrêté du 30 juin 2014 portant création de la spécialité « maintenance des systèmes électro-navals » du brevet de technicien supérieur maritime fixant ses conditions de délivrance et les modalités d'admission dans les sections de cette spécialité. ...**

Arrêté du 21 février 2018 relatif aux modalités de sélection d'élèves diplômés d'un brevet de technicien supérieur maritime dans des cursus de formation de l'Ecole nationale supérieure maritime au titre de l'année 2018

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036729121&dateTexte=&categorieLien=id>

**NB : l'arrêté vise à préciser les modalités d'organisation de l'admission dans le cursus de formation initiale pour l'obtention des diplômes d'officier chef de quart machine et de chef mécanicien 8 000 kW pour les élèves titulaires d'un brevet de technicien supérieur maritime de la spécialité maintenance des systèmes électro-navals. Il fixe également le nombre de places ouvertes à la sélection pour l'admission dans ce cursus. L'arrêté fixe également le nombre de places ouvertes à la sélection sur titres pour l'admission dans le cursus de formation professionnelle pour l'obtention du diplôme d'officier chef de quart passerelle de l'Ecole nationale supérieure maritime pour les élèves titulaires d'un brevet de technicien supérieur maritime de la spécialité pêche et gestion de l'environnement marin. ...**

Arrêté du 8 mars 2018 modifiant l'arrêté du 13 décembre 2011 relatif au nombre et à la répartition des membres du conseil du Comité national de la conchyliculture

[https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?sessionId=2A73D233E5A39A679E31B040B403ED8.tplgfr31s\\_1?cidTexte=JORFTEXT000036714714&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000036714497](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?sessionId=2A73D233E5A39A679E31B040B403ED8.tplgfr31s_1?cidTexte=JORFTEXT000036714714&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000036714497)

Arrêt Cour de discipline budgétaire et financière du 22 février 2018 « Société d'investissements de la filière pêche de l'archipel (SIFPA) de Saint-Pierre-et-Miquelon »  
<https://www.legifrance.gouv.fr/ap/v1/pdf/jo/20180321>

Avis concernant l'entrée en vigueur de l'accord-cadre de partenariat et de coopération entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République des Philippines, d'autre part

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018X0321\(01\)&from=FR](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018X0321(01)&from=FR)

**NB : quelques aspects maritimes, dont travail maritime ...**

Recommandation (UE) 2018/464 de la Commission du 19 mars 2018 sur la surveillance des métaux et de l'iode dans les algues marines, les halophytes et les produits à base d'algues marines :

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018H0464&from=FR>

:

## DOCTRINE & JURISPRUDENCE & TRIBUNAUX

NN

---

### ORGANISATIONS INTERNATIONALES

**OMI : Lumière sur l'avenir du secteur des transports maritimes - Au Nigéria, mieux coopérer pour mieux lutter contre la criminalité maritime - Des exercices de simulation grandeur nature pour renforcer la sûreté maritime en Jamaïque - L'État plurinational de Bolivie rejoint l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites**  
<http://www.imo.org/fr/MediaCentre/WhatsNew/Pages/default.aspx>

**- EMSA : New procurement procedure for oil spill recovery vessels EMSA/CPNEG/1/2018**  
In order to strengthen its response capacity network EMSA announces the launch of a procurement procedure to contract a new stand-by oil spill recovery vessel in the East Mediterranean Sea.  
<http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3233-new-procurement-procedure-for-oil-spill-recovery-vessels-ems-a-cpneg-1-2018.html>

---

### SERVICES

« DÉVELOPPER LA GARDE-CÔTE EUROPÉENNE »

Publié le 17 mars 2018

Stéphane Jézéquel

Voir les commentaires

40 ans après l'Amoco, l'action de l'État en mer a prouvé son efficacité autour des côtes françaises. Mais pour le Secrétaire général de la Mer, Vincent Bouvier, qui était présent vendredi à Brest, il faut continuer de moderniser ce dispositif et favoriser la coopération européenne. « Je ne dis pas que l'action de l'État en mer, qui regroupe tous les moyens d'actions maritimes, fonctionne mal mais il faut continuer à la moderniser, à mieux intégrer les différentes administrations, à mieux travailler ensemble, comme il faut mieux travailler à l'échelle européenne ».

Navire commun

Le SG mer évoque, pour certaines missions ciblées, le recours à un bateau commun, un navire qui soit partagé entre toutes les administrations. « Cela permettrait d'économiser les coûts de fonctionnement et d'entretien et d'améliorer encore l'efficacité ». Mais combien de temps prendra la construction de cette garde-côte européenne constituée de différentes identités maritimes ? « Nous la construisons en ce moment avec l'idée de mieux organiser les systèmes de surveillance et d'actions maritimes ».

« Plus jamais l'état ne sera impotent comme en 1978 »

Le sujet avance-t-il réellement ? « C'est très compliqué à mettre en place (impératif de protection des données propres à chaque état, par exemple) mais il faut harmoniser le mode de gestion opérationnelle de la crise sur le plan européen ». Au-delà des grandes catastrophes aussi visibles que l'Amoco, la lutte contre les navires pollueurs est-elle réellement efficace aujourd'hui ? Notamment les dégazages sauvages, qui continuent au large, particulièrement lorsque la mer est agitée. Le préfet maritime Emmanuel de Oliveira prenait la parole : « On aura toujours des accidents de mer, il y aura toujours des pollutions marines mais plus jamais l'État ne sera impotent comme il l'a été en 1978 ! ».

<http://www.letelegramme.fr/finistere/developper-la-garde-cote-europeenne-17-03-2018-11889254.php>

---

**ALUMARINE : LA VEDETTE SNSM DE PORT-BLANC EN ESSAIS**

Publié le 22/03/2018 par Vincent Groizeleau

La nouvelle vedette de la station SNSM du golfe du Morbihan, située à Port-Blanc, a été mise à l'eau au chantier Alumarine de Couëron, près de Nantes. La SNS 277 Président Charles Pilorget a dans la foulée débuté ses essais. « Les premiers essais sur la Loire, face au chantier, se sont parfaitement déroulés. Une série de tests de l'ensemble des équipements est à venir ainsi que des tests en mer sur les prochaines semaines, avant la livraison définitive », explique-t-on chez Alumarine, qui prévoit de remettre le bateau aux sauveteurs mobihannais courant avril.

Conçue par le cabinet d'architecture Geronimo Naval Design, la SNS 277 mesure 11.59 mètres de long pour 3.75 mètres de large et 1.05 mètre maximum de tirant d'eau.

Cette vedette en aluminium, équipée de deux moteurs diesels Volvo D6-330 et de deux réservoirs de 400 litres chacun, pourra atteindre 25 à 30 nœuds selon la charge.

Son équipage comprendra 4 sauveteurs et elle pourra accueillir 10 personnes supplémentaires.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/alumarine-la-vedette-snsm-de-port-blanc-en-essais>

---

### AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

NN

---

### MLC 2006, OIT188 ET CERTIFICATIONS SOCIALES

NN

---

### ENIM

NN

---

### FORMATION ET EMPLOIS

**LA PÊCHE EN BRETAGNE ET PAYS-DE-LA-LOIRE MANQUE DE BRAS**

Début mars, c'est la semaine des métiers de la mer organisée par Pôle Emploi. L'occasion de nous intéresser au métier de pêcheur. Car si la filière va mal, elle a aussi de l'avenir et cherche à recruter. Parfois avec difficulté.

Par Stéphane Grammont Publié le 18/03/2018 à 17:50 Mis à jour le 18/03/2018 à 19:39

La Bretagne et les Pays de la Loire concentrent à elles deux 20 % des pêcheurs de l'hexagone et la demande est forte. Souvent les patrons pêcheurs recherchent une main d'œuvre opérationnelle, qui ne l'est pas toujours même si les formations, lycées maritimes et formation continue notamment, existent bien.

Comme dans beaucoup de métiers, c'est en pêchant que l'on devient pêcheurs, et les patrons doivent former leurs matelots, même quand ils sortent d'une formation qui les a bien préparés aux techniques de pêche.

En outre, c'est un métier difficile, dangereux parfois, qui souffre encore d'une mauvaise image. Conséquence : aujourd'hui, la profession de marins pêcheurs a du mal à recruter.

Reportage: Isabelle Rettig, Jean-Michel Piron, Christelle Pineau, Luc Prisset, Claire LOuet, Stéphane Soviller, Antoinette Grall, Alexix Guédes

Pourtant, les besoins sont là: dans les 5 ans à venir, 2000 postes doivent être pourvus en France, dont 500 en Bretagne et au moins 300 en Pays de la Loire.

Ces dernières années, la pêche a été mise à mal: prix du carburant, quotas drastiques, vieillissement de la flotte : En Bretagne et Pays de la Loire, on ne compte plus aujourd'hui que 4800 hommes pour 1700 bateaux.

Une réforme de la formation maritime est en cours. Aidera-t-elle la filière à trouver suffisamment de pêcheurs dans les prochaines années ? C'est à voir. Mais les marins eux croient en l'avenir.

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/peche-bretagne-pays-loire-manque-bras-1442721.html>

---

**BONNE NOUVELLE POUR LE LYCÉE MARITIME ET AQUACOLE D'ÉTEL. L'ÉTABLISSEMENT SERA DOTÉ D'UNE ENVELOPPE COMPRISE ENTRE 10 ET 20 M€ POUR DES TRAVAUX D'ENVERGURE. UNE NOUVELLE RASSURANTE POUR LE PERSONNEL ET LES ÉTUDIANTS.**



cargo market, BRS estimates less than 10% is fixed through brokers or disclosed. The CIF (Cost, Insurance and Freight) net back prices of commodities are even more dependent on the indices.

"Price disclosure that used to be done by establishing bids and offers on the market is no longer necessary as the indices serve as price references. End users can now price their freight (and the landed cost of their commodity) on their own ships without going to the market," Jones wrote, adding: "Could this be the reason why a majority of the dry cargo orderbook in 2017 constituted orders by, or for, end users and traders? Traditional owners are having a harder and harder time justifying investing against returns based on purely indices." Jones concluded by warning that dry bulk was potentially headed to an "uneven playing field" where the giants are able to control the total commodity chain.

<http://splash247.com/brs-boss-questions-role-baltic-indices/>



#### EU COMMISSION CLEARS MAERSK PRODUCT TANKERS ACQUISITION

The European Commission has approved the acquisition of joint control over Danish Maersk Product Tankers by APMH Invest A/S, a wholly-owned subsidiary of Maersk Group, and Mitsui & Co. "The commission concluded that the proposed acquisition would raise no competition concerns because of the limited impact it would have on the market. The transaction was examined under the simplified merger review procedure," the commission said. Under the proposed transaction, the duo informed of their intention to create a joint venture company called Maersk Product Tankers A/S. As disclosed, Mitsui would acquire a stake of shares of Maersk Product Tankers from APMH Invest and the latter would retain the remaining stake of shares of the tanker company. The move comes on the back of the sale of Maersk Tankers, which was announced as part of Maersk Group's focus switch to container shipping, ports, and logistics. The sale has been carried out in the form of a USD 1.17 billion all-cash transaction. The shift saw the group's oil business, Maersk Oil, being sold off in August to Total S.A. for USD 7.45 billion in a combined share and debt transaction. A.P. Moller Holding disclosed earlier that it would set up an ownership consortium for Maersk Tankers' fleet with Japan's Mitsui & Co. Ltd. and other potential partners, in which A.P. Moller Holding will be the majority shareholder. The proceeds from the transaction will be used to reduce debt, the group revealed earlier.

In World Maritime News du 19 mars 2018

#### DREWRY: EUROPE-ECSA BOX VOLUMES BREAK THREE-YEAR LOSING STREAK

Container shipments from Europe to East Coast South America reclaimed dominance in 2017 as they broke a three-year losing streak by registering first annual growth since 2013. The southbound trade achieved a volume increase of 12% in 2017 to reach 850,000 TEU, shipping consultancy Drewry said citing figures from Datamar. Split by region of export, growth from the smaller Mediterranean market was strongest, rising by 15% to 250,000 TEU, while North Europe exports to ECSA increased by 11% to 600,000 TEU. North Europe exports ended the year stronger than the Med, rising by 14% in the fourth quarter, versus 9%. That pattern carried into 2018 with Datamar statistics for January showing buoyant growth from both regions with North Europe at a rise of 20%, just edging ahead of the Med which saw an increase of 17%. The turnaround in the southbound market was sufficient for it to eclipse the reefer-oriented northbound trade for the first time since 2014. Despite a better performance in the second half of the year, driven by fruit exports to the Med, the northbound trade was only able to muster annual growth of 0.4%, giving a final tally for 2017 of 830,000 TEU. Drewry added that the start to this year was mixed as Datamar numbers show that trade to North Europe slipped by 2.5% year-on-year in January, while growth to the Med was much lower than the double-digit rates experienced since June, rising by 6% in the first month of 2018. The figures for January continue the recent trend, whereby the southbound leg appears to have plateaued at a very healthy 12%, while the northbound leg is slowly creeping into positive territory. Available capacity on this trade has been reduced slightly by the suspension of two seasonal services in February and early March from CMA CGM and Maersk, both designed to tap into the more lucrative northbound reefer market. Drewry estimates that capacity on both legs will be 4% lower in April than it was in the same month last year. "Such a situation should enable some minor uplift in spot rates, which have been fairly static out of Europe and fast rising out of Latin America."

In World Maritime News du 19 mars 2018

#### SEATRADE LIKELY TO APPEAL ROTTERDAM COURT VERDICT

Following yesterday's verdict by Rotterdam District Court that convicted Seatrade for the sale of ships to India to have them demolished, the Groningen-based owner said it would consider its position for a potential appeal. "Seatrade is disappointed that the Rotterdam District Court has not followed Seatrade's interpretation of the complex European Waste Shipment Regulations," Cor RADINGS, a spokesperson for the company, told World Maritime News. Seatrade's position is that seaworthy vessels should not be considered waste and the company believes that the enforcement of the EU Waste Shipment Regulation was not the right tool to regulate ship recycling. "As it stands, it is very likely the company will consider proceeding to The Hague Court of Appeal," the company statement reads. In line with yesterday's verdict, Seatrade has been imposed with fines reaching up to EUR 750,000 (USD 924,000) and two of its executives have been banned from exercising the profession as director, commissioner, advisor or employee of a shipping company for one year. A third director has been acquitted. However, the prison sentence, previously sought by the prosecution, has been waived. "Seatrade has mixed feelings about the verdict. There is relief no jail sentences have been imposed which confirms the integrity of the company, its staff and the involved directors. However, at the same time there is surprise and disbelief over the fines and professional ban of two of its directors," the company noted. The conviction concerns the transfer of four reefer ships from the European Union to initially India. When these ships left the ports of Rotterdam and Hamburg in 2012, the intention was already to demolish the ships which makes the ships categorized as waste, despite the fact that they were still seaworthy, certified, insured and operational, the Rotterdam court said. The court further determined that Seatrade knowingly sold the vessels for dirty and dangerous breaking in order to maximize profits.

In World Maritime News du 19 mars 2018

#### MAERSK LINE REVISE SON RESEAU ASIE-EUROPE POUR ACCROITRE SA FIABILITE

Maersk Line vient d'annoncer des modifications de sa desserte Asie - Europe. Le réseau a été repensé en fonction des besoins des clients, en renforçant les services en termes de stabilité et de fiabilité, sans compromettre la couverture géographique ni les transit times. « Nous sommes heureux de proposer ce réseau revu et amélioré à nos clients ; il offrira un meilleur niveau de fiabilité pour l'acheminement de leur marchandise », commente Johan SIGSGAARD, Responsable de la Ligne Europe chez Maersk Line. Les congestions portuaires ainsi que les mauvaises conditions météorologiques ont, entre autres, traditionnellement impacté la fiabilité de nos services Asie - Europe. « Les suppressions d'escales perturbent les flux de marchandises et impactent fortement les chaînes d'approvisionnement de nos clients. Ce nouveau réseau a été conçu pour maintenir au maximum la stabilité des rotations et des dessertes », ajoute Johan SIGSGAARD. Les changements apportés permettront de mieux gérer les potentielles perturbations et d'en limiter l'impact sur l'activité de nos clients. La fiabilité sera accrue grâce à la réduction des escales doublonnées et à l'allocation de temps supplémentaire autour des hubs. Globalement, 17 escales seront supprimées sur l'ensemble du réseau Asie - Europe du Nord et Méditerranée, et un navire sera ajouté. Ce redéploiement permettra également de mieux équilibrer les capacités disponibles entre les différents marchés, de réduire le risque de surcapacité et de renforcer les services proposés entre les principaux ports asiatiques et européens. La couverture directe des marchés-clefs a été maintenue, avec des produits sur mesure pour l'Europe du Nord et les pays bordant la Méditerranée et l'Adriatique. « La France n'est pas en reste, avec des services directs et compétitifs depuis Le Havre et Fos sur Mer ainsi qu'une bonne couverture du Moyen-Orient » souligne Claus ELLEMAN-JENSEN, Président Directeur Général de Maersk Line France. « Maersk Line est très attaché au marché français. Le nouveau réseau Asie-Europe présentera des avantages notables pour nos clients, notamment pour les chargeurs du Sud qui ont été impactés, ces derniers mois, par le manque de fiabilité de notre service touchant Fos sur Mer. L'un des derniers nés de notre flotte a justement été baptisé MARSEILLE MAERSK, pour réaffirmer notre engagement vers ce marché » observe-t-il. Les premiers départs depuis l'Asie sont prévus pour début mai.

In Communiqué de presse du Groupe MAERSK du 19 mars 2018

#### FRETS MARITIMES : LES FRETS SECS ET LES PETROLIERS RECULENT

Les prix des transports de matières premières sèches ont baissé la semaine dernière, tout comme les taux des pétroliers. "Les taux sont stables dans l'ensemble mais reculent un peu. La demande pour les contrats d'avril devrait commencer et donner un nouveau souffle au marché", ont commenté les analystes du courtier Howe Robinson au sujet de la baisse des prix des pétroliers. Indice phare du marché, le Baltic Dry Index (BDI), qui fournit une estimation moyenne des tarifs pratiqués sur 20 routes de transport en vrac de matières sèches (minerais, charbon, métaux, céréales, etc.) a fini vendredi à 1.150 points, contre 1.201 points une semaine auparavant. Le Baltic Capesize Index 2014 (BCI 2014), qui compile les tarifs de la catégorie de navires "Capesize", forcés par leur taille imposante à naviguer au large des caps Horn et de Bonne-Espérance, a terminé la semaine à 1.203 points contre 1.479 points une semaine auparavant. Le Baltic Panamax Index (BPI), qui synthétise les tarifs pour quatre routes (la plupart pour les céréales) empruntées par des navires de la catégorie "Panamax" a terminé en haut vendredi à 1.618 points, contre 1.615 points une semaine auparavant. Le Baltic Clean Tanker Index (BCTI), moyenne des prix pratiqués sur six routes de produits pétroliers raffinés (essence, gaz liquéfié, fioul de chauffage, etc.), a terminé à 564 points vendredi, contre 580 points sept jours auparavant. L'indice Baltic Dirty Tanker Index (BDTI), moyenne des taux pratiqués sur dix-sept routes de transport de pétrole brut et de fioul lourd, a fini vendredi à 635 points contre 653 points la semaine précédente.

In Zone Bourse du 19 mars 2018 - Source AFP

## DEUX NOUVELLES ATTAQUES DE NAVIRES AU LARGE DU NIGERIA

Deux nouvelles attaques de navires de commerce ont été signalées le vendredi 16 mars au large du Nigeria. L'une d'elles a visé un tanker, géré par une filiale du groupe français Rubis, l'autre un navire roulier. Les deux attaques se sont produites à 18 milles de distance l'une de l'autre, au large de Bonny, dans la matinée du 16 mars. Des pirates armés ont d'abord pris d'assaut un navire roulier. L'équipage s'est retranché dans la citadelle du navire, selon le centre de veille sur la piraterie du Bureau maritime international. Alertée, la marine nigérienne a envoyé des patrouilleurs. Quand les militaires sont montés à bord du navire de commerce, ils n'ont pas trouvé de pirates à bord. La deuxième attaque, selon le site Seaneews, a visé un tanker, le BISKRA. Des échanges de tir ont eu lieu entre l'équipe de protection embarquée et les pirates qui se trouvaient à bord d'une embarcation rapide. Devant cette résistance, les pirates ont pris la fuite. Selon la base de données Equasis, le BISKRA est géré commercialement par Rubis Eastern Caribbean SRL, filiale basée à La Barbade du groupe français Rubis, opérateur indépendant spécialisé dans la distribution et le stockage. Il s'agit d'un transporteur de produits raffinés d'un port en lourd de 12 509 tonnes. Les attaques de pirates se maintiennent à un haut niveau dans les eaux du Nigeria. Les autorités nigériennes ont recensé 41 attaques de navires faisant escale dans des ports du pays en 2017, selon des chiffres récemment communiqués par la Nigerian maritime administration and safety agency (Nimasa). Ils s'inscrivent dans la moyenne des années précédentes, le Nigeria ayant recensé 135 attaques de navires dans ses eaux entre 2015 et 2017. Les armateurs nigériens se plaignent des pertes occasionnées par cette criminalité persistante dans les eaux du delta du Niger. Le coût des équipes de protection embarquée et des assurances pèse sur leurs bénéficiaires. « Dans le transport maritime, et cela concerne tout spécialement les navires qui naviguent dans les eaux du delta du Niger, nous perdons environ un tiers de nos gains en essayant de nous protéger de la piraterie », indique le président de l'association des armateurs nigériens, Aminu UMAR, dans un article de Ships & ports daily.

In Le Marin du 19 mars 2018

## UN CONNAISSEUR DU TRANSPORT A LA TÊTE DE L'ADEME

Arnaud LEROY a été nommé officiellement président de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie le 14 mars. Ce fils de transporteur, diplômé en droit maritime, abordera en connaissance la thématique Transports et mobilité, qu'il a notamment suivie en tant que député, de 2012 à 2017. Le secteur des transports constitue l'un des terrains d'action essentiels de l'Ademe, puisque cet organisme a pour vocation d'accompagner la transition écologique et énergétique du pays. L'Ademe intervient ainsi dans l'élaboration des politiques publiques, mais aussi dans l'accompagnement de projets concrets comme le renouvellement de parc ou la construction de stations GNV. L'agence s'est également fait connaître pour son rôle dans l'accompagnement de la démarche Objectif CO2 en facteur de la réduction des émissions dans le transport routier de marchandises. Bonne nouvelle pour les professionnels du transport : Arnaud LEROY, le nouveau président-directeur général de l'Ademe, maîtrise les sujets qui les concernent. Élu député en 2012, il a siégé pendant 5 ans à la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ainsi qu'à la Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale, où il suivait notamment les textes liés à la transition énergétique et écologique. L'homme s'est notamment fait connaître par le biais d'une proposition de loi sur l'économie bleue, adoptée en 2016. Ce diplômé en droit maritime, par ailleurs fils de transporteur, s'est également investi dans l'équipe de campagne du candidat Emmanuel MACRON lors de la présidentielle 2017 sur les thématiques transport et logistique. L'an dernier, lors de la conférence inaugurale de la SITL, il avait ainsi appelé de ses vœux la mise en œuvre du plan France Logistique 2025, des investissements dans les infrastructures et la transformation des ports en véritables "places de commerce". À la tête de l'Ademe, Arnaud LEROY succède à Bruno LECHEVIN, qui avait reçu en 2016 le prix spécial du Jury du Transporteur de l'année décerné par l'Officiel des Transporteurs, pour l'implication de l'Ademe dans la démarche Objectif CO2.

In Actu Transport du 19 mars 2018

## TOTAL ASSOCIE SUR DEUX CHAMPS EMIRATIS POUR 1,45 MILLIARD DE DOLLARS

Total a signé deux accords avec les autorités de l'émirat d'Abu Dhabi pour prendre une participation, à compter du 9 mars, sur deux concessions offshore opérées par la compagnie étatique Adnoc (Abu Dhabi national oil co). En vertu de ces accords, le groupe pétrolier français prend 20 % d'Umm Shaif & Nasr et 5 % de Lower Zakum, pour respectivement 1,15 milliard et 300 millions de dollars. Le coût d'accès aux réserves est d'environ un dollar par baril. Ces deux participations devraient représenter 80 000 barils par jour pour Total en 2018. La production d'Umm Shaif & Nasr, de 300 000 barils/jour à l'heure actuelle, peut potentiellement être portée à 450 000 barils/jour. Umm Shaif contient en outre un dôme géant de gaz dont le développement est prévu, en vue d'une production de 14 millions de m3/jour. Adnoc a divisé en trois zones, dont Umm Shaif & Nasr et Lower Zakum, la concession initiale Adma-Opco, arrivée à expiration le 8 mars et dont Total était partenaire. Par ailleurs, Total a prolongé pour trois ans la concession du champ offshore Abu Al Bu Koosh, qu'il opère à Abu Dhabi avec un intérêt de 100 %. Ce gisement produit 10 000 barils/jour.

In Le Marin du 19 mars 2018

## CONTENEURS ET WAGONS CONNECTES TRACENT LES FLUX DE MARCHANDISES

Grâce à des boîtiers électroniques embarqués, les conteneurs maritimes et les wagons de fret deviennent intelligents et connectés. Ces technologies facilitent leur suivi et celui des marchandises transportées. Rendre intelligents et connectés les objets mobiles, tels les conteneurs maritimes et les wagons de fret... C'est la finalité de la technologie développée par la start-up marseillaise Traxens, sur la base d'un boîtier électronique de géolocalisation, et de micro-capteurs intégrés, aux fonctionnalités aussi diverses que la détection de mouvement, de choc, de température ambiante, de pression, d'humidité ou encore de l'état ou de l'usure des conteneurs auxquels ils sont fixés. Ces boîtiers intelligents recueillent l'ensemble des informations et les transmettent en temps réel par le réseau GSM, via la plate-forme Cloud de Traxens, aux opérateurs de transport et à leurs clients. La start-up a déjà équipé 5.000 conteneurs de l'armateur français CMA-CGM et autant du suisse MSC. CMA-CGM a d'ailleurs décelé très tôt le potentiel de la solution Traxens en investissant dès le début dans la start-up. « Notre technologie permet un suivi de bout des marchandises lors de leur transport maritime et terrestre vers et depuis les ports », indique Jacques DELORT, directeur général de Traxens. Les boîtiers, qui enregistrent le plan de voyage des conteneurs, en mesurent les paramètres requis et déclenchent des alertes si ces derniers ne sont pas conformes au plan de voyage. « Ils sont intelligents pour comprendre la situation et alerter d'une anomalie », précise Jacques DELORT. Les boîtiers de Traxens sont ainsi capables de détecter une ouverture de porte de conteneur dans une situation anormale, ou un retard du conteneur. « Cette solution constitue le futur de la digitalisation du transport maritime, d'autant qu'elle permet d'avoir une analyse prédictive des flux de conteneurs », expose Maurizio APONTE, directeur général Europe de MSC. Selon la compagnie, les demandes d'entreprises d'import/export affluent pour tester la solution, au point d'estimer en équiper 5.000 conteneurs de plus d'ici à trois ans. La technologie de Traxens séduit aussi le secteur ferroviaire, qui voit un moyen efficace pour digitaliser le fret et le rendre plus compétitif. C'est le cas de SNCF Logistics. La branche transport et logistique de la SNCF a lancé mi-2017 son offre Train Fret Digital pour les industriels, les loueurs de wagons et les opérateurs tractionnaires. Cette offre a pour but de collecter en temps réel les informations transmises par les boîtiers de Traxens fixés sur les wagons afin d'en faire un suivi précis pour tracer les marchandises.

In Les Echos du 20 mars 2011

## ÉOLIEN : L'INDE VEUT CONSTRUIRE UN SITE DE DEMONSTRATION OFFSHORE

Le ministre indien des Énergies nouvelles et renouvelables vient d'annoncer l'installation des premières éoliennes offshore du pays, au large de l'État du Tamil Nadu. De quatre à cinq turbines d'une capacité unitaire minimale de 6 MW seront posées au large d'Arichamunai, selon le journal Hindu times dans un article paru le 18 mars. Le projet, d'un montant de 37 millions d'euros, sera un centre de démonstration. Il générera aussi de l'énergie afin, selon le cosécétaire du MNRE, de montrer le potentiel de cette région aux acteurs des énergies renouvelables. Il pourrait être lancé dans les six mois, sous réserve de l'approbation d'autres ministères et organismes d'État. Des études d'impact environnemental seront également menées en amont. La déclaration fait suite à la publication, en décembre, d'un rapport visant à faire passer l'Inde à 5 GW d'éolien en mer d'ici à 2032. Dans la feuille de route établie par le programme Fowind, porté par l'Agence mondiale de l'énergie éolienne, deux zones avaient été privilégiées : le Gujarat, au centre-ouest du pays, et le Tamil Nadu au sud-est.

In Le Marin du 19 mars 2018

## WÄRTSILÄ RACHETE LE LEADER RUSSE DES SIMULATEURS TRANSAS

L'équipementier finlandais va mettre 210 millions d'euros sur la table pour acquérir le leader mondial des simulateurs de navigation Transas. L'entreprise russe basée à Saint-Pétersbourg est le principal fournisseur des simulateurs installés dans les centres de formation des marins comme l'ENSM en France. Ceux-ci sont également utilisés par les pilotes et les opérateurs du remorquage portuaire pour tester de nouvelles installations ou l'arrivée de nouveaux types de navires. Fondée en 1990 et actuellement dirigée par l'Irlandais Franck COLES, l'entreprise - qui compte environ 1 000 employés dans le monde - s'est également développée à la faveur de la mise en place des systèmes embarqués de navigation avec carte électronique (Ecdis), avec 35 % des parts du marché mondial, et les nouveaux systèmes électroniques utilisés pour les voies de séparation des trafics maritimes. Transas affiche aujourd'hui un chiffre d'affaires de 140 millions d'euros par an avec une présence commerciale dans 120 pays. Après le concepteur finlandais Eniram de logiciels d'optimisation de la conduite des navires rachetés en 2016, Wärtsilä entend poursuivre avec Transas sa montée en puissance dans les services connectés aux navires. Un marché du smart shipping où le finlandais est en concurrence directe avec le britannique Rolls-Royce.

In Le Marin du 19 mars 2018

## TUI: LA FLOTTE DE NAVIRES S'ETEND POUR REpondre à LA DEMANDE

Le spécialiste allemand du tourisme TUI Group a annoncé mardi qu'il prévoyait d'étoffer sa flotte de navires de croisière en Allemagne ainsi qu'au Royaume-Uni en raison d'une augmentation constante de la demande. Le groupe basé à Hanovre - déjà propriétaire de 15 bateaux - explique qu'il a décidé d'augmenter ses capacités en conservant notamment le MEIN SCHIFF 2 au sein de sa flotte après 2019. Pour mémoire, ce navire devait initialement être transféré à Marella Cruises, filiale britannique de croisière de TUI. Parallèlement, TUI achètera le SKYSEA GOLDEN ERA à Royal Caribbean Cruises afin de renforcer l'offre de sa filiale britannique. Toutes les évolutions prévues au sein de la flotte du groupe devraient au final porter le nombre de navires à 18 d'ici 2023, indique TUI.

In Boursorama du 20 mars 2018

## PLUS DE 90% DES ECHANGES COMMERCIAUX AFRICAINS TRANSITENT PAR LE TRANSPORT MARITIME

Plus de 90% des échanges commerciaux sur le continent africain transitent par le transport maritime, a souligné, dimanche, l'ancien secrétaire général de l'Union des Conseils des chargeurs africains, Serigne Thiam DIOP. Intervenant lors d'une rencontre sous le thème "Transport maritime et corridors de transport", organisée à l'initiative du Club des Ports à bord du navire de croisière RHAPSODY qui abrite la deuxième partie des travaux du Forum Crans Montana, M. DIOP a indiqué que les ports permettent aux pays sans littoral de développer les échanges commerciaux par l'amélioration des conditions de traitement des flux, précisant que ces plateformes

ont pour fonction de sécuriser, de rationaliser et de rentabiliser le système d'approvisionnement et des exportations, rapporte la MAP. Une analyse des flux commerciaux en Afrique montre que leur faible niveau est essentiellement dû au manque d'infrastructures de transport qui constitue un obstacle au désenclavement et au développement du commerce international, a-t-il poursuivi, déplorant la médiocrité des infrastructures routières, représentant 40% des coûts de transport dans les pays côtiers et 60% pour les pays sans littoral. L'Afrique compte 15 pays sans littoral, dont le Botswana, Burkina Faso, Burundi, Ethiopie, Lesotho, Malawi, Mali, a-t-il précisé, soulignant que l'absence d'un contact direct avec la mer, l'éloignement et l'isolement par rapport aux marchés mondiaux et surtout l'insuffisance d'infrastructures modernes entravent lourdement le développement socio-économique de ces pays. M. DIOP a, dans ce sens, insisté sur la nécessité d'améliorer les équipements du transport maritime, tout en mettant en œuvre l'article 21 de la Charte africaine des transports maritimes adoptée à Durban, le 16 octobre 2009, notamment la disposition relative à la construction, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures, de l'équipement et des services de transport, et l'article 22 de la même charte stipulant le développement et l'acquisition de matériels et d'équipements portuaires modernes. Dans ce cadre, il a évoqué trois problèmes majeurs pouvant entraver la fluidité des mouvements sur les corridors, à savoir la qualité des performances des ports (navires, marchandises), la qualité des infrastructures portuaires et les délais d'acheminement des marchandises, appelant au renforcement de la capacité, à la promotion de bonnes pratiques, à l'efficacité des ports de transit et à l'évaluation de l'implication du secteur privé dans l'investissement pour l'acquisition de nouveaux équipements au niveau des ports. Il a également mis l'accent sur l'importance du développement du secteur maritime local de chaque pays et le soutien des initiatives privées à travers des partenariats inter-africains. In Libération (Maroc) du 20 mars 2018

#### **CIJ: LA BOLIVIE SE BAT CONTRE LE CHILI POUR UN ACCES A LA MER**

La Bolivie a plaidé lundi devant la Cour internationale de justice (CIJ) pour un accès souverain à l'océan Pacifique que le pays enclavé et son voisin chilien se disputent depuis plus d'un siècle. La Bolivie, pays le plus pauvre d'Amérique latine, cherche à ramener le Chili à la table des négociations pour résoudre le différend sur l'accès précieux à la mer, qui mine les relations bilatérales. La Paz a exhorté Santiago à reprendre les pourparlers, affirmant devant les juges de la cour internationale que le Chili avait "l'obligation de négocier avec la Bolivie afin de parvenir à un accord accordant à la Bolivie un accès souverain à l'océan Pacifique". "Nous avons l'histoire, la justice et le droit de notre côté", a déclaré dans un tweet le président bolivien Evo MORALES, dont la présence à La Haye, où est basée la CIJ, symbolise l'importance de cette affaire pour son pays. La Bolivie est devenue enclavée après avoir perdu son accès à la mer à l'issue d'une guerre de quatre ans contre le Chili en 1883. Après plus d'un siècle de négociations infructueuses avec Santiago, La Paz a déposé une plainte auprès de la CIJ en avril 2013. "Nous attendons depuis longtemps cette opportunité, mais nous sommes un peuple patient et déterminé", a déclaré devant le tribunal l'ancien président bolivien, Eduardo RODRIGUEZ VELTZE, membre de la délégation. "Le Chili s'est toujours engagé envers la Bolivie pour mettre fin à son enclavement", a-t-il affirmé, soulignant que l'absence d'un accès à la mer avait un effet dévastateur sur le développement du pays. "La croissance annuelle du PIB de la Bolivie serait supérieure d'au moins 20% si elle n'avait pas été privée d'un accès à la mer", a-t-il dit, indiquant que le pays avait autrefois 400 kilomètres de littoral le long du désert d'Atacama.

In Marine & Océans du 19 mars 2018 – Source AFP

#### **APRES LE RAIL, LE MAL-ETRE DU TRANSPORT AERIEN SOUS LA LOUPE DE L'ÉTAT**

Les Assises nationales du transport aérien s'ouvrent mardi 20 mars à Paris avec pour objectif de faire décoller la compétitivité d'un secteur lésé par les charges dans la course engagée avec les "low-cost", les compagnies du Golfe mais aussi ses voisins européens. Ces assises doivent permettre de faire émerger les idées, initiatives et propositions, en vue de la préparation d'une stratégie nationale du transport aérien. Elles seront lancées par la ministre chargée des Transports, Elisabeth BORNE, déjà en première ligne dans la tentative de réforme de la SNCF, et s'étaleront sur six mois à travers des colloques, séminaires, ateliers, groupes de travail à Paris et en région avec pour angle "la performance collective". "Le diagnostic du déclin du pavillon français est clairement établi", commente le président de la Fédération nationale de l'aviation marchande (Fnam), Alain BATTISTI. Depuis une dizaine d'années, "90 % de la croissance du nombre de passagers transportés a été captée par des acteurs étrangers", ajoute-t-il. Et en dépit de la hausse constante du trafic, la part de marché des compagnies françaises "diminue d'un point par an depuis vingt ans", selon le ministère. Les professionnels attendent, explique Alain BATTISTI, "des mesures concrètes" sur le plan fiscal et budgétaire, mais aussi une simplification dans les superpositions de règles nationales et européennes. L'érosion de la rentabilité du secteur en France a débuté avec l'arrivée des low-cost comme Ryanair ou EasyJet qui ont raflé d'importantes parts de marché sur les liaisons point à point, sans passer par une plateforme de connexion ("hub"). Au début des années 2000, c'est au tour des compagnies du Golfe de faire irruption dans le ciel européen. À travers leurs puissants "hubs" situés sur la route de l'Asie, et avec des prix plus attractifs grâce à des coûts de fonctionnement plus faibles, elles ont mis la main sur les lignes entre le Vieux Continent et l'Orient. Et enfin, depuis deux ans, les compagnies classiques sont attaquées par de nouveaux arrivants ayant réussi à adapter le modèle low-cost aux contraintes des longues distances, rognant des parts de marché sur les liaisons transatlantiques. Mais le danger réside aussi au sein même de l'Union européenne où, selon les acteurs français, leurs concurrents bénéficient de conditions bien plus favorables. Signe de cette adaptation de l'écosystème français, selon l'Union des aéroports français (UAF) : la croissance du trafic des aéroports français a été en 2017 inférieure de 2 points à la moyenne européenne qui s'est établie à 7,7 %. "Il y a un aspect fiscal très important", souligne le président de l'organisation, Thomas JUIN, citant les écarts en termes de taxes avec les pays voisins comme l'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie. Pourtant, paradoxalement, les planètes sont alignées dans le ciel du transport aérien : les touristes étrangers reviennent en France après deux années difficiles - 2015 et 2016 - marquées par les attentats, le prix du pétrole reste favorable, le marché intérieur s'avère dynamique.

In L'Antenne du 19 mars 2018

#### **SKANGAS: DEMAND FOR LNG ON THE RISE IN NORDICS MARINE MARKET**

Demand for LNG as a marine fuel has risen significantly, especially in Nordics marine market, according to a Norwegian LNG supplier Skangas. The driving force behind the rise is the addition of new vessels to the LNG-powered fleet on the back of ever increasing conversion of ships to dual-fuelled engines and a switch to LNG as marine fuel in anticipation of more stringent environmental regulations. The market has been waiting for the LNG bunkering vessels, according to Skangas. The switch to LNG has been prominent in European waters, Gunnar HELMEN, Sales Manager – Marine for Skangas said, where, until recently, most of the traffic consisted of ferries and RoPax cruise ferries routinely traveling set routes. "Today, the supply pattern is more diverse due to the use of a greater variety of vessels, that require different types of bunkering solutions. And we are responding directly by offering a number of solutions for this market." Skangas said that it has completed 1,000 LNG bunkering operations in 2017, representing more than 60 pct increase over previous years. This was enabled, among other things, by the introduction of the company's customized bunker-feeder vessel CORALIUS into operation in 2017, which delivers LNG through ship-to-ship bunkering at sea. As responsible marine transport and shipping companies seek cleaner fuel alternatives to power their fleets, Skangas expects demand for LNG by the marine market to increase significantly during the coming years.

In World Maritime News du 19 mars 2018

#### **VLCC SCRAPPING IN Q1 BREAKS LAST YEAR'S TOTAL**

2018 is off to a great start when it comes to removing of outdated tanker tonnage from the oversupplied fleet paving the way for the weak spot market to start recovering. A total of 16 very large crude carriers (VLCC) are reported to have been scrapped so far this year, according to VesselsValue's data, breaking already last year's total of 13 VLCC sent for scrap. This equals to a total 4,682,800 dwt having been scrapped since the start of the year. In addition, two former VLCCs, which were converted into FSOs and used for storage projects, were sold for permanent removal, Gibson Shipbrokers said in its weekly report. As explained, the tankers heading for demolition are getting younger when compared to last year's average. This year's average age is 18.5 years versus 21.5 years for VLCCs demolished in 2017, Gibson's data shows. Furthermore, the youngest vessel to be sent for demolition this year was 16.6 years old while the oldest one sent for recycling was 23.5 years old, according to VesselsValue. The rise in demolition has been prompted by higher scrap values with lightweight prices in the sub-continent having climbed above USD 450/ldt in recent months, their highest level in three years, Gibson said. What is more, the implementation of the Ballast Water Treatment (BWT) and the sulfur cap regulations is also expected to speed up demolition of older crude carriers amid costs stemming from the installation of equipment necessary to achieve compliance. Nevertheless, the incoming deliveries of VLCC are expected to exert further pressure on the market and would require even more ships to be demolished for the supply-demand balance to become restored. A total of 58 very large crude carriers (VLCCs) are scheduled to be delivered this year, although some of these are expected to be pushed to 2019. Out of these, some 46 VLCC remain to be delivered this year, even if slippage is taken into account, Gibson said. This compares to 50 VLCCs delivered in 2017 and 47 in 2016.

In World Maritime News du 19 mars 2018

#### **BOXSHIPS CRASH INTO EACH OTHER IN KARACHI PORT**

Two Post Panamax containerhips collided in the Karachi port in Pakistan on Monday, March 19, sending over a dozen of containers overboard. A video released by local media shows Hapag-Lloyd's 8,063 TEU TOLTEN brush against 6,350 TEU HAMBURG BAY which was already berthed at the South Asia Port Terminal. Several containers tumbled down from the boxship and went into the water as the ship struggled to maneuver into the terminal. It appears that the two ships did not sustain serious damage, however, an official estimate is yet to be provided. There have been no injuries reported to the crew so far. The terminal suspended operations for several hours after the incident, according to Geo News. The reason behind the collision is not known and an investigation into the incident is said to be underway. German liner Hapag-Lloyd is yet to provide World Maritime News with a comment on the matter.

In World Maritime News du 20 mars 2018

#### **CHINA NAVIGATION AGREES TO SHIP RECYCLABLE WASTE FROM PACIFIC ISLAND PORTS**

"China Navigation Company has signed a memorandum of understanding with the Secretariat of the Pacific Regional Environment to recycle waste from the islands. Under the Moana Taka Partnership, the MoU will see the company's vessels transport containers laden with recyclable waste from Pacific island ports on a pro bono basis, it said in a release."

In Lloyd's List du 20 mars 2018 – Source BRS

#### **ROYAL CARIBBEAN TERMINATES CHINA JOINT VENTURE**

"Royal Caribbean Cruises Ltd (RCL) is pulling the plug on its SkySea Cruise Line joint venture with Chinese state-owned vacation giant Ctrip. SkySea's only vessel, the 72,000-gt GOLDEN ERA (ex-Celebrity Century, built 1995), will be offloaded to TUI's Marella Cruises, with delivery expected in December 2018."

In Trade Winds du 20 mars 2018 – Source BRS

#### LICENCIEMENTS ET NOUVEAU PARC OFFSHORE AUX PAYS-BAS POUR VATTENFALL

C'est un téléscopage malheureux. Alors que le ministère néerlandais des Affaires économiques et du Climat a retenu, le 19 mars, Vattenfall pour développer les zones 1 et 2 du futur parc éolien offshore *Hollandse kust zuid*, l'opérateur suédois a annoncé le lendemain la suppression de 1 500 postes. L'appel d'offres avait été lancé le 15 décembre pour ce parc de 700 à 750 MW, qui ne bénéficiera pas de subventions du gouvernement. Différents opérateurs y avaient répondu, dont le norvégien Statoil. La connexion au réseau ne faisait pas partie de la demande. Elle sera confiée au néerlandais TenneT. « C'est une excellente nouvelle pour Vattenfall et les Pays-Bas, a déclaré Magnus HALL, directeur général de l'opérateur. (...) Nous avions déjà annoncé 1,5 milliard d'euros d'investissements dans l'énergie éolienne pour la période 2017-2018. Les Pays-Bas sont un marché important pour nous et ce sera notre deuxième projet éolien offshore là-bas. » Le lendemain de l'annonce du gouvernement néerlandais, Vattenfall a annoncé la suppression de 1 500 postes : 600 en Allemagne, 600 en Suède, 275 aux Pays-Bas et 25 dans d'autres pays. Suite logique, selon lui, de son programme de réduction de coûts annoncé en septembre. « C'est naturel. C'est une part importante de notre stratégie de revoir constamment nos coûts afin d'être efficaces et d'augmenter nos marges pour de nouveaux investissements. Le fait que nous affichions maintenant un résultat financier positif ne signifie pas que nous devons nous reposer sur nos lauriers. Au contraire, nous devons constamment nous améliorer pour continuer à être rentables et à croître », a justifié Markus HALL. L'entreprise emploie actuellement 20 000 personnes à travers le monde.  
In *Le Marin* du 20 mars 2018

#### TIGHT BOX CHARTER MARKET EXPECTED TO GET ANOTHER BOOST FROM SLEW OF NEW SERVICES

The already tight charter market for boxships is predicted to get another big boost in the next month as a raft of new services launch. "In the next six weeks, a whole slew of new service launches which will help mop up container ship newbuildings and give a further boost to the charter market, as more than 60 vessels with a total capacity of 360,000 teu are needed to populate the new loops," Alphaliner reported in its latest weekly report. While the new services are likely to boost charter fees, Alphaliner predicted the expected increase in overall slot capacity from new service launches and capacity upgrades on existing services will put significant pressure on freight rates. The Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) slumped to a new 18-month low on March 16. The composite index has lost a quarter of its value since February. The most significant additions coming up will be on the Far East – West Coast South America and Far East – Caribbean routes, according to Alphaliner.  
In *Splash* 24/7 du 21 mars 2018

#### FINNLINES TO STRETCH TWO MORE SHIPS

Finish RoRo operator Finnlines, part of Grimaldi Group, has decided to lengthen two additional vessels within its EUR 70 million Energy Efficiency and Emission Reduction Investment Program. The program saw the lengthening of four vessels launched in 2017, with an option for two more. The first two vessels, MS FINNTIDE and MS FINNWAVE, have already been operating in their extended length. The lengthening of MS FINNSKY and MS FINNSUN is expected to complete by the end of May 2018, while the final two vessels, MS FINNBREEZE and MS FINNSEA, are set to be stretched in September and December 2018. Each lengthened vessel features 217.7 metres in length and a capacity of around 4,200 lane metres, resulting in 30 pct capacity boost. "These two lengthened vessels in addition to the previous four, will help us meet increased demand and enable us to serve our customers more efficiently. One of our strategic decisions is to focus on improving our operational performance. This investment is also in line with sustainable development: by increasing our energy efficiency further we will contribute to reducing emissions per transported tonne," Tom PIPPINGSKÖLD, CFO of Finnlines, said. The growing volumes and market demand have seen Finnlines sign a letter of intent for the construction of three new 7,300 lane metre ro-ro vessels, as revealed in February. Further details on the potential order are yet to be informed by the company.  
In *World Maritime News* du 20 mars 2018

#### ALPHALINER: KOREAN CARRIERS SUSPEND ANOTHER SERVICE

The Korea Shipping Partnership (KSP), launched in August 2017, has unveiled its third round of service rationalizations impacting the Korea – Haiphong (North Vietnam) route, Alphaliner informed. In its latest rationalization move, the Incheon – Haiphong Service (IHS), operated by two of the coalition's members, Heung-A and KMTC, using two ships of 1,000-1,100 TEU, has been suspended from March 11. This service called at Busan, Incheon, Shanghai, Haiphong, Hong Kong, Busan. It was one of 13 services operated by the KSP carriers on this route, with twelve loops to remain following the restructuring. The Korean Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, together with the Korea Ship Owners Association, on March 7, 2018, unveiled the KSP's latest route restructuring plan. Alphaliner writes that the move follows two earlier rounds of service rationalizations announced in November 2017 and January 2018. These included a reduction in the number of Busan – Hakata/Moji services, as well as the removal of one service each from the Korea to Thailand and the Korea to Indonesia routes. Formed of 14 South Korean carriers, the coalition was initially set up with the aim of rationalizing routes and fleets, as well as to foster expansion through developing new joint services and joint international terminal operations. The coalition's members include Hyundai Merchant Marine (HMM), CK Line, Dongjin Shipping, Doowoo Shipping, Dong Young Shipping, Hansung Line, Heung-A Shipping, KMTC, SM Line and Taiyoung Shipping.  
In *World Maritime News* du 21 mars 2018

#### VENOUS' SHIPS BANNED FROM UAE PORTS, WATERS

United Arab Emirates' Federal Transport Authority (FTA) has banned ships belonging to Venous Ship Management & Operation or to its owners from operating in UAE ports and waters. The FTA added that the above-specified ships are also banned from anchoring in UAE waters. As explained, the prohibition is "for the sake of protecting seafarers' rights and due to repeated cases of seafarers' abandonment" by Fujairah-based Venous Ship Management. What is more, the FTA has warned all seafarers and ships' agents from dealing with this company or other companies owned by the same owners. In October 2017, the FTA and the International Transport Workers' Federation (ITF) agreed to work together to tackle abandonment cases in UAE waters. Both parties agreed to develop a protocol to govern a closer working relationship, including increased cooperation and information exchange.  
In *World Maritime News* du 20 mars 2018

#### OIL PRICES RISE ON MIDDLE EAST TENSIONS, HEALTHY DEMAND

"Oil prices rose on Wednesday, lifted by tensions in the Middle East and healthy demand, although rising U.S. output continued to weigh on markets. U.S. West Texas Intermediate (WTI) crude futures were at \$63.80 a barrel at 0230 GMT, up 26 cents, or 0.4 percent, from their previous close. Brent crude futures were at \$67.71 per barrel, up 29 cents, or 0.4 percent."  
In *Reuters* du 21 mars 2018 – Source BRS

#### SITL EUROPE : LES TENSIONS CAPACITAIRES MENACENT LA CROISSANCE

Avec l'attractivité auprès des jeunes, les transitions numérique et écologique sont au cœur des enjeux du transport et de la logistique. Sous ce thème, la conférence d'ouverture du SITL Europe, le 20 mars à Villepinte, a souligné les risques que fait peser le manque de conducteurs sur la relance économique. De Geodis à XPO Logistics Europe en passant par Gefco et les chargeurs représentés par l'AUTF, les avis convergent : la croissance du commerce et des échanges mondiaux amorcée l'an passé devrait se poursuivre en 2018. "Ce développement profite notamment à la commission de transport international marquée par une forte volatilité des taux de fret maritimes", indique Marie-Christine LOMBARD, présidente de Geodis. Il s'accompagne aussi de plusieurs défis dont "le manque d'attractivité du secteur transport et logistique auprès des jeunes", déclare Denis CHOUMERT. Dans le transport routier par exemple, la pénurie de conducteurs alimente la sous-capacité du mode, selon le président de l'AUTF. Celui-ci évoque d'autres éléments qui perturbent le marché comme les problèmes de capacité dans le fret aérien sur certains aéroports, et la surcapacité persistante dans le maritime. La tension sur les ressources humaines est amplifiée par les départs à la retraite. "Sous trois ans, un quart de nos effectifs partira à la retraite", confie Marie-Christine LOMBARD. Confronté au même défi, Malcom WILSON, président de XPO Logistics Europe, mise sur "la promotion et la mobilité internes" ainsi que "la formation". Susceptible de détendre cette tension, les véhicules autonomes seraient disponibles d'ici une dizaine d'années, selon Luc NADAL, président de Gefco, "à condition que les réglementations évoluent dans ce sens". Dans l'immédiat, la transition numérique est présentée comme un autre enjeu. "Elle refond les relations entre chargeurs et transporteurs autour d'outils de tracking en temps réel et d'intermédiation qui permettent aux chargeurs d'être en contact direct avec l'offre de transport", analyse Denis CHOUMERT. Jusqu'aux technologies blockchain, les outils numériques de nouvelle génération doivent en parallèle servir "à mieux piloter la sous-traitance et à optimiser les ressources", ajoutent Luc NADAL et Marie-Christine LOMBARD. Dans le même esprit, Malcom WILSON y voit de nouvelles perspectives "dans la planification et l'ordonnement des moyens par le développement du big data et de l'analyse prédictive. Ces technologies apporteront de meilleures prévisions aux entreprises". De quoi susciter une ambition accrue chez les prestataires en matière de conseil dans l'optimisation des supply chain de leurs clients et dans la capacité à mieux anticiper leurs pics d'activité, "dans l'e-commerce en particulier", note Geodis. "Cela suppose d'identifier les innovations développées par les start-up et de les soutenir par des investissements", selon Gefco qui vient de conclure dans ce cadre un partenariat avec l'incubateur de start-up Techstars. Pour accompagner les entreprises dans leur transition numérique, Damien PICHEREAU plaide pour un renforcement du droit à l'expérimentation. Au-delà, le député rappelle deux temps forts en 2018 : "Le sommet européen sur le paquet Mobilité en juin et la loi d'orientation sur les mobilités à la fin de l'été".  
In *L'Antenne* du 21 mars 2018

#### LA COQUE DU « BRITANNICA HAV » REMORQUEE VERS LE HAVRE

La coque du BRITANNICA HAV, remorquée par l'ABELLE LIBERTE, est attendue le jeudi 22 mars devant le port du Havre. Elle devrait être inspectée par les plongeurs du groupe des plongeurs démineurs de la Manche avant d'être amenée, à pleine mer, à un quai où elle sera sécurisée. Ce cargo polyvalent à double coque de 82 mètres de long, battant pavillon maltais mais appartenant à un armement norvégien, a été percuté le mardi 20 mars à 16 h 40 par un chalutier perchiste belge de 38 mètres de long, le DEBORAH. Le bulbe du chalutier a provoqué une brèche sur bâbord dans laquelle l'eau s'est engouffrée. En une demi-heure, le cargo a chaviré, laissant juste le temps à l'équipage d'évacuer. « Notre inquiétude était de savoir si le navire allait couler ou se stabiliser », explique le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. Mercredi matin, la coque flottait toujours. « Nous ne pouvions pas la laisser là, dans une zone de forte circulation maritime, d'autant qu'une dégradation météo était annoncée pour la nuit. » L'équipage de l'ABELLE LIBERTE a proposé de passer une remorque en utilisant le tunnel des propulseurs d'étrave. La remorque a été posée vers midi, puis l'attelage mis en tension. La coque a finalement correctement répondu et le remorquage a commencé, à environ 3 nœuds. « Je veux tout faire pour éviter qu'elle coule, mais tout peut arriver. C'est une opération très complexe », ne cachait pas, dans la soirée du mercredi, l'amiral AUSSEUR. Les panneaux de cale, qui s'étaient désolidarisés, ont été récupérés par un remorqueur de Caen affrété par l'armateur.  
In *Le Marin* du 21 mars 2018

#### CONGESTION A TUNIS : MSC MISE SUR LE ROULIER

MSC joue à fond la carte du roulier. Après l'Afrique de l'ouest au départ du nord Europe et bientôt une ligne Turquie - Italie, l'armateur italo-suisse s'est lancé sur Tunis. MSC a démarré une nouvelle ligne, Tunis Ro-Ro line, entre son hub conteneurisé de Gioia Tauro, en Calabre, et Tunis. L'armateur affrète le roulier britannique de 180 remorques ARK FORWARDER, de Stena Roro, qu'utilisait précédemment CMA CGM sur son service avorté sur le Maroc au départ de Marseille et Gênes. MSC a opté pour le roulier pour contourner la congestion du terminal à conteneurs de Radès qui, parfois, oblige les porte-conteneurs à attendre jusqu'à trois semaines sur rade pour avoir une place à quai. Le temps moyen d'attente est d'environ neuf jours. MSC est ainsi obligé d'utiliser trois à quatre porte-conteneurs grées pour offrir une fréquence correcte à ce court service de feeding intra-méditerranéen. Avec un roulier capable d'embarquer 800 conteneurs et qui n'a que peu d'attente à quai, la fréquence peut être hebdomadaire avec un seul navire pour le fret qui demande les temps de transit les plus rapides. CMA CGM, associé à DFDS et la CTN tunisienne, offre déjà des services rouliers quotidiens sur Radès depuis Marseille avec trois navires. N° 2 mondial du conteneur, MSC mise sur le roulier. Après une ligne vers l'Afrique depuis notamment Le Havre, MSC doit démarrer le 3 avril un nouveau service régulier entre Izmir et Trieste, bastion du turc UN roro. Deux rouliers « modernes », peut-être issus de la flotte Messina (dont MSC détient 49 %), sont annoncés.

In Le Marin du 21 mars 2018

#### APRES L'ACHAT DE MAERSK OIL, TOTAL REDUIT SES EFFECTIFS EN MER DU NORD

À peine Total a-t-il finalisé l'acquisition du danois Maersk oil qu'il a fait part de suppressions d'emplois au Royaume-Uni et en Norvège. Outre-Manche, environ 250 postes devraient être supprimés à Aberdeen (Écosse). Selon la BBC, les emplois concernés seraient à terre et concerneraient à la fois des salariés et contractants. Les réductions d'effectifs ramèneraient le nombre d'employés de Total à environ 1 250 dans la ville écossaise. Le groupe français a lancé une consultation avec ses salariés mi-mars sur ces projets. « Des décisions finales ne seront prises qu'après pleine consultation avec le personnel et ses représentants, a précisé l'une de ses porte-parole. Tous les efforts seront faits pour [...] trouver de nouveaux postes au sein des activités mondiales de Total pour ceux dont l'emploi disparaîtra à Aberdeen. » En Norvège, ce sont 50 à 70 postes qui devraient être supprimés au sein de la filiale Total E & P Norge suite à l'acquisition de Maersk oil, selon le journal norvégien Stavanger Aftenblad.

In Le Marin du 21 mars 2018

#### GTT : CONTRAT POUR LES CUVES DE DEUX METHANIERS CONSTRUITS PAR HYUNDAI

GTT a reçu une nouvelle commande du chantier coréen Hyundai Samho Heavy Industries (HSHI), portant sur la conception des cuves GNL de deux méthaniers de 174 000 m3. Ces unités seront construites pour le compte d'un armateur européen. GTT réalisera le design des cuves de GNL des deux unités, qui intégreront la solution de confinement à membranes Mark III Flex, une technologie éprouvée développée par GTT. Leur livraison est prévue en 2020. Philippe BERTEROTTIÈRE, Président-Directeur général de GTT, a déclaré : « Nous sommes particulièrement ravis de recevoir ces deux commandes de HSHI. Elles démontrent la confiance du chantier dans nos technologies et illustrent également notre solide partenariat. »

In Mer et Marine du 21 mars 2018 – Source Communiqué de GTT

#### LE NAVIRE AUTONOME PASSE SES TESTS ANTICOLLISION

Rolls-Royce a franchi un seuil supplémentaire pour ses solutions autonomes avec des tests réussis d'évitement d'abordage en présence d'autres navires. Ces tests ont été effectués avec le navire autonome Arcims développé par la compagnie britannique Atlas elektronik pour la lutte contre les mines. Première cliente de ces navires avec plusieurs exemplaires commandés, la Royal Navy était directement intéressée par ces tests développés dans le cadre du programme de recherche Maxcmas (machine executable collision regulations for marine autonomous systems) dont l'objet est de développer une machine intelligente capable de réagir aux règles de navigation et notamment à celles de priorité définies par le règlement international Colreg. Mission accomplie, y compris avec des navires classiques ayant délibérément enfreint les règles pour cet exercice. Ce programme de 1,4 million d'euros associe la société de classification Lloyd's register, l'institut de recherche Warsah maritime academy de l'université de Southampton, l'université de Belfast et Atlas elektronik. Rolls-Royce, qui a déjà démontré comme son concurrent Wärtsilä la possibilité d'opérer des manœuvres à distance sur un navire, abat la barrière psychologique qui voulait qu'un navire autonome puisse difficilement cohabiter avec des navires classiques dans des conditions normales de navigation.

In Le Marin du 21 mars 2018

#### ELON MUSK S'OFFRE UN CHANTIER NAVAL POUR ALLER SUR MARS

Le magnat américain va prendre en main le bon vieux Southwest Marine shipyard de Los Angeles pour fabriquer des véhicules de transport spatial. Adieu la marine, vive l'espace. Elon MUSK, l'insatiable homme d'affaires, négocie avec le port de Los Angeles, qui en a approuvé le principe, un contrat de 30 ans pour occuper le site du chantier et y construire des navires... spatiaux. SpaceX y assurera « la conception, le développement et la fabrication des prototypes et de la première génération de navires commerciaux de transport », selon le Daily Breeze. Ces navires, une fois assemblés, seront trop larges pour être livrés par route, d'où la nécessité de leur lieu de construction d'être proche de l'eau pour charger des barges. Ils sont susceptibles d'emmener des passagers sur Mars ou de réaliser des rotations express autour de la Terre. Le chantier Southwest Marine a eu une grande histoire depuis sa mise en service en 1918. Il a employé jusqu'à 8 600 personnes au lendemain de sa construction. Racheté par le sidérurgiste Bethlehem Steel en 1922, il eut son heure de gloire pendant la Seconde Guerre mondiale en construisant environ 40 destroyers. Les bâtiments construits à cette époque sont intacts. Transformé ensuite en centre de réparation navale, il a échappé à la démolition en 2006 et a été utilisé ces dernières années comme lieu de tournage de grandes productions hollywoodiennes telles que Spider-Man, Mr and Mrs Smith, Charlie et ses drôles de dames ou Die Hard.

In Le Marin du 21 mars 2018

#### VNF : UN NOUVEAU DIRECTEUR TERRITORIAL DU BASSIN DE LA SEINE

Dominique RITZ, 52 ans, a été nommé le 15 mars 2018 directeur territorial du bassin de la Seine au sein de Voies navigables de France (VNF). Cette direction territoriale de Voies navigables de France gère 1.500 km de voie d'eau dans six régions et emploie plus de 1.000 personnes. Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, Dominique RITZ a travaillé chez VNF à Strasbourg, de 2001 à 2005, chargé des grands travaux et de l'aménagement du Rhin. Puis il a été conseiller au ministère fédéral allemand des Transports où il s'est impliqué dans l'élaboration du schéma directeur transport de marchandises et logistique (Masterplan Güterverkehr und Logistik). En 2009, il est entré pour huit ans au ministère français des Transports. De 2009 à 2015, il a été sous-directeur de l'aménagement du réseau routier national et de 2015 à 2017 sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains. Dominique RITZ a aussi été rapporteur général de la commission Mobilité 21 en 2013 et plus récemment rapporteur du Conseil d'orientation des infrastructures, dont les recommandations de programmation des investissements de l'État en matière de transport et de mobilité pour les vingt prochaines années ont été remises à la ministre des Transports le 1er février dernier. Depuis octobre 2017, il était conseiller auprès du directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer au ministère des Transports.

In L'Antenne du 21 mars 2018

#### INTERVIEW: WHAT WILL BE THE MARINE FUEL OF THE FUTURE?

The International Maritime Organization (IMO) is standing its ground on the implementation of the 2020 Sulfur Cap having reaffirmed its position that there is no turning back with regard to the implementation date. Nevertheless, ship owners and operators are faced with a number of worries when it comes to adhering to the new rules and investing in compliant technology. In fact, many companies are adopting the "wait and see" approach. World Maritime News spoke with Dr. Marc PERRIN, Independent Consultant for ENGIE Lab CRIGEN and Olivier JOUJY, Managing Director, Total Marine Fuels Global Solutions, during Asia Pacific Maritime on the current state of play in relation to the industry's preparedness for the new rules and the most economically viable option when picking a compliant fuel. There are several ways to get ready for the 2020 Sulfur Cap. Among the options on the table are low sulfur heavy fuel oil (HFO), marine gas oil (MGO), Exhaust Gas Treatment (scrubbers) or other alternative fuels, such as LNG, hydrogen, etc. However, the capacity of refineries to produce a sufficient amount of low sulfur fuel oil (LSFO) for ships in time has been brought to question. On the other hand, opting for scrubbers results in other issues such as space availability, vessel stability and higher operating costs, to name just a few. "Right after the IMO announced that the deadline would be 2020 we decided to reorganize our bunkering business and position ourselves as a global solutions provider, and not just only a product supplier. In some parts of the world, the availability of LSFO can indeed be questioned. However, as an integrated group with strong assets all along the oil chain, we are currently working with our refining and trading teams and we will be able to supply our customers with 0.5 percent sulfur fuel oil in the main hubs," JOUJY said. According to PERRIN, there is only one option that is already available worldwide as a utility product and that is compliant with actual and upcoming emissions limitations. "Indeed, lots of efforts still remain to be put in, mostly regarding investments in LNG bunkering facilities, however, LNG as a fuel is already available in most major ports and areas impacted by emissions regulations. In the most optimistic forecasts for the development of LNG as marine fuel, this specific market will represent only a few percent of the global LNG world market. So there is no global availability issue for LNG with large reserves being explored, contrarily to its competitor fuels such as LPG or methanol. And there is a good reason to think that the LNG price will probably remain low for the years to come," he said. PERRIN believes that an encouraging trend can be seen with regard to the uptake of LNG as marine fuel over the past few years. "In February 2018, 122 LNG-fuelled marine ships were being built or sailing and 143 vessels were on order. That represents a very rapid growth considering that four years ago, in 2014, there were 56 LNG vessels, that's less than 50 percent of actual numbers," he added. CMA CGM's decision to order nine mega LNG-fueled containerhips sent a strong signal to the industry, JOUJY said. "Major shipping companies, who previously did not show great interest in LNG, are now starting to review their position and are asking us to help them reassess the case. With the recent LNG bunker supply contracts we signed with Brittany Ferries and CMA CGM, we proved that we were both strongly supporting the use of LNG as a marine fuel and that we were able to provide dedicated logistics and tailor-made solutions to our customers. We do believe that the development of logistical solutions in different ports to enlarge the network will help the development of LNG bunkering," JOUJY further noted. Several industry players have identified LPG as a much more cost-effective alternative to LNG, which is easier to implement in practice. However, PERRIN believes that LPG is not really an alternative to LNG for many reasons. The primary argument for this rests on the limited quantities of LPG and its dependence on other industries for production, as compared to LNG which intrinsically has fuel applications. "Secondly, LPG emits more CO2 and NOx than LNG. Thirdly, the logistic issue is not trivial and similar in complexity and cost to the LNG one. And today the main market for LPG is the use as a feedstock in the chemical industry. Last but not least, marine gas engines are designed mainly for natural gas (CNG or LNG) that is easier to burn in engines than LPG. Therefore, for all of these reasons, I don't anticipate a fast development of LPG as a marine fuel as is the actual case for LNG," he explained. JOUJY further added that LPG is not such a cost-effective solution, with prices being more volatile than for LNG as they are impacted by both crude prices and a seasonality effect. Moreover, the infrastructure is not adequately developed. What is more, investments to equip vessels with systems able to run on LPG are significant and safety issues are a real concern, he pointed out. Methanol has emerged as a potential alternative to LNG and LPG, but it remains in the shadows of more competitive fuels. Namely, methanol is mainly produced from biomass, which means that it is produced in small quantities when compared to the global marine market needs. "From a safety standpoint, methanol is toxic and with vapors denser than air, the risk of intoxication by inhalation or skin contact is high," PERRIN stressed. "In addition, methanol flame is not in the visible range."

Entretien integral In World Maritime News du 21 mars 2018

#### SEAINTEL: ASIA-EUROPE CAPACITY TO RISE POST-CNY

With the current vessel deployment schedule, Asia-North Europe and Asia-Mediterranean capacity are set to rise by 8.8% and 6.5% post-Chinese New Year period, respectively. The year-on-year capacity growth is expected to be seen in the week 11-22 post-CNY, Sealntel Maritime Analysis said, adding that the capacity injection "is

not necessarily bad on its own," if matched by a similar growth in demand. While demand growth in Asia-Europe is not familiar for the coming 12 weeks, the fiscal year 2017 demand growth was a mere 3.7%, dropping to just 0.7% year-on-year in the fourth quarter. "In this light, the current capacity projections do seem very optimistic," SeatIntel informed. If instead a more modest capacity growth of 5% year-on-year should be targeted, carriers would have to blank a combined 112,000 TEU over the 12-week period, or an average of 9,300 TEU per week. With an average vessel size of 15,100 TEU, this corresponds to the blanking of 7.4 average-sized sailings. "While we do not see the same level of unprecedented capacity injection on Asia-Mediterranean as on the Asia-North Europe trade lane, at 6.5% year-on-year capacity growth, the average week 11-22 combined capacity in 2018 is still growing rather strongly." If a more modest capacity growth of 5% year-on-year should be targeted, carriers would have to blank a combined 25,000 TEU over the coming 12-week period, or an average of a little more than 2,000 TEU per week. With an average vessel size of 11,200 TEU, this corresponds to the blanking of 2.2 average-sized sailings.

In World Maritime News du 22 mars 2018

#### ACHIEVING MAERSK'S GLOBAL INTEGRATION AMBITIONS MAY BE CHALLENGING, SAYS DREWRY MANAGING DIRECTOR

"Maersk's goal to become a global integrator in the container shipping industry and gain more direct customers will be challenging, according to Drewry's managing director Tim POWER. However, the recent global integrator plan, unveiled by Maersk chief executive Søren SKOU, could be "very difficult" to achieve. Mr SKOU had announced plans last month to rebrand Maersk as "a company very similar to UPS and FedEx", with the Danish giant's comprehensive list of assets including vessels, terminal facilities, containers and advanced IT systems. "They probably can offer this, although it is complicated because they do not control some of their terminals and ships they are using as they are in an alliance." Mr POWER said."

In Lloyd's List du 22 mars 2018 – Source BRS

#### OPEC SUPPLY CUT COMPLIANCE HITS RECORD, OIL GLUT GOING FAST

"Compliance with a global deal to cut oil supply hit a new high in February and an inventory glut is shrinking fast, a joint OPEC and non-OPEC committee said, bringing producers close to the pact's original aim. OPEC and its allies achieved 138 percent of pledged output reductions last month, OPEC said, up from 133 percent in January and the highest since the deal aimed at clearing a glut began in January 2017."

In Reuters du 21 mars 2018 – Source BRS

#### L'ACTUALITE DES COMPAGNIES

##### CHANGEMENT DANS LA GOUVERNANCE DE MAERSK

A.P. Moller - Maersk is accelerating the business transformation after a year of solid progress in becoming the global integrator of container logistics. The areas Finance, Transformation, IT and Digital, which today are organized in one function will be divided into a fully focused finance function and functions focused on IT, Strategy, Digital and Transformation. Hereby, the IT-function will answer directly into the CEO, Søren SKOU, the execution power will be increased and it will pave the way for further accelerating the business transformation. Consequently, the current Chief Finance, Strategy and Transformation Officer and registered director, Jakob STAUSHOLM has decided to leave A.P. Moller - Maersk. "I have had the pleasure of working closely with Jakob for more than six years and I have always valued Jakob's enthusiasm and support. Jakob inspires as well as challenges the organization. Jakob has led the first part of our digital transformation and has done a great job in driving our strategy and managing the CFO-areas. I would like to thank Jakob for a good partnership and his contribution and I wish him all the best in the future," says Søren SKOU, CEO of A.P. Moller - Maersk. Jakob STAUSHOLM adds: "It has been an honour and a pleasure to work for Maersk. Søren Skou and the company has shown great confidence in me and I have been offered some of the most exciting job opportunities. I very much agree with the new organisational design. It is the right solution for the company, however as a consequence of the change, I have requested to pursue other opportunities." "Digitalisation is changing our business model and the way in which we drive and implement our strategy. With this organisational change, we expand our management capacity within digitalisation to accelerate the transformation. On behalf of the Board of Directors, I thank Jakob Stausholm for his many excellent contributions to A.P. Moller - Maersk," says Jim Hagemann SNABE, Chairman of the Board of Directors, A.P. Moller - Maersk. Jakob STAUSHOLM will step down from the Executive Board of A.P. Moller - Maersk by the end of March 2018.

In Mer et Marine du 21 mars 2018 – Source Communiqué de Maersk

##### EURONAV SAYS MERGER WITH GENER8 MARITIME ON TRACK

Belgium's tanker shipping company Euronav expects to complete its merger with Gener8 Maritime in the second quarter of 2018 as activities on making the deal possible are going as planned. The merger plans were revealed in December last year and will see the creation of an independent large crude tanker operator with 75-strong crude tanker fleet, subject to regulatory clearance. The consolidation move is being pursued as both tanker owners struggle with market headwinds arising mainly from newbuilding deliveries in VLCC and Suezmax sectors coupled with restricted crude supply. Commenting on the company's full-year results for 2017, Euronav's CEO Paddy RODGERS said the way to beat the challenging freight rate environment is to leave the market to sort out the issue itself. "If the illness is low freight rates then the cure is low freight rates as that should drive more ships to be removed from the active global fleet. Euronav notes an encouraging recent rise in recycling activity but it needs to be sustained before an inflection point in the cycle can be reached," he added. "Medium- and longer-term prospects for the tanker market remain constructive, underpinned by a solid recurring demand for crude, structural change in financing likely to constrain future vessel supply growth and a likely acceleration in the retirement of older ships from 2017 onward encouraged by environmental legislation on ballast water treatment and particularly from sulfur emissions in 2020." Namely, a total of 16 very large crude carriers (VLCC) are reported to have been scrapped so far this year, according to VesselsValue's data, breaking already last year's total of 13 VLCC sent for scrap. This equals to a total 4,682,800 dwt having been scrapped since the start of the year. RODGERS concluded that the duration of the current challenging freight rate environment will depend on the owners' willingness to scrap older ships and refrain from ordering. For the full year of 2017, Euronav's profit stood at USD 1.38 million, a huge drop when compared to 2016 profit which reached USD 204 million. The U.S.-based crude oil shipping company Gener8 Maritime ended the year with USD 168.5 million net loss amid considerable losses stemming from vessel disposal. The red ink was reported on the back of net income booked for 2016 which came at USD 67.3 million.

In World Maritime News du 22 mars 2018

#### L'ACTUALITE DES PORTS

##### LA RDC SE TOURNE VERS LES EMIRATS POUR UN PORT EN EAU PROFONDE, LES LANCEURS D'ALERTE S'EMEUVENT

Kinshasa a confirmé mercredi un partenariat avec une firme des Emirats arabes unis pour la construction d'un port en eaux profondes sur l'étroit débouché atlantique de la République démocratique du Congo, un projet qui a attiré l'attention des lanceurs d'alerte anti-corruption. Le ministre des Transports José MAKILA, qui avait présenté la veille en conseil des ministres une "visualisation sur écran" du projet, a rappelé à la presse que la société Dubaï Port World (Emirats arabes unis) "remplissait les conditions légales". Selon les études menées par DP World (DPW), le coût des travaux sur la presqu'île de Banana est d'un peu plus d'un milliard de dollars. Une société de gestion sera créée dans laquelle la RDC aura 30% des parts "non diluables", c'est-à-dire non cessibles, a encore indiqué M. MAKILA. Ce projet a attiré l'attention de l'avocat français William BOURDON, à l'origine d'enquêtes sur l'enrichissement suspect de chefs d'Etat d'Afrique centrale ("biens mal acquis"), et de la plate-forme pour la protection des lanceurs d'alerte en Afrique (PPLAAF). Lors d'une conférence de presse à Paris début mars, ils ont affirmé que la société de gestion du port appartiendra à 60% à DPW et à 40% à un "privé RDC" qui sera, selon ces lanceurs d'alerte, "le président Joseph Kabila ou une personne de son entourage proche". "Il est évident qu'un port en eau profonde sur la façade Atlantique pourrait bénéficier à la RDC, mais certainement pas s'il est pensé à des fins de détournements plutôt que pour l'intérêt général", avait commenté Me BOURDON. La RDC, géant d'Afrique centrale avec 2.0345.000 km2, ne dispose que de 37 km de littoral sur l'océan Atlantique, ce qui l'oblige à passer par des ports limitrophes du Congo-Brazzaville, de la Tanzanie, notamment pour ses exportations et ses importations. Le projet doit être réalisé sur "36 mois", pour un port d'une longueur de 1.600 m, avec 5 quais et un tirant d'eau de 15,5 mètres, s'est réjoui M. MAKILA. Aucune date pour le début des travaux n'a été annoncée. Ce port devrait créer environ "5.000 emplois" avec une incidence positive sur la compétitivité de l'économie congolaise par la réduction des coûts de transport, selon M. MAKILA.

In Marine & Océans du 21 mars 2018 – Source AFP

##### ASIAN PORTS FACE \$49BN CLIMATE ADAPTATION COSTS

Protecting Asia Pacific ports against climate change could cost up to \$49bn, according to new research commissioned by HSBC from sustainability analysts Asia Research and Engagement (ARE). The report – Climate Costs for Asia Pacific Ports – evaluates the climate risk of 53 of the Asia Pacific region's largest ports and estimates costs for adaptation. It also outlines recommendations to investors, port authorities and governments for how to manage risk in the future. "Safeguarding ports is critical since nearly 60% of global GDP is reliant on trade," said report author, ARE's managing director Benjamin McCarron. "Ports are at the front-line in terms of impacts from climate change," he added. "The costs of adapting this essential infrastructure are already onerous, but the key lesson for stakeholders, from port owners to investors, is that planning climate resilience from the outset is key to avoiding greater expense in years to come." The analysis lays out scenarios based on differing sets of climate and engineering assumptions, extrapolating low and high cost cases for adaptation. Covering ports across Japan, China and Hong Kong, Taiwan, Singapore, Australia, India, South Korea and Malaysia, the sets of assumptions produce a low case cost of around \$30.9bn and a high case cost of around \$49.4bn. Japan's Kitakyushu faces the highest costs at \$4.9bn, while five of the region's 10 largest ports by capacity face adaptation bills of over \$1bn. The report focuses on financial backers for new infrastructure, such as One Belt, One Road related projects, calling on them to ensure projects have built climate projections into asset development and long-term capital plans to avoid facing unnecessarily high costs in the future. "This report is designed to start conversations amongst those who use and finance seaports in Asia by asking the multi-billion-dollar question: 'Are you ready for climate change?'" said WAI-SHIN Chan, global head of HSBC's Climate Change Centre of Excellence. "The response across the region today is extremely varied and the implications for those who lag behind are severe."



#### GREEK SHIPOWNERS ACCUSE TRUMP OF LAUNCHING A TRADE WAR

Union of Greek Shipowners (UGS) president, Theodoros Veniamis has accused US president Donald Trump of launching a "trade war" and called on the European Union to better support shipping "at the political level".

Shipping has always been against protectionist policies that undermine free trade and have a negative impact on the industry, Veniamis declared when expressing extreme concern regarding the imposition of tariffs by the US on certain steel and aluminium products.

Addressing a union-backed conference in Athens, last week, Veniamis said the European Union, if it wants to remain a competitive power in shipping, should design policies which take into account the tough international competition.

"Shipping is not given the sufficient support at the political level," he said, adding that because it comprises thousands of private companies, it is "not recognised like other major industries". However, he pointed out that at the same time, "in shipping nothing should be taken for granted".

He urged the EU to learn from how the Greek state supports its shipping and underlined that in Greece shipping is accepted as a national capital by the political forces. He also referred to the continuous efforts made by Greek shipowners to maintain their leadership in global shipping, noting the industry "is the locomotive of global trade and economy".

He said "\$1 invested on the sea gives \$4 on the ground".

Veniamis said while each state should be concerned with the planning and implementation of measures to further develop its shipping industry, attention must be paid to remembering the legal framework that already exists. The development of shipping will give a country a strategic advantage in trade, increase jobs and further extend national economies.

Veniamis added Greece's voice to that of European shipowners generally in response to president Trump's decision to impose additional duties on imports. Martin Dorsman, ECSA secretary general, has said: "This protectionist decision of imposing 25% import duties on steel and 10% on aluminium will obviously have a negative impact on transatlantic relations and on global markets."

Posted 19 March 2018

<http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/greek-shipowners-accuse-trump-of-launching-a-trade-war.html>



#### OS NEWS FLOTTE DE COMMERCE, PORTS MARITIMES & INDUSTRIES NAVALES

##### NORVÈGE : LES CONDITIONS SALARIALES D'HEEREMA FONT POLÉMIQUE

Publié le 19/03/2018 16:43 | Mis à jour le 19/03/2018 18:53

Le pétrolier Statoil est sur la sellette : des employés asiatiques du navire-grue Thialf, qu'il utilise dans les eaux norvégiennes, seraient sous-payés.

Certains des salariés asiatiques de ce bateau du néerlandais Heerema marine contractors ne percevraient que 45 dollars par jour, relate la presse norvégienne. Soit 3,75 dollars de l'heure pour des journées de travail de 12 heures.

Ce niveau est bien inférieur aux normes salariales imposées dans l'offshore en Norvège, où Statoil va utiliser le navire de levage lourd pour plusieurs opérations cette année et en 2019, notamment sur son gisement Johan Sverdrup.

« Nous avons été alertés de ces bas salaires, indique Ommund Stokka, du syndicat norvégien de l'énergie Industri Energi. Nous n'avons pas l'habitude de parler de cela sur le plateau continental norvégien. » « C'est une honte », s'insurge le responsable syndical, expliquant que cela peut arriver dans le cas d'entreprises étrangères opérant à partir de ports situés dans d'autres pays, « souvent Aberdeen » (Écosse). Selon lui, « il y a peu de contrôles de la part des autorités norvégiennes, même si les navires sont utilisés sur des installations norvégiennes ».

Interrogé par la presse, Statoil s'est déclaré confiant dans le fait qu'Heerema respectait les standards que le groupe norvégien impose à ses fournisseurs.

Carole LANZI

[http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/oil-gas/30958-norvege-les-conditions-salariales-dheerema-font-polemique?\\_=1521524663881](http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/oil-gas/30958-norvege-les-conditions-salariales-dheerema-font-polemique?_=1521524663881)

##### ARMATEURS DE FRANCE : LA CGT DEMANDE LA DÉMISSION DE JEAN-MARC ROUÉ

Publié le 20/03/2018 16:32 | Mis à jour le 20/03/2018 18:57

Le torchon brûle entre les syndicats de marins CGT et Brittany Ferries, suite à la décision de la compagnie d'armer un ferry sous pavillon chypriote. La CGT demande aujourd'hui la démission de Jean-Marc Roué, président du conseil de surveillance Brittany Ferries, de la présidence d'Armateurs de France.

La commission exécutive de la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT (FNSM CGT) affirme qu'elle ne peut plus aujourd'hui travailler en confiance avec le président d'Armateurs de France « au vu de ses pratiques au sein de la compagnie maritime française et bretonne ». Armateurs de France regroupe l'ensemble des entreprises françaises de transport et de services maritimes.

Dans son communiqué, la CGT dénonce une « politique de dumping social et fiscal qui contourne les lois françaises en affrétant un navire sous pavillon chypriote ». La CGT réclame l'ouverture de négociations pour l'armement de ce navire à passagers en ligne régulière sous pavillon français premier registre, « avec un équipage de marins salariés de la Brittany Ferries sous contrat d'engagement maritime français ».

Brittany Ferries a annoncé courant janvier le lancement d'une nouvelle liaison Roscoff - Cork - Santander à compter de la fin avril. La compagnie affrète pour desservir cette nouvelle ligne le Connemara, ferry d'une capacité de 500 passagers et 195 voitures battant pavillon chypriote, auprès du groupe suédois Stena roro pour une durée de deux ans. Dans le « contexte très incertain » du Brexit, « il faut être sérieux et ne pas prendre trop de risques », avait alors déclaré Jean-Marc Roué.

[http://www.lemarin.fr/sites/default/files/2018/03/20/190318\\_fnsn\\_demande\\_demission\\_pdt\\_af.pdf](http://www.lemarin.fr/sites/default/files/2018/03/20/190318_fnsn_demande_demission_pdt_af.pdf)

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/30973-armateurs-de-france-la-cgt-demande-la-demission-de-jean-marc-roue>

##### BREIZH-NEVEZ ET ÉQUIPAGE RÉDUIT

mardi 20 mars 2018 à 11:27 (1 commentaire)

#### Communiqué de presse de la CFDT

A quelques jours de la mise en service du Breizh-Nevez, navire appartenant au Conseil Régional de Bretagne et destiné à assurer les liaisons entre Lorient et l'île de Groix, le Syndicat Maritime Bretagne - Océans s'interroge sur la décision d'effectif qui vise à fixer le nombre de marins qui assureront le fonctionnement de ce navire et, de fait, la sécurité des passagers.

Depuis Mai 2016, la Commission Centrale de Sécurité des navires travaille à la conception et à la conformité des plans du Breizh-Nevez sur la base d'une déclaration de l'armateur (la Compagnie Océane) d'armer ce nouveau roulier avec 8 hommes d'équipage. L'ensemble des plans du navire et de ses systèmes de sécurité (incendie, abandon, etc...) a donc été étudié, conçu et approuvé sur la foi de cette déclaration préalable de l'armateur.

Aujourd'hui, pour des raisons purement économiques dont la Compagnie Océane ne fait pas mystère, l'armateur propose de ramener à 7 le nombre de marins à bord. Le Syndicat Maritime Bretagne - Océans CFDT a récemment alerté la DML sur le danger que représente cette proposition qui conduit, dans des situations d'urgence « classiques sur ce type de navire », à attribuer à un seul membre d'équipage le rôle de gérer l'évacuation de l'ensemble des passagers, y compris les Personnes à mobilité réduite.

Le Syndicat Maritime Bretagne - Océans CFDT, qui participe de façon active et constructive aux travaux de la Commission Centrale de Sécurité des navires, s'interroge sur la valeur de ces travaux, dès lors qu'ils ont été menés sur la base de déclarations de la Compagnie Océane en termes d'effectif qui s'avèrent peu sincères.

Un armateur pourrait donc ainsi obtenir le feu-vert de la plus haute instance française en matière de sécurité maritime sur la base de déclarations préalables dont il sait, dès le début des travaux, qu'il ne les respectera pas ?

Le Syndicat Maritime Bretagne - Océans CFDT condamne avec la plus grande fermeté ces pratiques qui s'apparentent à un tour de « passe-passe » et à celles, bien connues, de certains armateurs étrangers qui sont prêts à s'affranchir sans vergogne de la réglementation ou à la contourner par tous les moyens dont ils disposent.

Claude Huchet,  
Secrétaire Général du Syndicat Maritime Bretagne - Océans CFDT.

Lorient le 19 mars 2018

<http://ile-de-groix.info/blog/spip.php?article13313>

#### CMA CGM

##### **CMA CGM BOUCLE UNE EXCELLENTE ANNÉE 2017**

Publié le 20/03/2018 par Caroline Briz

La plus forte progression de l'industrie du conteneur, ou du moins de ceux qui communiquent leurs résultats (ce qui n'est pas le cas de MSC, deuxième transporteur mondial) : CMA CGM signe une belle performance pour l'exercice 2017 avec une progression de 32% de son chiffre d'affaires à 21.1 milliards de dollars et un résultat net de 701 millions de dollars, là où le groupe accusait une perte de 452 millions l'an passé.

Ces résultats sont notamment liés à la bonne intégration des lignes APL de l'armement singapourien NOL (plus de 5 millions d'EVP transportés) racheté en 2016, mais également une très forte hausse des volumes transportés (+21.1% à 19 millions de conteneurs) et le lancement, en avril 2017, du service Ocean Alliance, qui couvre, avec Cosco Container Lines, Evergreen Line et Orient Overseas Container Line, plus de 40 services sur l'axe Est-Ouest.

Grâce à la remontée des taux de fret, confirmée au long de l'année 2017, le revenu moyen par EVP s'inscrit en augmentation de +9% en 2017 par rapport à 2016. CMA CGM signale également « la maîtrise des coûts unitaires », en faible hausse de 1.6%, malgré la forte augmentation du prix du fuel (+42% par rapport à 2016).

Le groupe estime que « le dynamisme des volumes transportés en 2017 devrait se poursuivre en 2018 » et qu'il devrait continuer à en bénéficier.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/cma-cgm-boucle-une-excellente-annee-2017>

#### DESSERTES DE LA CORSE

##### **DU TRANSPORT À LA PRESSE**

Le groupe La Provence, jusque-là propriétaire à 100 % du capital de Corse Presse qui édite le quotidien insulaire Corse-Matin, vient de céder 35 % pour un montant de 3,15 millions d'euros à CM Holding, un consortium de l'île présidé par François Padrona. **Il comporte 11 acteurs économiques majeurs et a été reprenue de l'ex compagnie maritime SNCM devenue Corsica Linéa.**

"Nous avons sollicité cet acteur pour ses bons résultats dans ce dossier", souligne d'ailleurs Jean-Christophe Serfati, le PDG du groupe La Provence, groupe qui demeure actionnaire majoritaire. Bernard Tapie, dans une interview au Journal du Dimanche, expliquait qu'il s'agit de prendre part au "nouveau dialogue", suscité à ses yeux par l'arrivée simultanée d'Emmanuel Macron, à l'Élysée et de Gilles Siméoni à la tête de la collectivité insulaire. Pour l'actionnaire de La Provence, il s'agit d'impliquer Corse-Matin dans cette évolution, "le journal a vocation, associé aux habitants, à aplanir les difficultés s'il y en a". C'est en outre un homme d'affaires du cru, le promoteur immobilier Antony Perrino, qui a été désigné par les actionnaires pour diriger l'entreprise. Dans une interview à Corse-Matin hier, le nouveau PDG assure que les journalistes pourront travailler en toute indépendance. Au-delà de cette mission, l'opération vise aussi, selon ses artisans, à améliorer ses résultats. Avec des pertes chiffrées par le groupe La Provence à 170 000 € en 2017, dont Anthony Perrino estime qu'elles sont peut-être "plus importantes que cela", mais aussi un bénéfice prévisionnel de 380 000 € pour 2018 selon Jean-Christophe Serfati, ce dernier estime que le titre bénéficie d'un fort potentiel de développement, si on lui applique "les bonnes recettes de La Provence". Le PDG entend par là le développement de l'événementiel, mais aussi du digital, ou encore, comme le souligne Antony Perrino, "en publiant une enquête hebdomadaire, en restaurant notre propre rubrique, et une refonte de la maquette".

Fort de 70 journalistes, le titre diffusé à 32 000 exemplaires pourrait aussi renforcer son tirage à Marseille "où il existe une importante diaspora".

Le nom du nouveau responsable éditorial en cours de recrutement devrait être connu d'ici 10 jours.

<https://www.laprovence.com/article/papier/4886545/apres-lex-sncm-cm-holding-investit-dans-corse-matin.html>

#### **CF "OUR GROUP'S GROWTH HAS BEEN DRIVEN BY THE IDEA OF PROVIDING AN ALTERNATIVE TO AIR TRAVEL."**

About Corsica Ferries-Sardinia Ferries: The Corsica Ferries group was founded by Bastia native Pascal P. LOTA in 1968, under the name Corsica Line. The first private ferry company linking Italy and Corsica, and the leading operator connecting Corsica with mainland France, it has enjoyed exponential growth and added a variety of new routes over the last 50 years. Now known as Corsica Ferries-Sardinia Ferries, the company continues to launch new lines, particularly to Sardinia, while doubling down on its existing services. About PIERRE MATTEI: After graduating from ESSEC Business School in 1988, little could Pierre imagine that he was destined to manage a major maritime transport company. Indeed, he was all set to embark on a career in banking, only to end up joining Corsica Ferries as the Financial Controller. Thirty years on, he is the company's CEO and his journey with Corsica Ferries continues. [...] The company is growing strongly. What are the main pillars of the Corsica Ferries-Sardinia Ferries group's business model and how do you differentiate yourselves from your competitors?

"The words 'open-mindedness' and 'alternative' define us and are the keys to our success. In the early years, we sought to overcome the national cabotage monopoly between Corsica and mainland France by launching a route via Italy, banking on French people being willing to first head to Italy in order to travel on to Corsica. Paradoxically, it takes less time to get from Paris to Genoa than to Nice, and the sailing distance between Corsica and Italy is shorter than that between the island and mainland France. At the beginning, this failed in the French market, largely because of the difficulty in travelling between France and Italy. Before the opening of borders, the number of security checks and unpleasant road transport conditions made it a challenging journey. Nevertheless, it was a success for foreign tourists, attracting first Germans and then Italians. After the Italian market began to struggle in the late 1980s, we subsequently started preparing for the liberalisation of passenger traffic towards European island destinations, as heralded by the European Economic Community Regulation of 1992. We devised a ten-year strategy. The opening up of the market to competition was an opportunity that we were determined to seize and we managed to smash the existing monopolies between mainland Italy and Sardinia and between mainland France and Corsica. We knew that the public operator-monopoly-subsidies loop wouldn't last forever, so we got ourselves organised and made strategic investments, including notably designing and buying faster boats. Our alternative approach is also reminiscent of the so-called low-cost model, being based on moving to cheaper ports, running quicker and more frequent services, making use of online platforms and offering cheaper prices, while maintaining high quality standards on board. Our group's growth has also been driven by the idea of providing an alternative to air travel. Since the company was established in 1968, we have launched routes to destinations that must have seemed injudicious at the time. I'm talking about going beyond the Mediterranean, which was charted territory for us, to places like the Caribbean, Venezuela and across the Channel. All the shipping operators you talk to today will tell you that flexibility is a requirement of managing a maritime transport group and that you mustn't be afraid to venture outside your comfort zone. That attitude is part and parcel of our business. We've got our bases, but we move around according to opportunities and our partnerships. And our routes have long represented an alternative, both to the prevalent business model among our competitors and with respect to other forms of transport."

Entretien complet In Kantox du 15 mars 2018

#### TRANSMANCHE

NN

#### TMCD / SHORT SEA ET PASSAGES D'EAU

##### **L'EX-FRÉTEUR NPC AUX CANARIES**

Publié le 21/03/2018 par Vincent Groizeleau

En attendant son éventuel retour dans le Déroit dans le cadre du projet Seaborne Freight, le frétier Al Andalus Express, ex-Nord-Pas-de-Calais de SeaFrance puis de MyFerryLink, a repris du service. Parti en 2016 pour l'Espagne, où il a été exploité par la compagnie FRS Iberia, le navire était en attente depuis un moment à Cadix. Il a finalement été affrété pour deux mois par Naviera Armas afin d'assurer la ligne entre Las Palmas et Puerto del Rosario. Le frétier est arrivé le 18 mars aux Canaries après un arrêt technique à Gibraltar.

Commandé initialement par la SNCF et livré en 1987 par les chantiers Normed de Dunkerque, l'ex-Nord Pas de Calais mesure 158 mètres de long pour 22,4 mètres de large. Capable d'atteindre la vitesse de 21 nœuds, il peut transporter 90 pièces de fret.

Il fait toujours partie des navires pressentis pour le projet de nouvelle liaison entre le port belge d'Ostende et Ramsgate, au Royaume-Uni. Mais cette initiative, portée par Seaborne Freight, une structure créée par des anciens cadres de MyFerryLink, a pris du retard, du fait notamment que le port d'Ostende n'est pas encore équipé pour empêcher les incursions de migrants.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/lex-freteur-npc-aux-canaries>

## OIL & GAS

NN

### OFFSHORE & TRAVAUX MARITIMES (y/c CÂBLES)

#### SEAOWL : LE VN PARTISAN INTÈGRE LE DISPOSITIF ANTIPOLLUTION DE L'EMSA

Publié le 21/03/2018 par Vincent Groizeleau

L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) a notifié à la société française SeaOwl un contrat d'affrètement pour un navire d'alerte destiné à pouvoir conduire des opérations de lutte contre les pollutions maritimes dans le golfe de Gascogne. La mission consiste à assurer une alerte à 24 heures sur la zone Vigo – Le Havre, et offrir une capacité de récupération de 1000 m<sup>3</sup> de produits polluants. C'est le nouveau VN Partisan, navire de SeaOwl basé à Brest et servant de bateau d'entraînement (plastron) à la marine française, qui remplira cette mission. Pour sa mission au profit de l'EMSA, il sera doté d'équipements spécifiques de détection et de récupération d'hydrocarbures, dont deux bras fixes de récupération, des barrages flottants et un écremeur. Ces équipements sont équivalents à ceux des bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD) affrétés par la Marine nationale, à l'image du VN Sapeur de SeaOwl, qui remplit cette fonction à la pointe Bretagne depuis 2015. Le contrat signé avec l'EMSA couvre une durée de 4 ans, avec une possibilité de renouvellement pour une période de 4 années supplémentaires. « Le VN Partisan entrera dans sa phase d'alerte une fois les derniers équipements livrés et le navire formellement accepté par l'EMSA après essais, soit vers le début du second semestre 2018. La mission EMSA étant une mission d'alerte, cela n'entraîne aucun changement pour la Marine nationale (contrat Plastron) qui est le client prioritaire du navire », souligne SeaOwl, qui précise néanmoins que la France, grâce à cette nouvelle capacité, pourra « en plus de ses moyens propres BSAD, faire appel au VN Partisan pour les opérations de lutte antipollution ».

Le VN Partisan s'ajoute à la flotte de 17 navires déjà affrétés par l'EMSA le long du littoral européen pour parer à d'éventuelles pollutions maritimes.

Construit en Norvège en 1995 et racheté fin 2017 par SeaOwl, le VN Partisan (ex-Far Service) est un ancien navire de service à l'offshore long de 83,8 mètres pour une largeur de 18,8 mètres (voir notre article détaillé). Armé sous pavillon français, il a remplacé le navire éponyme qui assurait depuis 2011 des missions de plastron au profit de la marine, ainsi que des prestations de services pour des industriels. Datant de 1977, le premier VN Partisan va être déconstruit à Brest.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/seaowl-le-vn-partisan-integre-le-dispositif-antipollution-de-lemsa>

### PROPULSION ÉLECTRIQUE, GNL & H2 – ENERGIES RENOUVELABLES

#### TEEKAY OPTS FOR DISTILLATES AS BUNKER FUEL FOR MAJORITY OF FLEET

in International Shipping News 20/03/2018

Global tanker owner and operator Teekay Tankers is likely to opt for distillates over other marine fuel options such as high sulfur fuel oil with scrubbers, to comply with the International Maritime Organization's 0.5% global sulfur cap rule, a company executive said last week.

"January 1, 2020, is just around the corner and we are all bracing ourselves for it," Ashley Noronha, the company's regional commercial operations manager, said at the IBIA Asia Bunker Symposium organized during the Asia Pacific Maritime event in Singapore.

The IMO global sulfur cap rule requires shipowners to burn 0.5% sulfur-compliant bunker fuel compared with 3.5% sulfur currently, starting January 1, 2020.

Less than two years remain for the rule to be implemented, however, confusion reigns as the industry grapples with the magnitude of the change, the possibility of additional costs, and the various marine fuel choices to comply with this rule.

Shipowners have a variety of options — distillates, other 0.5% sulfur bunker fuels and blended fuels, marine gasoil, premium ECA category fuels, HSFO with scrubbers and alternative fuels such as LNG — to comply with the upcoming rule.

Every owner would like to be optimally positioned to have a strategic advantage as IMO 2020 looms, Noronha said.

Teekay Tankers, for its part, is opting for a distillates-based solution for the majority of its fleet, he said.

"We are certainly not going to modify our existing vessels for LNG; scrubbers not to meet the deadline; [so] majority of our vessels are going to be using distillates," Noronha said.

It will also have a small percentage of its vessels using premium category ECA fuels as well as other 0.5%-sulfur compliant fuels, Noronha added.

The high costs associated with retrofitting vessels with scrubbers, the need for new port facilities to deal with sludge treatment, maintenance costs and continuous monitoring that abatement systems necessitate are some of the reasons that would likely impede its widespread adoption, Noronha said. Installation and equipment testing before putting them into actual use can also be time consuming, he added.

The availability and quality of HSFO could be a concern post-2020, Noronha noted, adding that shipowners will probably have to secure contracts for HSFO in the trading area of that particular vessel, in case they opt for scrubbers. In such a scenario, distillates are among the viable options, Noronha said.

Although stability is a concern while using distillates, that can be mostly overcome by securing fuel from reputed suppliers, Noronha added.

Compatibility is a challenge when using distillates, he said. "[However] ships for owners who are fortunate to have vessels with a lot of bunker tanks have a big advantage because then you would be able to segregate the different categories of fuels that you have."

"For our current existing vessels, we will also be looking at probably increasing the number of bunker tanks by compartmentalizing and also having the modifications made," he added.

Teekay Tankers currently owns a fleet of about 52 double-hull tankers. Its vessels are employed through a mix of short- or medium-term fixed rate time charter contracts and spot tanker market trading.

Teekay Tankers was formed in December 2007 by Teekay Corporation as part of its strategy to expand its conventional oil tanker business.

Source: Platts

<https://www.hellenicshippingnews.com/teekay-opts-for-distillates-as-bunker-fuel-for-majority-of-fleet/>

#### INTERVIEW: WHAT WILL BE THE MARINE FUEL OF THE FUTURE?

The International Maritime Organization (IMO) is standing its ground on the implementation of the 2020 Sulfur Cap having reaffirmed its position that there is no turning back with regard to the implementation date.

Nevertheless, ship owners and operators are faced with a number of worries when it comes to adhering to the new rules and investing in compliant technology. In fact, many companies are adopting the "wait and see" approach.

World Maritime News spoke with Dr. Marc Perrin, Independent Consultant for ENGIE Lab CRIGEN and Olivier Jouny, Managing Director, Total Marine Fuels Global Solutions, during Asia Pacific Maritime on the current state of play in relation to the industry's preparedness for the new rules and the most economically viable option when picking a compliant fuel.

There are several ways to get ready for the 2020 Sulfur Cap. Among the options on the table are low sulfur heavy fuel oil (HFO), marine gas oil (MGO), Exhaust Gas Treatment (scrubbers) or other alternative fuels, such as LNG, hydrogen, etc.

However, the capacity of refineries to produce a sufficient amount of low sulfur fuel oil (LSFO) for ships in time has been brought to question. On the other hand, opting for scrubbers results in other issues such as space availability, vessel stability and higher operating costs, to name just a few.

"Right after the IMO announced that the deadline would be 2020 we decided to reorganize our bunkering business and position ourselves as a global solutions provider, and not just only a product supplier. In some parts of the world, the availability of LSFO can indeed be questioned. However, as an integrated group with strong assets all along the oil chain, we are currently working with our refining and trading teams and we will be able to supply our customers with 0.5 percent sulfur fuel oil in the main hubs," Jouny said.

To LNG or not to LNG?

According to Perrin, there is only one option that is already available worldwide as a utility product and that is compliant with actual and upcoming emissions limitations.

"Indeed, lots of efforts still remain to be put in, mostly regarding investments in LNG bunkering facilities, however, LNG as a fuel is already available in most major ports and areas impacted by emissions regulations. In the most optimistic forecasts for the development of LNG as marine fuel, this specific market will represent only a few percent of the global LNG world market. So there is no global availability issue for LNG with large reserves being explored, contrarily to its competitor fuels such as LPG or methanol. And there is a good reason to think that the LNG price will probably remain low for the years to come," he said.

Perrin believes that an encouraging trend can be seen with regard to the uptake of LNG as marine fuel over the past few years.

"In February 2018, 122 LNG-fuelled marine ships were being built or sailing and 143 vessels were on order. That represents a very rapid growth considering that four years ago, in 2014, there were 56 LNG vessels, that's less than 50 percent of actual numbers," he added.

CMA CGM's decision to order nine mega LNG-fueled containerships sent a strong signal to the industry, Jouny said.

"Major shipping companies, who previously did not show great interest in LNG, are now starting to review their position and are asking us to help them reassess the case. With the recent LNG bunker supply contracts we signed with Brittany Ferries and CMA CGM, we proved that we were both strongly supporting the use of LNG as a marine fuel and that we were able to provide dedicated logistics and tailor-made solutions to our customers. We do believe that the development of logistical solutions in different ports to enlarge the network will help the development of LNG bunkering," Jouny further noted.

Image Courtesy: DNV GL

#### LPG an alternative to LNG?

Several industry players have identified LPG as a much more cost-effective alternative to LNG, which is easier to implement in practice. However, Perrin believes that LPG is not really an alternative to LNG for many reasons.

The primary argument for this rests on the limited quantities of LPG and its dependence on other industries for production, as compared to LNG which intrinsically has fuel applications.

"Secondly, LPG emits more CO2 and NOx than LNG. Thirdly, the logistic issue is not trivial and similar in complexity and cost to the LNG one. And today the main market for LPG is the use as a feedstock in the chemical industry. Last but not least, marine gas engines are designed mainly for natural gas (CNG or LNG) that is easier to burn in engines than LPG. Therefore, for all of these reasons, I don't anticipate a fast development of LPG as a marine fuel as is the actual case for LNG," he explained.

Jouny further added that LPG is not such a cost-effective solution, with prices being more volatile than for LNG as they are impacted by both crude prices and a seasonality effect. Moreover, the infrastructure is not adequately developed. What is more, investments to equip vessels with systems able to run on LPG are significant and safety issues are a real concern, he pointed out.

Image Courtesy: DNV GL

#### What about methanol?

Methanol has emerged as a potential alternative to LNG and LPG, but it remains in the shadows of more competitive fuels.

Namely, methanol is mainly produced from biomass, which means that it is produced in small quantities when compared to the global marine market needs.

"From a safety standpoint, methanol is toxic and with vapors denser than air, the risk of intoxication by inhalation or skin contact is high," Perrin stressed. "In addition, methanol flame is not in the visible range."

From a technical standpoint, the engine still needs some modifications before being able to burn this fuel, especially in respect to the risk of corrosion for the engine and the piping system and fuel tanks, Perrin continued.

Hence, the conclusion is that there is a lack of maturity in methanol engine technologies.

"Methanol has a lower energy content per unit volume than conventional fuels and LNG and requires larger onboard storage space," Perrin said.

Speaking on the potential disadvantages of methanol as marine fuel, Jouny said that its price is not competitive with that of conventional fuel or LNG.

"The production of biomethanol will play an important role in developing methanol as a fuel since it will strongly reduce the CO2 impact. However, for the moment, this is not competitive," he explained.

"The rise in Brent prices and the impact of the global gap on MGO prices could boost the sector from 2019. However, today, the potential customers of methanol as a marine fuel remain the shortsea vessels sailing in the ECA zone," Jouny said.

Image Courtesy: 2020-marine-energy

Where to invest?

As ship owners are long-term investors, LNG is really the right investment to be made, according to Perrin.

The availability of LNG and its environmental benefits have been identified as key benefits for owners. In addition, technological innovations and progress are boosting the competitiveness of LNG as compared to conventional fuels.

"This supports and boosts engineering companies, ship owners and operators, bunkering operators, in mastering this new fuel: innovative storage technologies, boil-off gas management tools (LNG Master, Smart LNG Gauge), LNG quality for engine assessment (new PKI methodology for calculating Methane Number)," Perrin said.

"So for these reasons, when it comes to investing for a couple of decades into a fleet, then definitely LNG is THE fuel of choice," he pointed out.

<https://worldmaritimeneeds.com/archives/247762/what-will-be-the-marine-fuel-of-the-future/?uid=83480>

## CROISIÈRES & YACHTING

Publié le 21/03/2018 par Vincent Groizeleau

LANCÉE EN 2015 SUR LE MARCHÉ ASIATIQUE, SKYSEA CRUISE LINE, SOCIÉTÉ COMMUNE DE L'ARMATEUR AMÉRICAIN RCCL ET DU VOYAGISTE CHINOIS CTRIP, VA CESSER SES ACTIVITÉS D'ICI LA FIN DE L'ANNÉE. C'est ce qu'ont annoncé ses actionnaires. La compagnie exploite depuis ses débuts un seul navire, le SkySea Golden Era. Il s'agit de l'ancien Celebrity Century, un navire de 71.500 GT et 907 cabines mis en service en 1995 et qui avait été transféré depuis Celebrity Cruises, filiale de RCCL, vers la joint-venture créée par le groupe américain et Ctrip. Ce paquebot va finalement être repris par le groupe allemand TUI pour sa filiale Marella Cruises (ex-Thomson) au Royaume-Uni, au sein de laquelle il devrait être intégré en décembre prochain et prendre le nom de Marella Explorer 2.

La fin de Ctrip constitue un nouveau revers pour l'industrie de la croisière en Asie, où le marché, bien qu'en croissance, ne se révèle pour le moment pas à la hauteur des ambitions affichées ces dernières années par les armateurs occidentaux. Faute d'un développement suffisant, la plupart des compagnies ont réduit leurs capacités déployées en Extrême-Orient. <https://www.meretmarine.com/fr/content/ctrip-et-rccl-mettent-fin-leur-compagnie-chinoise>



ÉO-LIENS, HYDRO-LIENS ET AUTRES EMR

le marin jeudi 22 mars 2018

ÉNERGIES MARINES

9

## L'éolien en mer, vedette malgré lui du débat sur la programmation de l'énergie

L'amendement controversé du gouvernement sur l'éolien en mer a été rejeté au Sénat. Le débat autour de la technologie est, lui, désormais bien ouvert.

Il est parfois des concomitances qui posent question. Celle du dépôt au Sénat par le gouvernement d'un amendement sur l'éolien en mer, le jeudi 8 mars (« le marin » de la semaine dernière), alors même qu'allait s'ouvrir, le lundi 19 mars, le débat public sur la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), en est une.

D'autant que, à en croire les débats, certains sénateurs ont appris par la presse l'existence du texte visant à donner l'autorisation au gouvernement d'annuler les deux premiers appels d'offres éoliens en mer en cas d'échec de la renégociation des tarifs d'achat de l'électricité.

L'urgence fait parfois force de loi. Mais elle n'a guère été du goût des sénateurs. Ils ont vu une grosse ficelle dans le procédé du gouvernement. « Si le Sénat adopte cet amendement, il prendra la filière et certaines régions en pleine face. S'il le rejette, il endossera la responsabilité de la non-réalisation de milliards d'euros d'économies du fait de l'impossibilité d'engager des renégociations »,

a dénoncé Jean-François Rapin. Le sénateur LR du Pas-de-Calais (et président de l'Association nationale des élus du littoral) a certes voté en faveur de l'amendement, « pour respecter la décision démocratique du parc naturel marin des trois estuaires » contre le parc éolien en mer de Dieppe - Le Tréport.

### Les oppositions confortées

Il a soulevé, cela dit, une autre portée du texte. « Il suscite des espoirs chez ceux qui ne souhaitent pas voir ce genre d'équipements à proximité de leurs côtes », a-t-il souligné.

Rien n'est plus vrai. Car à l'annonce du dépôt de cet amendement, les opposants à l'éolien en mer ont retrouvé de la vigueur. Les partisans de la technologie n'ont pas déserté, non plus. L'espace médiatique. Cinq dirigeants d'entreprises parmi les plus impliquées dans la filière se sont offert une tribune dans *Le Monde* pour dénoncer le risque de « gâchis indus-



L'amendement « suscite des espoirs chez ceux qui ne souhaitent pas voir ce genre d'équipements à proximité de leurs côtes », a souligné le sénateur du Pas-de-Calais et président de l'Anel, Jean-François Rapin.

triel » à retarder le développement de l'éolien en mer en France.

Jusqu'au 30 juin, avec le débat public sur la PPE, il appartient désormais à tous les citoyens de se prononcer sur le futur modèle énergétique de la France jusqu'en 2026. Pas sûr que l'éolien en mer, dont aucune turbine n'est encore implantée au large de l'Hexagone, aurait suscité beaucoup de controverse en comparaison, entre autres, avec le nucléaire.

Avec l'amendement du gouvernement, chacun est désormais au

courant de l'existence d'enjeux liés à la technologie, notamment en termes de coût pour les finances publiques, et donc pour les contribuables. Était-ce l'effet recherché ?

Loïc FABRÈGUES

**2023 et 2028 sont les deux années pour lesquelles la PPE va fixer des objectifs à atteindre pour chaque filière énergétique.**

Ouest-France  
Vendredi 16 mars 2018

## Bretagne / Côtes-d'Armor

9

# Idées fausses et questions sur les éoliennes en mer

Autour du projet d'Alles Marines, les opinions les plus contrastées s'expriment. Certains avis péremptores sont surprenants. Florilège de ce qui a pu se dire et d'interrogations en suspens.

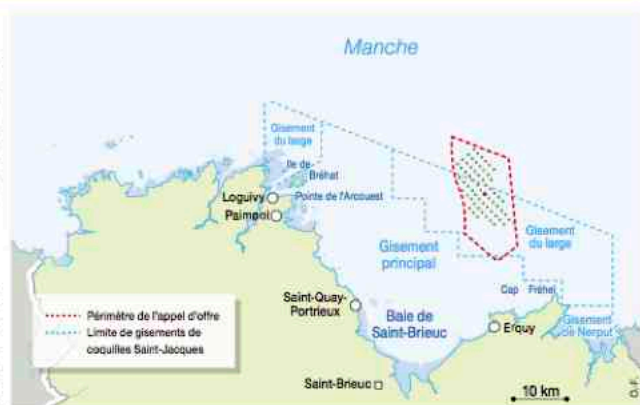
Quid des câbles, de l'eau trouble, du bruit ?

### « Les pêcheurs perdront leur travail, et la criée d'Erquy ne servira plus à rien »

Un ingénieur à la retraite, adhérent de Gardoz les caps, association qui regroupe des opposants aux éoliennes, prévoyait la mort de la pêche et la fermeture de la criée d'Erquy si les éoliennes se construisaient. C'est assez excessif... La pêche sera autorisée entre les éoliennes. Par ailleurs, les criées vendent en majorité la pêche des navires hauturiers, qui travaillent au large, loin de la baie de Saint-Brieuc.

### « Les éoliennes seront installées en plein dans le gisement de coquilles Saint-Jacques »

Il ne faut pas confondre le gisement principal, dans lequel la pêche est limitée à 45 minutes, deux jours par semaine (en novembre, décembre, janvier et mars), et le gisement au large, ouvert seulement un mois par an, où on pêche pendant cinq heures. La densité n'est pas la même. Il y a environ 610 000 coquilles au km<sup>2</sup> sur le gisement principal, et 90 000 coquilles dans la zone des futures éoliennes. « De plus, fait remarquer Alain Coudray, président du comité départemental des pêcheurs, les éoliennes étaient prévues au sud du périmètre de l'appel d'offres. Nous avons obtenu qu'elles soient repoussées plus au nord. »



### « Les pêcheurs n'auront plus le droit de travailler »

Faux, le préfet maritime a autorisé la pêche entre les éoliennes. Et les rangées d'éoliennes ont été positionnées en fonction des habitudes des pêcheurs, dans le sens du courant. C'est-à-dire selon une orientation nord-nord-ouest/sud-sud-est.

### « Les éoliennes vont gâcher le paysage en mer »

On les verra, c'est sûr. Alles Marines a fait un travail de communication sur l'impact visuel, avec des photomontages. Gardaz les caps a confronté ses propres photomontages, montrant des éoliennes trois fois plus grandes, en expliquant que le cer-

veau s'intéresse à la zone de lecture, la partie centrale d'une image.

Anne KIESEL.

Lire aussi page France / « Éolien en mer, controverse sur les tarifs »



Les éoliennes reposent sur des fondations « jacket », à trois pieux.

### Quelles seront les contraintes de navigation ?

Pendant le chantier, seuls les navires liés aux travaux seront autorisés à pénétrer dans la zone. Ensuite, la navigation sera autorisée pour les bateaux de moins de 25 m, sauf dans un rayon de 50 m autour de chaque éolienne et de 200 m autour de la sous-station électrique. Le chalut et la drague seront autorisés dans le sens des lignes d'éoliennes. Seule la « zone de convergence des câbles », au centre du parc, sera interdite. Aucune restriction pour les arts dormants (casiers, filets, palangres, etc.)

Le sol sera-t-il maillé de câbles ?  
Alles marines s'est engagé à ensouli-

ler (enfour) au maximum les câbles, notamment tous ceux qui traversent les couloirs de pêche. Les pêcheurs, eux, demandent que 100 % des câbles soient ensouillés, y compris dans les zones rocheuses. « On sait que c'est possible », assure Alain Coudray.

### Les carottages, en cours actuellement, engendrent peu de turbidité. Mais qu'en sera-t-il lors de la phase de construction ?

Les pêcheurs redoutent l'impact des travaux sur le naissain de coquilles et sur les espèces benthodémersales (proches du fond ou sur le fond). « Le comité des pêches a bataillé pour que les études de bruit et de turbidité soient intégrées dans les arrêtés préfectoraux, explique le président du comité des pêcheurs. Avant de commencer les travaux, Alles Marines devra en présenter les résultats. »

Les premières études réalisées lors des demandes d'autorisation montraient que les sédiments fins seront de l'ordre de 20 mg/l et tomberont rapidement à moins de 1 mg/l à la fin du forage.



### L'ACTUALITÉ DES PORTS DE COMMERCE

#### NORTH SEA PORT CONCRÉTISE SON UNION PAR UN NAVIRE DE SONDAGE PARTAGE

Les ports néerlandais de Flessingue et Terneuze, et leur homologue belge Gand, désormais réunis sous la bannière de North Sea port, ont baptisé l'HARMONIE le 19 mars. Symbole de la nouvelle union portuaire, le navire est voué à assurer les sondages hydrographiques dans le chenal d'accès de Wielingen qui longe la côte de Zélande et conduit les navires à Flessingue. Il opérera aussi dans les bassins portuaires situés de part et d'autre de l'Escaut et sur le canal Gand-Terneuze. Le nom, en

mémoire du premier navire de mer ayant remonté le canal Gand-Terneuze en 1827, symbolise l'alliance portuaire inédite car transfrontalière, concrétisée fin 2017 entre la Flandre belge et la Zélande néerlandaise. L'HARMONIE a été construite chez Next Generation shipyard, à Lauwersoog aux Pays-Bas. Avec 15,09 mètres de longueur hors tout, il a coûté 925 000 euros aux trois ports.

In Le Marin du 19 mars 2018

#### PRES DE 2 MILLIARDS D'EUROS POUR LA MODERNISATION DU PORT D'ABIDJAN

La Côte d'Ivoire investit 1.100 milliards de francs CFA (environ 1,7 milliard d'euros) dans les travaux de modernisation du port d'Abidjan, pour soutenir son "économie émergente", a affirmé jeudi 15 mars le ministre ivoirien des Transports, Amadou KONE. "Le montant global des investissements dans le secteur portuaire, sur la période de 2012 à 2020, s'élève à environ 1.100 milliards de FCFA", a déclaré Amadou KONE, qui s'exprimait lors de l'inauguration d'un nouveau quai. Ces investissements dans le port d'Abidjan, leader en Afrique de l'Ouest et point de passage de 90 % des échanges ivoiriens avec l'extérieur, concernent "l'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi, dont l'inauguration est prévue pour fin 2018", ainsi que "la construction d'un second terminal à conteneurs qui devrait être achevée vers la fin de l'année 2

#### DE NOUVEAUX ENTREPOTS LOGISTIQUES A NANTES CHEVIRE

Un vaste bâtiment de 24 000 m2 verra le jour dans moins d'un an sur la rive sud de la Loire. Le port de Nantes Saint-Nazaire vient d'attribuer au groupe familial rennais Legendre, spécialisé dans la construction, l'immobilier et l'énergie, une autorisation d'occupation temporaire de 30 ans sur une parcelle de 6 hectares pour proposer des solutions logistiques aux entreprises. Le groupe Legendre a mandaté Blot immobilier pour commercialiser l'ensemble de l'opération. Un premier industriel, qui ne souhaite pas être identifié pour le moment, s'est déjà officiellement positionné pour réserver deux cellules de 6 000 m2 dans le bâtiment qui sera « un entrepôt dernière génération de classe A, rare à Nantes », précise Olivier ROUALEC, directeur général du groupe Legendre. D'autres entreprises ont aussi manifesté de l'intérêt pour les deux cellules restantes. Après l'obtention du permis de construire, les travaux pourront démarrer avant cet été.

In Le Marin du 20 mars 2018

#### HHLA TIRE SON EPINGLE DU JEU EN 2017

Tant en trafics qu'en résultats financiers, l'année 2017 est synonyme de croissance pour Hamburger Hafen und Logistik AG. Ce développement est porté par ses activités portuaires et multimodales. La réorganisation des alliances au printemps 2017 a impacté l'activité de plusieurs entreprises de manutention de conteneurs : certaines à la baisse à l'image d'Eurogate affectée aussi par la faillite de Hanjin Shipping, d'autres à la hausse à l'instar du groupe Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). L'an passé, ce dernier a traité 7,2 M EVP, un trafic en hausse de 8,1 %. Près de 96 % de ce volume a été manutentionné sur ses trois terminaux à conteneurs de Hambourg dont le nombre de boîtes s'apprécie de 8,3 %. Le solde provient de ses activités portuaires à Odessa dont la croissance, plus modérée, s'élève à 3,4 % pour un trafic de 300.000 EVP. Deuxième métier de HHLA, le transport intermodal terrestre suit une tendance analogue. Avec une croissance de 5,2 %, le groupe déclare le traitement de 1,5 M EVP acheminés, aux trois quarts, par rail, le reste par route. Pour soutenir le développement de son offre ferroviaire en Europe, sa filiale Metrans a annoncé la commande de dix nouvelles locomotives fret de type TRAXX F140MS auprès du constructeur Bombardier. Les premières livraisons sont prévues d'ici fin mars et porteront le parc propre de locomotives de Metrans à une trentaine d'unités. La croissance des trafics de HHLA en 2017 se vérifie aussi dans ses résultats financiers. En hausse de 6 %, son chiffre d'affaires s'élève à 1,25 milliard d'euros et dégage un bénéfice d'exploitation de 173 millions d'euros en augmentation de 5 %. Les activités portuaires sont à l'origine de 98 % des revenus du groupe et de 90 % de son résultat d'exploitation.

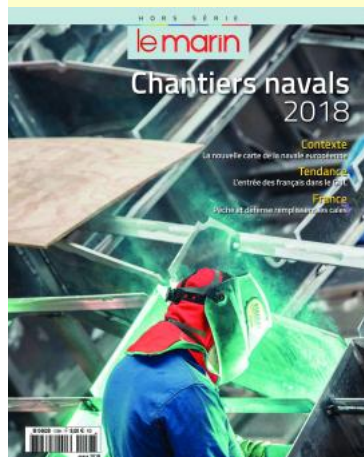
In L'Antenne du 20 mars 2018

#### BPA: PORTS TO REFLECT A 'NO DEAL' BREXIT SCENARIO

The British Ports Association has published a new strategic report, which calls on the UK Government to deliver on the Prime Minister's pledge of 'frictionless' trade after Brexit. Following an agreement between UK and EU negotiators on the terms of a transition deal and ahead of the EU Council meeting later this week, the ports are calling for a pragmatic deal with the EU on both customs and regulatory recognition that allows both British and European businesses to get their goods across borders as quickly as possible. Although the report, titled 'A Brexit Dividend', outlines the potential opportunities for ports, the Association has warned that the direction of travel is increasingly heading towards a situation where border arrangements at ports will reflect a 'no deal' Brexit scenario. "A potential Brexit free trade deal will be welcomed by many in the sector but this is unlikely to cover border processes. In terms of border operations the impact of leaving the Customs Union and Single Market is now fast becoming a 'no deal' scenario for ports. Indeed this means that new border controls on UK-EU trade are likely to be unavoidable and that delays at certain ports and important trade gateways are a distinct possibility," Richard BALLANTYNE, Chief Executive of the British Ports Association, said. The report sets out potential opportunities for ports post-Brexit on free ports, port connectivity, planning, the regulatory regime, and fisheries. The report sets out the industry's position on other potential opportunities in a number of areas such as free ports, port connectivity, planning, the regulatory regime, and fisheries. "This report shows that there are substantial potential benefits to leaving the EU for our ports and wider maritime sector. However, in order to realise these benefits, we first need to get a deal that prevents delays and disruption at our ports," David DINGLE CBE, Maritime UK Chairman, said. "It is in both the UK and EU's interest to get that deal. Failure to get that frictionless deal will not only see delays and disruption at ports like Dover, Holyhead and Portsmouth, but also in the EU at ports like Zeebrugge, Calais and Dublin."

In World Maritime News du 21 mars 2018

## CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS NAVALES



Le hors-série du marin consacré aux chantiers navals vient de paraître. Une lecture indispensable pour prendre le pouls des chantiers français dans un contexte mondial et surtout européen quelque peu bousculé.

L'arrivée de l'italien Fincantieri à la tête du chantier de Saint-Nazaire a en effet rebattu les cartes de la navale européenne, particulièrement performante dans le secteur des paquebots. Les commandes sont là et les grands constructeurs s'organisent pour trouver des espaces disponibles, quitte à racheter des chantiers en difficulté. La France tire son épingle du jeu, grâce aux paquebots mais aussi aux carnets de commandes des petits et moyens chantiers. La reprise des achats de bateaux neufs pour la pêche et les commandes de navires militaires remplissent en effet les cales hexagonales.

Hors-série « Chantiers navals 2018 », 56 pages, 9 euros. Disponible en kiosque et sur la Boutique marine.

NB : il y a des lectures plus réjouissantes que d'autres ... Celle là en est une ...

#### LA CROISIÈRE EN EAUX TROUBLES DES BATEAUX COUACH

Jean Botella Publié le 19/03/2018 à 11h19

La croisière en eaux troubles des bateaux Couach

En 2012, Couach inaugurerait le yacht baptisé La Pellegrina. © Jean-Pierre Muller/AFP

Ce chantier naval girondin, longtemps réputé dans le monde entier, donne le change avec ses yachts de luxe et ses vedettes militaires. En réalité, il prend l'eau. Nos informations.

Champagne ! Le 16 mars 2017, c'était l'affluence sur le port du canal de Gujan-Mestras, dans le sud du bassin d'Arcachon. Ce matin-là, une foule de salariés du chantier naval Couach s'était rassemblée pour assister à l'événement de l'année : la mise à l'eau d'Armonee, un superbe yacht de 23 mètres à 3 millions d'euros. Son propriétaire, qui selon nos informations n'est autre que Marc Simoncini, le fondateur de Meetic, n'a pas mégoté sur les aménagements : trois cabines luxueuses, dont

une suite parentale avec salle de bains contiguë, un salon VIP, du marbre, de la mosaïque et du bois blond à profusion. Le tout propulsé par deux moteurs MAN de 12 cylindres, de quoi atteindre 24 nœuds (44 kilomètres-heure) en vitesse de croisière et 34 nœuds (63 kilomètres-heure) en vitesse de pointe !

Un joli coup. Hélas insuffisant pour remettre à flot les finances de cet ex-fleuron français de la construction navale (252 salariés). Depuis 2013, la filiale du groupe Nepteam, créée par l'homme d'affaires Florent Battistella, a cumulé 43 millions d'euros de pertes (dont 1,5 million en 2016, pour un chiffre d'affaires de 56 millions). D'après les comptes, déposés au greffe du tribunal de commerce de Bordeaux, ses capitaux propres sont négatifs de plus de 19 millions d'euros et sa dette atteint un total de 128 millions d'euros. Difficile de compter sur la maison mère pour lancer des bouées de sauvetage : elle aussi accuse des pertes, et son endettement dépasse 77 millions d'euros. Un paradoxe, alors que le marché est à nouveau en plein boom. "Le segment des bateaux de petite et moyenne tailles, jusqu'à 12 mètres, est dynamique. Celui des navires de 18 à 30 mètres est aussi assez soutenu", confirme Yves Lyon-Caen, le président de la Fédération des industries nautiques.

Le pari risqué des grand yachts

Créée en 1897 par Albert Couach, un fabricant de moteurs pour la marine, l'entreprise a longtemps joui d'une solide réputation pour la qualité de ses fabrications sur mesure. Sous la houlette de Guy Couach, le petit-fils du fondateur, ses bateaux de 5,80 à 19 mètres, taillés pour la navigation sur l'océan, ont ravi pendant des années les loups de mer. "A la fin des années 1970, nous en sortions deux par semaine !", se souvient Maria Pedrosa, déléguée syndicale CFDT à Gujan-Mestras.

Couach s'est pourtant éloigné de ce qui faisait son ADN quand, en 1985, son patron a pris la décision de repositionner l'entreprise sur le créneau des grands yachts de 16 à 40 mètres, un marché alors en forte croissance dominé par les Italiens, les Anglais et les Américains. Le début d'une longue série de déconvenues. Trop brutal, ce changement a déstabilisé le chantier, confronté à de nouvelles exigences techniques. Il a aussi perturbé ses clients traditionnels, qui ont commencé à s'éloigner. Autre grand nom de la construction navale, Bénéteau a connu ce même genre de mutation. Mais, pour éviter les récifs, l'entreprise a conservé ses gammes d'origine et, surtout, a pris son temps : quinze ans pour mener à bien la diversification dans les gros bateaux avec les marques Prestige et Monte Carlo Yachts.

Les repreneurs se suivent...

En 1996, Guy Couach a cédé son chantier déjà mal en point à l'industriel bordelais Didier Cazeaux, mais le repreneur n'a pas réduit la voilure. Au contraire, il a poursuivi la fuite en avant en signant un contrat avec un milliardaire russe pour la construction d'un yacht de 50 mètres, facturé plus de 30 millions d'euros, La Pellegrina. "Il a demandé beaucoup trop de temps de travail de bureau d'études au détriment d'autres projets. C'est une des raisons pour lesquelles le chantier a coulé", explique Pierre Couach, le fils de Guy, ex-DG, aujourd'hui patron de Yachts d'exception, une société de courtage en bateaux sur mesure. L'aventure a coûté trop cher en études, mais aussi en bâtiments et en outillage. Endetté jusqu'aux hublots, le chantier n'a pu éviter la faillite en 2009.

Deux ans plus tard, Couach a de nouveau changé de mains. Fabrice Vial, un industriel de la menuiserie, s'est attelé au redressement. Mais au lieu de tirer les leçons du passé, il a lui aussi visé le créneau des mégayachts. Un nouveau contrat pour un 50 mètres a ainsi été signé avec un autre client russe. Le patron n'en verra jamais la livraison. A l'été 2011, il a été assassiné sur son précédent bateau, dans le golfe de Porto-Vecchio... C'est dans ce contexte dramatique que Florent Battistella est monté à bord. Ex-directeur général de Converteam, une ancienne filiale d'Alstom reprise en LBO par ses cadres, le dirigeant a fait fortune lors de la vente de la société à General Electric. Il a alors investi tous azimuts : aéronautique, hôtellerie, vigne et nautisme, avec Zodiac et Couach...

Plutôt que de relancer la plaisance, la nouvelle équipe a privilégié les commandes militaires. "Ces contrats ont un avantage, ils assurent une charge de travail sur plusieurs années. Mais ils ont aussi des inconvénients, comme les implications politiques et la corruption. Surtout, ils s'arrêtent brusquement", souligne un expert. Battistella en a vite fait l'expérience. A son arrivée, il a hérité d'un contrat signé par ses prédécesseurs pour deux patrouilleurs de 22 mètres destinés au Yémen. Mais la guerre civile a empêché la livraison. Payés en partie seulement, les deux bateaux rouillent aujourd'hui dans le port d'Arcachon.

Il y a deux ans, Couach a aussi signé un deal de sous-traitance avec le chantier allemand Lürssen pour fabriquer 79 "intercepteurs" rapides au profit de l'Arabie saoudite. Cette fois, pas de problème, sauf que le contrat s'achève au printemps, et qu'il n'y a rien d'autre pour assurer la relève... Faute d'un effort commercial suffisant, les projets en matière de plaisance sont devenus rares. Pour faire tourner le chantier, la construction d'un yacht de 37 mètres a bien été lancée... mais il n'est pas vendu. En novembre, l'entreprise a annoncé la signature de trois contrats pour des bateaux de 11, 15 et 19 mètres. "Ces projets occuperont seulement une cinquantaine de personnes", déplore Maria Pedrosa, la déléguée CFDT. Couach n'a pas fini de naviguer à vue...

<https://www.capital.fr/entreprises-marches/la-croisiere-en-eaux-troubles-des-bateaux-couach-1278172>

## VIDÉO

HERVÉ GUILLOU : QUELLE STRATÉGIE POUR L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE ?

<https://www.lopinion.fr/blog/secret-defense/herve-guillou-quelle-strategie-l-industrie-navale-francaise-145270>

## VERS UN CONTRAT DE FILIÈRE DES INDUSTRIES MARITIMES, NAUTIQUES ET NAVALES FRANÇAISES

La filière des industries maritimes, nautiques et navales françaises se félicite de la décision du Conseil National de l'Industrie, intervenue lundi 26 février, de renforcer son Comité Stratégique de Filière.

Aujourd'hui, la filière en pleine croissance emploie directement plus de 90 000 personnes, réalise plus de 27 milliards d'euros de chiffre d'affaires et exporte son savoir-faire.

Structurée autour du Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN), du Syndicat des Énergies Renouvelables (SER), de la Fédération des Industries Nautiques (FIN), d'entreprises intervenant dans toutes les énergies hydrocarbures et dans les énergies renouvelables (EVOLEN), l'industrie maritime, nautique et navale peut relever les défis identifiés par le Conseil National de l'Industrie autour de thématiques transversales et structurantes telles que : la Recherche & Développement, l'export, la transformation numérique des entreprises, la formation, les emplois et compétences.

Un comité exécutif du Comité Stratégique de Filière présidé par Hervé GUILLOU, Président du GICAN et Président de Naval Group, se réunira dès le 12 avril pour envisager les premières orientations d'un contrat de filière à proposer au Conseil National de l'Industrie. Ce conseil sera composé des Présidents d'EVOLEN, de la FIN et du SER : Dominique BOUVIER, Yves LYON-CAEN et Jean Louis BAL et de quatre dirigeants de la filière réunie, dont deux PME/ETI. La composition du Comité Stratégique de Filière et les premières orientations du contrat de filière – travaillé par les comités dédiés – seront à l'ordre du jour de cette première réunion.

## EVOLEN

EVOLEN représente un réseau de près de 1 350 adhérents - 250 sociétés et 1 100 professionnels - dont l'expertise couvre toutes les énergies : hydrocarbures et énergies renouvelables (offshore, éolien, géothermie, EMR, stockage CO2, biomasse...). EVOLEN favorise la diffusion des connaissances scientifiques et techniques entre ses membres individuels, professionnels, tout en soutenant le développement de réseaux interprofessionnels. EVOLEN a pour vocation de promouvoir dans le monde l'excellence technologique et industrielle de la France dans le domaine des énergies.

Contact EVOLEN

Sylvie LE BRUN : [s.lebrun@evolen.org](mailto:s.lebrun@evolen.org)

En savoir plus : [www.evolen.org](http://www.evolen.org)

Le GICAN\*, fédérateur de l'industrie navale française

\*Groupement des Industries de Construction et Activités Navales

Le GICAN, syndicat professionnel français, rassemble plus de 180 industriels du domaine naval et maritime. Il réunit les grands maîtres d'œuvre, systémiers et équipementiers ainsi que les PME/ETI qui concourent à la conception, la construction, la maintenance et la mise en œuvre de navires militaires, des navires de commerce de moyens et grands tonnages, ainsi que des navires spécialisés et participent à l'émergence des Énergies Marines Renouvelables. Dans un contexte de maritimisation de l'économie mondiale, l'ambition du GICAN est de favoriser le développement de l'industrie maritime française pour lui permettre de jouer un rôle de premier plan dans la valorisation, la sécurisation et la protection des espaces maritimes, aéro-maritimes, sous-marins et côtiers.

Contact GICAN

Anne DE VILLOUTREYS : [anne.devilloutreys@gican.asso.fr](mailto:anne.devilloutreys@gican.asso.fr)

En savoir plus : [www.gican.fr](http://www.gican.fr)

twitter : @Gican\_InduNav ; linkedIn : GICAN COMMUNICATION

Le Syndicat des énergies renouvelables (SER)

Le Syndicat des énergies renouvelables regroupe plus de 380 adhérents, représente un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros et 100 000 emplois. Elle est l'organisation professionnelle qui rassemble les industriels de l'ensemble des filières énergies renouvelables : biomasse (FBE), bois, biogaz, biocarburants, éolien, énergies marines, géothermie, hydroélectricité, pompes à chaleur, solaire photovoltaïque (SOLER), solaire thermique et thermodynamique.

Contact SER

Françoise JOUET : [francoise.jouet@enr.fr](mailto:francoise.jouet@enr.fr)

Pour en savoir plus : [www.enr.fr](http://www.enr.fr)

twitter : @ser\_enr - LinkedIn : Syndicat des énergies renouvelables

La Fédération des industries nautiques (FIN)

La Fédération des Industries Nautiques (FIN) a pour vocation de défendre, représenter et promouvoir les métiers de la filière nautique française, en France et à l'international. Elle compte près de 600 adhérents, regroupés en 11 métiers de l'industrie et des services nautiques, représentant plus de 80% du chiffre d'affaires de la profession.

Pour en savoir plus : [www.fin.fr](http://www.fin.fr)

## NOVATIONS ET TECHNIQUES

Tour de l'actualité du Pôle Mer Bretagne Atlantique - Mars 2018



<http://p5qx.mj.am/nl2/p5qx/16jos.html>

### LE NAVIRE AUTONOME PASSE SES TESTS ANTICOLLISION

Publié le 21/03/2018 16:54 | Mis à jour le 21/03/2018 19:56

Rolls-Royce a franchi un seuil supplémentaire pour ses solutions autonomes avec des tests réussis d'évitement d'abordage en présence d'autres navires. Ces tests ont été effectués avec le navire autonome Arcims développé par la compagnie britannique Atlas elektronik pour la lutte contre les mines.

Première cliente de ces navires avec plusieurs exemplaires commandés, la Royal Navy était directement intéressée par ces tests développés dans le cadre du programme de recherche Maxmas (machine executable collision regulations for marine autonomous systems) dont l'objet est de développer une machine intelligente capable de réagir aux règles de navigation et notamment à celles de priorité définies par le règlement international Colreg. Mission accomplie, y compris avec des navires classiques ayant délibérément enfreint les règles pour cet exercice.

Ce programme de 1,4 million d'euros associe la société de classification Lloyd's register, l'institut de recherche Warsah maritime academy de l'université de Southampton, l'université de Belfast et Atlas elektronik. Rolls-Royce, qui a déjà démontré comme son concurrent Wärtsilä la possibilité d'opérer des manœuvres à distance sur un navire, abat la barrière psychologique qui voulait qu'un navire autonome puisse difficilement cohabiter avec des navires classiques dans des conditions normales de navigation.

Frédéric AUVRAY

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/chantiers-navals/30984-le-navire-autonome-passe-ses-tests-anticollision>

### GRÂCE À DES BOÎTIERS ÉLECTRONIQUES EMBARQUÉS, LES CONTENEURS MARITIMES ET LES WAGONS DE FRET DEVIENNENT INTELLIGENTS ET CONNECTÉS. CES TECHNOLOGIES FACILITENT LEUR SUIVI ET CELUI DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES.

Rendre intelligents et connectés les objets mobiles, tels les conteneurs maritimes et les wagons de fret... C'est la finalité de la technologie développée par la start-up marseillaise Traxens, sur la base d'un boîtier électronique de géolocalisation, et de micro-capteurs intégrés, aux fonctionnalités aussi diverses que la détection de mouvement, de choc, de température ambiante, de pression, d'humidité ou encore de l'état ou de l'usure des conteneurs auxquels ils sont fixés.

Ces boîtiers intelligents recueillent l'ensemble des informations et les transmettent en temps réel par le réseau GSM, via la plate-forme Cloud de Traxens, aux opérateurs de transport et à leurs clients. La start-up a déjà équipé 5.000 conteneurs de l'armateur français CMA-CGM et autant du suisse MSC. CMA-CGM a d'ailleurs décelé très tôt le potentiel de la solution Traxens en investissant dès le début dans la start-up.

« Notre technologie permet un suivi de bout en bout des marchandises lors de leur transport maritime et terrestre vers et depuis les ports », indique Jacques Delort, directeur général de Traxens. Les boîtiers, qui enregistrent le plan de voyage des conteneurs, en mesurent les paramètres requis et déclenchent des alertes si ces derniers ne sont pas conformes au plan de voyage. « Ils sont intelligents pour comprendre la situation et alerter d'une anomalie », précise Jacques Delort. Les boîtiers de Traxens sont ainsi capables de détecter une ouverture de porte de conteneur dans une situation anormale, ou un retard du conteneur.

« Cette solution constitue le futur de la digitalisation du transport maritime, d'autant qu'elle permettra d'avoir une analyse prédictive des flux de conteneurs », expose Maurizio Aponte, directeur général Europe de MSC. Selon la compagnie, les demandes d'entreprises d'import/export affluent pour tester la solution, au point d'estimer en équiper 5.000 conteneurs de plus d'ici à trois ans.

#### Traxens équipe aussi des wagons de fret

La technologie de Traxens séduit aussi le secteur ferroviaire, qui y voit un moyen efficace pour digitaliser le fret et le rendre plus compétitif. C'est le cas de SNCF Logistics. La branche transport et logistique de la SNCF a lancé mi-2017 son offre Train Fret Digital pour les industriels, les loueurs de wagons et les opérateurs tractionnaires. Cette offre a pour but de collecter en temps réel les informations transmises par les boîtiers de Traxens fixés sur les wagons afin de faire un suivi précis pour tracer les marchandises. « L'atout économique de la solution est de créer un réseau radio embarqué peu énergivore, qui fait communiquer un groupe de wagons entre eux, avant que l'un d'eux désigné comme wagon maître envoie toutes les informations vers la plate-forme Cloud de Traxens interfacée avec notre système d'information client », souligne Paul Sessego, directeur charbon et acier de Fret SNCF.

La détection de l'état technique ou de l'usure des wagons par les boîtiers embarqués permettront aux loueurs de train d'optimiser la maintenance, la gestion et l'utilisation du parc de wagons. SNCF Logistics entame, à ce propos, un test qui porte sur 220 wagons connectés de bobines d'acier d'Arcelor-Mittal pour optimiser la gestion du parc de wagons et en réduire le coût. Cette expérience sera déployée à terme sur 5.000 wagons.

En attendant, SNCF Logistics et Traxens ont effectué un premier test sur un train de 55 wagons de fret connectés de Saint-Gobain pour alimenter une fonderie en matières premières. L'idée était d'automatiser la composition des trains en gare. « Surtout, cette expérience permet d'automatiser les essais de freins, une première mondiale », se targue Paul Sessego. Alors que le millième wagon vient d'être connecté, la SNCF voit dans la technologie Traxens des applications prometteuses comme l'automatisation de la sécurité des trains en circulation, une première étape vers le train de fret autonome.

Bruno Mouly

<https://www.lesechos.fr/thema/030143344022-conteneurs-et-wagons-connectes-tracent-les-flux-de-marchandises-2162631.php>



### LA BALISE E-NARWHAL EN 3 POINTS :

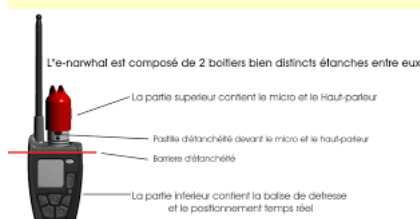
C'est une balise de prévention et d'alerte. Son GPS intégré, lui permet d'envoyer en continu sa position sur un canal VHF marine. Son large écran indique l'évolution en temps réel des autres balises sur zone.

Elle permet de communiquer en vocal sur un canal VHF, ou de basculer sur le 16.

En cas de détresse, elle possède une fonction de type émetteur AIS MOB (Homme à la mer), permettant à tous les bateaux sur zone de recevoir et positionner l'alerte.

La e-narwhal a été développée pour des applications particulières telles que les structures de plongée qui souhaitent avoir la position des plongeurs dès leurs arrivées en surface (prévention de la dérive), les plongeurs qui voyagent à l'international (sécurité) ou encore les apnéistes (sécurité).

La société Seareka est née de l'expérience de professionnels de la mer et du savoir faire d'ingénieurs électroniciens. Elle recherche aujourd'hui 200 k€ pour financer son développement. Contactez-nous pour en savoir plus sur cette belle aventure !



<https://seareka.com/e-narwhal-gerer-sa-securite-en-autonomie/>



L'Émeraude prendra la relève

C'est le navire Émeraude « plus économe en énergie, labellisé pêche durable », peut-on lire sur le site Internet de l'armement malouin, qui prendra la relève du Grande Hermine à Saint-Malo, en mai ou juin prochains. « Dans la conception de ce nouveau bateau, la Compagnie des Pêches a particulièrement veillé à l'amélioration de la sécurité et au confort de l'équipage ».

Ce nouveau chalutier-usine de 80 m, construit sur un chantier naval norvégien, est la propriété de l'armement Compagnie des pêches et de l'armement boulonnais Euronor. Sa gestion sera assurée à Saint-Malo. L'Émeraude doit encore faire l'objet d'essais. L'équipage du Grande Hermine sera progressivement transféré à son bord. La destinée du Grande Hermine n'est quant à elle pas encore arrêtée, précise la Compagnie des Pêches.

[https://actu.fr/bretagne/saint-malo\\_35288/saint-malo-grande-hermine-rentre-son-ultime-campagne-peche-ce-mardi\\_15978497.html](https://actu.fr/bretagne/saint-malo_35288/saint-malo-grande-hermine-rentre-son-ultime-campagne-peche-ce-mardi_15978497.html)

## PÊCHE À LA RÉUNION : LE CRPME ANNONCE LA CRÉATION DE L'« ORGANISATION DES PRODUCTEURS, PÊCHEURS ET AQUACULTEURS RÉUNIONNAIS »

19 mars 2018 No Comment bassin-indien-Appli Economie Fil-info-appli

Ce lundi 19 mars, le CRPME de La Réunion a annoncé la création de l'OPPAR (Organisation des Producteurs, Pêcheurs et Aquaculteurs Réunionnais). « Ce projet inscrit dans le cadre du plan en faveur de la pêche artisanale, segment sinistré de la pêche réunionnaise, récolte déjà une large adhésion de la part des pêcheurs réunionnais », indique le CRPME dans un communiqué. L'OPPAR devrait être pleinement opérationnelle et autonome à l'horizon du second semestre 2018. Après avoir retrouvé un « équilibre budgétaire » et avoir « presque entièrement rénové le parc de Dispositifs de Concentration de Poissons ancrés (DCP) », le CRPME poursuit la réalisation de son programme en accompagnant la création d'une organisation de producteurs : l'OPPAR. Un engagement fait par la nouvelle équipe dirigée par le Comité des Pêches de la Réunion lors de son élection en janvier 2017. « Avec un taux record de participation de près de 80%, les pêcheurs réunionnais, tous collèges confondus, avaient très largement plébiscité ce projet car ils espéraient disposer d'un outil qui leur permette, enfin, de valoriser au mieux leur production ».

Le 12 avril 2017, une délégation du CRPME constituée de son Président et de ses deux Vice-Présidents, accompagnée du secrétaire général de l'Association Nationale des Organisations de Producteurs (ANOP) avait officiellement présenté ce projet à la Direction des Pêches à Paris. En Octobre 2017, le CRPME finalisait les statuts avec le concours de l'ANOP et de la Direction des Pêches. Ces derniers furent adoptés à l'assemblée générale constitutive qui s'est tenue le 15 novembre 2017 et enregistrés officiellement en préfecture le 21 décembre 2017.

Depuis cette date, le CRPME a entrepris une démarche de promotion de cette organisation de producteurs par des actions de communication et d'explications menées sur le terrain. Les adhésions se sont faites à un bon rythme pour atteindre, depuis le début du mois de mars 2018, le nombre minimum d'adhérents permettant la reconnaissance de l'Organisation de Producteurs et qui a depuis été largement dépassé. Les pêcheurs réunionnais ont ainsi largement adhéré aux objectifs de l'OPPAR présentés ci-après.

Valoriser la pêche locale

L'OPPAR a notamment pour « ambition » de valoriser les produits de la pêche artisanale par l'intermédiaire d'un label qui permettra de distinguer la production artisanale locale des produits provenant de l'importation ou de navires de pêche au large ayant largement recours à la main d'œuvre étrangère ; d'accompagner les collectivités locales et le CRPME dans le cadre d'un programme ambitieux de modernisation des installations portuaires de la Réunion qui souffrent de sous-équipements chroniques ; de participer à la mise en place de plans de gestion en collaboration étroite avec les institutions scientifiques pour une exploitation durable des ressources marines côtières ciblées par la flotte réunionnaise ; et enfin, d'accompagner les pêcheurs pour qu'ils puissent bénéficier des aides européennes tant en ce qui concerne les subventions à l'investissement que les aides du plan de compensation des surcoûts qui ont jusqu'ici bénéficié à trop peu de pêcheurs.

De solides soutiens

Pour mener à bien ce projet, le CRPME a reçu l'appui de l'Association Nationale des Organisations de Producteurs dont le secrétaire général conseille le CRPME de La Réunion sur la démarche à suivre. En complément de cet appui, le CRPME s'est adjoint les services de la société ENVIMER pour assurer notamment « la rédaction du plan de commercialisation et de production, élément central du dossier de reconnaissance par la Direction des Pêches, auprès de qui il sera déposé à la fin du mois de mars ». La phase de reconfiguration est financée « grâce aux cotisations des membres qui permettront de lever des fonds complémentaires à l'accomplissement de ses missions auprès Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) ».

Vers une organisation complémentaire de la pêche réunionnaise : OPPAR-ARIPA

Avec une organisation complémentaire dans laquelle l'OPPAR représente un segment précis de la filière et L'ARIPA les autres segments, il sera alors possible de regrouper la quasi-totalité des entreprises du secteur. L'ARIPA rassemblant principalement les pêcheurs intégrés verticalement autour des usiniers et l'OPPAR regroupant les entreprises indépendantes qui privilégient les circuits courts et la valorisation de la qualité de leurs produits afin de maximiser leur marge. Un tel schéma constitué de deux structures solides, indépendantes mais sans hostilité l'une envers l'autre permettra aux pouvoirs publics de disposer de deux outils synergiques pour achever la structuration des filières réunionnaises de pêche et d'aquaculture.

<http://outremers360.com/economie/peche-a-la-reunion-le-crpmem-annonce-la-creation-de-l-organisation-des-producteurs-pecheurs-et-aquaculteurs-reunionnais/>

## THAI UNION'S INVESTMENT IN RESEARCH PAYING DIVIDENDS

Cliff White

Thai Union's multimillion-dollar, multi-year investment in research and development is beginning to pay off.

Launched in 2015 and funded with a THB 600 million (USD 19.2 million, EUR 15.6 million) investment, the company Global Innovation Incubator (Gii) was designed with the explicit goal of designing new products, processes, and technologies intended to boost the company's bottom line. The company expects a big return on its investment – with its stated goal of having products and services originating from the Gii creating 10 percent of Thai Union's top-line revenue by the year 2020. “The Gii is core business strategy,” Thai Union President and CEO Thiraphong Chansiri said in 2016. “We believe that innovation will contribute to our business growth and help us achieve our USD 8 billion (EUR 7.03 billion) target by 2020. Innovation will further our competitiveness, differentiation and capacity in the world food industry.”

On 11 March, at the 2018 Seafood Expo North America in Boston, Massachusetts, U.S.A., the Gii landed Thai Union its first big prize. The company won the 2018 Seafood Excellence Award for Best New Foodservice Product for its Yellowfin Tuna Slices, which were created and developed over the past two years at the incubator. The sliceable tuna product was chosen as the competition's winner by a panel of seafood experts on the basis of uniqueness and appropriateness to the market, taste, packaging, market potential, convenience, nutritional value, and originality.

The Yellowfin Tuna Slices were the result of an innovative technological advancement and significant market research done at the Gii, Thai Union Global Innovation Director Tunyawat Kasemsuwan told SeafoodSource at the expo. As part of his role, Kasemsuwan serves as manager of the incubator.

“It's a result of our competence from the macro- to the micro-level,” Kasemsuwan said.

Over the past several years, the Gii developed a now-patented technique it calls “high-pressure processing,” or HPP, for adding value to its tuna products. To create the tuna slices, the company puts a full tuna loin through HPP, which cooks the tuna and imbues it with the company's desired flavor profile, then slices and freezes it.

“We started developing HPP almost four years ago,” Kasemsuwan said. “It's so new, we had to go through all the legal channels to patent it.”

The product's very newness has hindered those efforts, causing a few regulatory hurdles as the legal authorities in various countries around the world, including the United States and the United Kingdom, determined how to classify it.

“We have spent a huge amount on regulatory consultants, food safety consultants, and other expenses relating to getting the product approved,” Kasemsuwan said.

“We know it's safe, but [the authorities] check everything, and even that is still not sufficient.”

Despite the difficulties, Thai Union, through its Chicken of the Sea subsidiary, is now marketing the Yellowfin Tuna Slices to foodservice operators across the U.S. Initially, it is being sold in two flavors, Black Pepper and Cajun. The product is sold frozen in two-pound packages with two, 16-ounce yellowfin tuna slices per pack, for USD 6.50 (EUR 5.27) per pound wholesale, on average.

The Yellowfin Tuna Slices are a healthier, convenient alternative to traditional luncheon meats for sandwiches, salads, and wraps, Chicken of the Sea National Foodservice Sales Manager Denny Fitzgerald told SeafoodSource.

“I don't want to compare it to ham or turkey, but it can be used like that on wrap or roll. You can even use it as a sushi roll,” he said. “Its beauty is it's a blank canvas. It's very easy to work with.”

The company chose yellowfin tuna due both to its favorable pricing compared to albacore tuna, and because it is “overall very consistent flavor-wise,” Fitzgerald said.

“It has a pretty neutral flavor profile, so it works well with the fact that in the U.S., we don't like our fish fishy,” he said.

Fitzgerald said that foodservice operators are catching on to the product's potential slowly but surely.

“We can't just send it to a restaurant chain; [We] have to show them how they can use the product, because they don't know what to do with it at first. But once we start showing them, their minds start clicking,” he said. “Our goal is to get the product started and accepted in the marketplace; we think people want innovation, and that once we get a few trendsetters to adopt it, everyone else will come along.”

Thai Union Group Director of Global Foodservice and Culinary Development Scott Solar said his firm did years of research – done through the Gii – on what customers were looking for as they moved along in the development of the Yellowfin Tuna Slices.

“The award is part of a larger wave of feedback that suggests that Americans are ready for a change in their lunch routine,” Solar said.

Greater sustainability bona fides also scored as important in Thai Union's customer research, Solar said. They're also company policy; the tuna used to make them meets the company's Sea Change sourcing guidelines, and the Yellowfin Tuna Slices are expected to receive Marine Stewardship Council (MSC) certification, Solar added.

With the Yellowfin Tuna Slices launched and making a splash, the Gii has already turned its attention to its next projects. The Gii is now working at enhancing processing techniques for tuna sausage, with the goal of creating a nutritious sausage with only one percent fat. And the incubator is also developing marine ingredients that maximize use of raw materials to create human nutrients – such as nutraceuticals from highly refined tuna oil with omega-3 DHA, CEO Thiraphong Chansiri announced in December 2017 at the company's 40th anniversary exhibition in Bangkok, Thailand.

“We're very committed to invest in innovation,” Chansiri said. “It will help us deliver what consumers want now and what they will want, and need, in the future.”

<https://www.seafoodsource.com/features/thai-unions-investment-in-research-paying-dividends>



**Philippe Micheau** préside le comité départemental des pêches de Charente-Maritime qui, avec la création de la Nouvelle-Aquitaine, a perdu des financements communs avec l'ancien comité régional et dû licencier deux employés. Il s'inquiète de la perte d'influence des pêcheurs charentais.

## Nous avons un problème de représentativité au Comité national

Texte complet envoyable sur demande par retour de mail

### COMMERCIALISATION & CONSOMMATION

- FRANCEAGRIMER : TABLEAUX DE BORD HEBDOMADAIRES DES CHIFFRES CLÉS DES VENTES EN HALLE À LA MARÉE - S11/2018

[http://www.franceagrimer.fr/Stockage-Actualites/peche-et-aquaculture/Chiffres-cles-2018/Tableaux-de-bord-hebdomadaires-des-chiffres-cles-des-ventes-en-halle-a-la-maree-S11-2018/\(filiere\)/2/\(nodeActu\)/228](http://www.franceagrimer.fr/Stockage-Actualites/peche-et-aquaculture/Chiffres-cles-2018/Tableaux-de-bord-hebdomadaires-des-chiffres-cles-des-ventes-en-halle-a-la-maree-S11-2018/(filiere)/2/(nodeActu)/228)

### RESSOURCES

**BARS EN PÉRIL. QUELS COUPABLES ?**

Publié le 18 mars 2018 à 00h00 Modifié le 20 mars 2018 à 07h25

Les pêcheurs plaisanciers responsables de la baisse de la ressource en bars ? « Une stupidité digne des technocrates européens », s'indigne Evariste.

Les pêcheurs plaisanciers responsables de la baisse de la ressource en bars ? « Une stupidité digne des technocrates européens », s'indigne Evariste.

En interdisant la pêche au bar au-dessus du 48e parallèle afin de préserver la ressource, l'Europe a fait descendre les pêcheurs plaisanciers bretons -qui s'estiment pénalisés- dans les rues de Morlaix (29).

La ressource en bars diminue. Mais qui en porte la responsabilité ? Si l'on exclut « les pollutions sonores, les dégazages, le réchauffement climatique », évoqués par Pat, tous les indices relevés par les internautes mènent à la surpêche...

« C'est toujours les petits qui trinquent », regrette Pierre. « Le prélèvement des plaisanciers reste pourtant modeste », constate Manu. Ce que Seb traduit par une question : « Tu crois vraiment que c'est le pêcheur du dimanche qui détruit les ressources ? ». Evariste va plus loin : « Les pêcheurs plaisanciers responsables ? Une stupidité digne des technocrates européens ! » Un « vrai scandale » pour Jacques, Alan ou Jaff. « La mer aux marins ! », concluent-ils, solidaires de la manif à Morlaix. **Sus aux bolincheurs !**

« La mer aux poissons ! », rétorque Joceran, conforté par Hub : « Laissez les peskets tranquilles ». Tous deux sonnent la charge. S'y engouffrent les défenseurs de la ressource, pourfendeurs de toute pêche : industrielle, artisanale ou de plaisance. Sans nuance. Marc Benoit avance : « Les pêcheurs ont déjà tué le poisson dans le Golfe de Gascogne... ». Pour Haude, Patrice, ou Miriam, « si l'espèce est menacée, c'est bien de la protéger ! ». Surtout « en période de frai », insistent Virginie ou Jo Ker. Comme la tomate ou les poires, « mieux vaut manger du poisson de saison... » ajoutent plusieurs.

S'ensuit le procès des professionnels. Sur le banc des accusés, les bolincheurs. Henri témoigne : « Toutes les nuits, plus d'une quinzaine pêchent, pillant sans scrupule, et bien sûr, du bar. Par tonnes ! » Autres responsables de la surpêche selon Pat : « Les armements hauturiers à un mille de nos côtes, sur les frayères, avec leurs chaluts ». Pour Fabien, les « Anglais » sont en cause. Marc ratisse plus large encore, pourfendant « tous les pêcheurs pros qui ravagent les fonds marins, ce sont eux les criminels des mers ! » Pas un mot sur les ligneurs, cependant. Des pros jugés plus victimes que coupables probablement.

Pour une majorité d'internautes, l'Europe a donc eu raison. Jacqueline ajouterait une bonne dose de contrôles et d'amendes dissuasives. « La mer est à tout le monde », soupire Yann. « Même aux bars... ».

<http://www.letelegramme.fr/bretagne/bars-en-peril-quels-coupables-18-03-2018-11890404.php>

### OS NEWS PÊCHE

**ABUS SOCIAUX À LA PÊCHE : LA THAÏLANDE PROGRESSE, TAIWAN SE DÉFEND**

Publié le 19/03/2018 15:43 | Mis à jour le 19/03/2018 18:53

La pression internationale pousse dans leurs retranchements les pays où les droits des pêcheurs sont bafoués. Ça progresse, mais lentement.

« Les conditions de travail dans le secteur de la pêche thaïlandaise, souvent décrites comme inhumaines, s'améliorent même si des abus persistent », estiment l'Union européenne (UE) et l'Organisation internationale du travail (OIT), qui ont publié un rapport commun le 7 mars. La pêche thaïlandaise emploie surtout des travailleurs immigrés et beaucoup de migrants illégaux. Quatre cent trente-trois travailleurs, à bord ou à terre en usine, de 11 provinces, ont été interrogés au printemps 2017.

Les points positifs : moins de violences physiques ont été rapportées que lors de l'étude précédente en 2014. Les salaires ont augmenté, il y a moins de 1 % de travailleurs mineurs, et près de 43 % des pêcheurs ont des contrats de travail écrits. Mais près des deux tiers n'ont pas de journée de repos hebdomadaire et un quart d'entre eux reste retenu une année entière sur les bateaux. Par ailleurs, 34 % sont payés moins que le salaire minimum légal, et même 52 % pour les femmes.

« Beaucoup a été fait mais il reste encore beaucoup à faire », conclut Luisa Ragher, chargée de la délégation de l'UE en Thaïlande. L'UE a adressé en avril 2015 un carton jaune à la Thaïlande, la menaçant de fermer son marché si celle-ci n'améliorait pas sa lutte contre la pêche illégale et le travail forcé. Des parlementaires européens en visite à Bangkok fin 2016 avaient déjà souligné des progrès.

Taiwan réagit aux accusations d'EJF

De son côté, Taiwan, aussi sous le coup d'un carton jaune depuis 2015, a répondu le 16 mars aux accusations d'EJF (Environmental Justice Foundation), sur le traitement des équipages. L'ONG avait publié sur Vimeo, il y a deux semaines, le film *Exploitation and Lawlessness: The Dark Side of Taiwan's Fishing Fleet*. La direction taiwanaise des pêches dénonce des exemples portant en fait sur des navires n'étant pas sous pavillon taiwanais.

Elle affirme que la protection des équipages étrangers (19 000 marins sur 1 140 navires de pêche lointaine) s'est améliorée : une législation adoptée en début d'année garantit ainsi un salaire minimum de 450 dollars par mois, un repos d'au moins 10 heures par jour, quatre jours de vacances par mois, des frais de transport, l'assurance maladie... La direction des pêches assure aussi enquêter auprès des marins étrangers. Et indique lutter contre le shark finning (découpage d'ailerons de requins), interdit en 2012. Solène LE ROUX

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30954-abus-sociaux-la-peche-la-thaïlande-progresse-taiwan-se-defend>

### CONCHYLICULTURE ET AUTRES CULTURES MARINES

**L'HUÎTRE S'OUVRE ENFIN ET DÉVOILE LES GÈNES COUPABLES DE LA MORTALITÉ ESTIVALE**

Depuis que le génome de l'huître a été décrypté (voir encadré ci-dessous) des avancées importantes ont été réalisées par les chercheurs, en particulier par l'Ifremer. Ces découvertes sont brillamment expliquées par Arnaud Huvet (Ifremer Pouzané) dans une conférence intitulée "Des gènes coupables dans la mortalité estivale de l'huître *Crassostrea gigas*".

Des mortalités massives de l'huître creuse *Crassostrea gigas* (huître de Bouzigues) sont rapportées dans toutes les régions du monde où cette espèce est exploitée. Ces mortalités, considérées comme un véritable fléau pour la profession ostréicole, résulteraient d'une interaction complexe entre l'hôte, l'environnement et des pathogènes, le principal étant un virus de type Herpes (OsHV1).

Afin d'élucider les bases moléculaires de la résistance de l'huître à la mortalité estivale, une approche transcriptomique a été réalisée sur des familles d'huîtres sélectionnées pour leur résistance (R) ou leur sensibilité (S) à la mortalité estivale. Les gènes apparus différenciellement exprimés entre R et S appartiennent principalement aux catégories fonctionnelles « reproduction », « métabolisme énergétique » et « stress oxydant » et seraient révélateurs d'une fragilité physiologique des huîtres S durant la période précédant les mortalités. De plus, une sur-représentation très significative de gènes associés à la catégorie « défense/immunité » avant le pic de mortalité suggère que la réponse immunitaire est primordiale dans la capacité à survivre à un épisode de mortalité.

Parmi ces gènes, nous trouvons notamment des acteurs de la voie immunitaire NF- $\kappa$ B. Les gènes ainsi identifiés constituent des candidats à étudier en priorité. Pour identifier leur fonction et les incriminer (ou disculper) dans ces phénomènes de mortalité estivale, des expériences d'inhibition fonctionnelle par ARN interférence ont été mises en place, ainsi que des recherches de zones du génome associées à la survie (Quantitative Trait Loci).

Cette liste de gènes identifiés permet d'avancer dans la compréhension des mécanismes conduisant à la mortalité estivale des huîtres, de disposer de marqueurs moléculaires utilisables pour du profilage diagnostique, et pourrait à terme aider à l'amélioration génétique en développant de la sélection assistée par marqueurs chez cette espèce.

#### LE GÉNOME DE L'HUÎTRE DE BOUZIGUES

Le génome de l'huître creuse (*Crassostrea gigas*), la plus cultivée sur la planète et en particulier dans le bassin de Thau, a été décrypté par une équipe internationale majoritairement composée de chercheurs chinois.

Le généticien Guofan Zhang, de l'académie chinoise des sciences, et ses collègues ont aussi analysé les caractéristiques de la *Crassostrea gigas*, comme sa réponse au stress ou la formation de la coquille.

Selon les chercheurs, dont les travaux sont publiés dans le magazine Nature, elle a développé plusieurs traits nécessaires à la survie d'un organisme pris en permanence entre les marées, parfois aussi entre eau douce et salée, et condamné à filtrer des fluides souvent douteux pour s'alimenter.

Les chercheurs ont comparé son génome à celui de sept autres espèces séquencées. Ils ont ainsi pu identifier plus de 8600 gènes spécifiques à ces mollusques.

Par exemple, ils ont notamment découvert que le génome de la *Crassostrea gigas* comportait 88 gènes HSP70 (pour heat shock proteins) qui jouent un rôle important dans la protection des cellules contre les agressions, en particulier les substances toxiques tels les métaux lourds (arsenic, cadmium, mercure, etc.).

Par comparaison, les oursins ont 39 gènes HSP70 et les humains seulement 17.

Cette huître possède aussi de nombreux gènes associés à l'antioxydation et au blocage de la mort cellulaire.

<http://thau-infos.fr/index.php/culture/sciences/5718-l-huitre-s-ouvre-enfin>

## ELEVAGES MARINS

### START-UP. AGRILOOPS, PRIX DE L'INNOVATION WILLIAM SAURIN, LÈVE DES FONDS

Laurence JAFFRÈS.

Modifié le 20/03/2018 à 14h49

La start-up Agriloops lance à Rennes un laboratoire en vue de développer des productions de crevettes selon la méthode de l'aquaponie. Elle vient de remporter la bourse de l'innovation Foodtech William Saurin. Et démarre une levée de fonds.

« Nous sommes heureux de ce prix, c'est une belle reconnaissance de l'écosystème, nous allons pouvoir accélérer notre projet ». Jérémie Cognard, co-fondateur de la start-up rennaise Agriloops, qui conçoit une ferme aquaponique en eau salée, ne boude pas son plaisir. La jeune pousse, déjà lauréate du prix Pepite tremplin (tremplin pour l'entrepreneuriat étudiant), du concours Végépolys 2017 et de la fondation AgroParisTech, a reçu cette semaine le prix de l'innovation William Saurin, prix soutenu par la French Tech de Dijon, spécialisée dans la Foodtech.

Ce premier prix de l'entreprise agroalimentaire soutient les porteurs de projets grâce à une bourse d'un montant de 20 000 euros. « Nous allons investir dans du matériel pour notre prototype et avancer sa mise en œuvre, » se réjouit Jérémie Cognard. C'est sans compter le soutien que ce gain apporte à la levée de fonds qui a démarré jeudi 8 mars sur le site d'investissement participatif Sowefund. Elle vise un montant de 500 000 euros auprès d'investisseurs privés.

Une technique innovante

Ces reconnaissances viennent conforter une innovation en matière d'aquaculture, soutenu par AgroParisTech, Agrocampus Ouest et la station Biologique de Roscoff. Agriloops développe la technique de l'Aquaponie - association d'hydroponie et aquaculture -, une solution hors sol, qui récupère les effluents des poissons, ou crevettes, en fertilisant l'eau réutilisée pour cultiver des légumes. « Nous y contrôlons la salinité, et autres éléments nutritifs à l'aide de filtres. Nous choisissons des espèces qui acceptent le sel, comme le mesclun de la mer, les salicornes ou les ficoïdes. Dans notre modèle, tout passe par l'eau. Nous avons un seul intrant, l'aliment pour les crevettes, issu de l'agriculture biologique, » explique Jérémie Cognard.

Les rejets d'effluents dans l'eau tel que l'ammoniaque sont utilisés comme fertilisants pour faire pousser les plantes. Le reste des déchets solides sont captés par des filtres et accumulé dans un méthaniseur. Actuellement cette culture est utilisée uniquement en eau douce. Agriloops prévoit de la développer à grande échelle. « Nous démarrons avec la crevette, nous produirons dans un deuxième temps d'autres espèces aquacoles. »

Des fermes en Bretagne

Soutenue par Rennes Atalante, la start-up « envisage de produire 20 tonnes de crevettes début 2020 dans une première ferme en 2019, et démarrer une deuxième ferme dans la foulée ». Les premières fermes de production d'Agriloops, qui n'ont pas besoin d'accès au littoral, se situeront en Bretagne. La jeune pousse a commencé à prospecter dans des zones proches des zones de consommation. « Nous voulons proposer des crevettes ultra-fraîches et limiter l'impact du CO2. » Les fondateurs de la start-up ont déposé les technologies sous brevet afin de les protéger.

Aujourd'hui 80 % des crevettes, majoritairement traitées aux antibiotiques, sont importées d'Asie du Sud-Est et d'Amérique centrale. La France en consomme 120 000 tonnes par an, et se situe à la deuxième place des pays consommateur, après l'Espagne. Avec Agriloops, Jérémie Cognard et son équipe « développe une production plus saine, sans produits phytosanitaires, et veut mettre en place une filière propre avec des transports limités ».

<https://www.ouest-france.fr/economie/entreprises/startup/start-agriloops-prix-de-l-innovation-william-saurin-leve-des-fonds-5625885>

### L'INQUIÉTUDE GRANDIT CHEZ LES MYTILICULTEURS DES CÔTES-D'ARMOR. LES PRODUCTEURS DE MOULES SONT CONFRONTÉS À LA DÉGRADATION DE LEURS BOUCHOTS, SACCAGÉS PAR LES OISEAUX. LES GOÉLANDS SONT COUTUMIERS DU FAIT, MAIS CETTE SAISON LES MACREUSES SE RÉVÈLENT ELLES AUSSI REDOUTABLES.

Par Krystell Veillard Publié le 19/03/2018 à 19:09 Mis à jour le 19/03/2018 à 19:49

Dans la baie de la Fresnaye, près de Saint-Cast, des mytiliculteurs doivent faire face comme d'habitude à une attaque en règle des goélands, mais cette année les macreuses, canards marins particulièrement friands de moules, se sont joints à eux. Dans cette baie, dix professionnels vivent au rythme des marées. Pour lutter contre les saccages provoqués par les oiseaux, Yann, de l'office national de la chasse sillonne la baie, tous les jours avec son fusil pour les effaroucher.

20% de production perdue pour un producteur

Ces oiseaux marins ont en effet choisi d'utiliser la baie comme un immense garde manger. C'est même un self-service entre les 20 kilomètres de lignes de pieux.

Certaines parcelles sont littéralement dévastées, un des ostréiculteurs estime ainsi qu'il a déjà perdu 20 % de sa production. Pour limiter les dégâts, un autre professionnel a décidé de déplacer de jeunes moules élevées sur les pieux de bord de côte, et de les repositionner en mer, pour qu'elles grandissent plus vite, dans l'idée de limiter la perte. Les professionnels de la baie doivent s'activer deux fois plus pour rattraper leur récolte cette année.

Le reportage dans la baie de la Fresnaye (22) de Catherine Carlier et Vincent Bars

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/cotes-d-armor/mytiliculteurs-inquiets-macreuses-pince-plus-plus-leurs-moules-1443479.html>

### NEW FOCUS FOR OFFSHORE MARICULTURE CONFERENCE

Nicki Holmyard

March 21, 2018

The organizers of the global Offshore Mariculture Conferences have announced that the brand is to evolve this year, to reflect a change in direction for the aquaculture industry. As a result, its biannual European conference has been renamed High-Energy Mariculture Europe.

For the past 15 years, Mercator Media has alternated the conferences between Asia and Europe and has seen interest and attendance grow in line with the increasing global focus on aquaculture.

This year's three-day event takes place on the Greek island of Corfu, from 17 to 19 October. According to event director Marianne Rasmussen-Coulling, Corfu was chosen to reflect the importance of Greece in the Mediterranean fish-farming supply chain. More than 69 percent of all Greek fisheries production comes from aquaculture and accounts for 11 percent of total Greek agricultural exports. Of the 1,045 aquaculture facilities in Greece, 36 percent are marine fish-farm sites. The main species farmed are sea bass and sea bream, particularly in offshore conditions, and mussels.

The conference will look at the challenges and opportunities involved in moving to high-energy and offshore sites; explore opportunities and innovations throughout the supply chain from hatchery and farming to distribution networks; highlight emerging business opportunities and industry projects, investigate how to improve survival rates and increase profits; and provide a platform for sharing differences in farming practices, particularly between northern and southern Europe.

Rasmussen-Coulling explained that the two days of presentations will cover the full process of aquaculture development, from broodstock to consumer. There will also be an in-depth review of how the industry is developing, and a focus on how recent advancements overseas can be adapted and implemented in Europe. The third and final day will see a technical visit to a local offshore farm.

"We are pleased to launch High Energy Mariculture Europe in Greece and look forward to the great opportunities the conference will bring to attendees," she said. "The conference is aimed at professionals who are looking to gain valuable information on the progress and prospects for farming offshore. It will be of particular interest to equipment and service suppliers, senior executives, development directors and investors in the aquaculture sector, as well as operators within the processing, value-added and transport network."

<https://www.seafoodsource.com/news/aquaculture/new-focus-for-offshore-mariculture-conference>

### CAPPMA BOSS: CLIMATE CHANGE FORCING INVESTORS TO ABANDON CHINA MARICULTURE

Gao Fu Mao

March 21, 2018

Changes in ocean conditions caused by climate change are leading to investors to abandon the mariculture sector, warned Cui He, the secretary general of the China

Aquatic Products Processing and Marketing Association (CAPPMA), at a recent aquaculture conference.

In response, CAPPMA, China's leading seafood industry representative body, will be ramping up research efforts into the impacts of climate change, through a project based on the Yellow Sea production base, Cui He said.

Warming ocean waters could severely limit ambitious Chinese plans to increase its mariculture production, Cui He at the "Increasing Risks to Mariculture: Warning and Response Strategies" conference in Qingdao. Others presenting at the conference included the senior scientists at the Ocean Research Center, based in the China Academy of Sciences, as well as researchers from the national Ocean University of China and the Dalian Ocean University, a leader in mariculture research.

Cui He's statements could alleviate some of the pressure gathering recently on shellfish producer and seafood importer and distributor Zoneco (Zhangzidao), which recently claimed a lack of normal feeding materials had caused the die-off of large parts of its shellfish stocks, wiping out company earnings.

[https://www.seafoodsource.com/news/business-finance/cappma-boss-climate-change-forcing-investors-to-abandon-china-mariculture?utm\\_source=informz&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=newsletter&utm\\_content=newsletter](https://www.seafoodsource.com/news/business-finance/cappma-boss-climate-change-forcing-investors-to-abandon-china-mariculture?utm_source=informz&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter&utm_content=newsletter)

## ALGUES

NN

### L'ACTUALITE DES PORTS DE PÊCHE

#### PÊCHE. QU'EST DONC DEVENU LE GRAND PORT DE CONCARNEAU ?

21 mars 2018

Concarneau fait partie de ces illustres ports qui ont fait la réputation maritime de la Bretagne. Mais que reste-t-il des grandes heures de la pêche concarnoise, du temps où le port regorgeait de navires ?

Révolution de la conserve

La ville est une place forte de la pêche dès le XIXème siècle et dispose déjà d'importantes infrastructures portuaires. La sardine fait les belles heures du port et les chaloupes sont nombreuses à débarquer leur pêche à Concarneau.

Concarneau

C'est par l'intermédiaire de Nicolas Appert que les choses vont prendre un tournant décisif. Ainsi, l'invention de la conserve en boîte métallique va révolutionner l'économie concarnoise. À partir des années 1850, les conserveries-usines vont se multiplier à Concarneau et seront jusqu'à une trentaine dans la ville. La première criée est ouverte quant à elle en 1893.

Les 30 glorieuses de la pêche

Mais c'est à la fin de la seconde guerre mondiale que la pêche va connaître son apogée dans le Finistère sud. L'économie est florissante dans les années 1950 et 1960 tandis que la pêche fraîche vient progressivement remplacer les conserves.

En 1962, Concarneau est alors le troisième port de pêche français en volume (plus de 47 000 tonnes) derrière Boulogne-sur-Mer et Lorient. Cependant, les années 1980 viennent marquer la fin de la belle époque et le nombre de navires de pêche diminue drastiquement au cours des années 1990. Le secteur vit alors des heures noires.

Le thon pour sauver la mise

Face à ce marasme économique, Concarneau a tenté de maintenir le cap. Notamment grâce au thon puisque la ville est devenue le premier port français et européen sur cette espèce. De 72 000 tonnes débarquées en 1989, les 100 000 tonnes furent dépassées en 2010. La flottille concarnoise compte une vingtaine de thoniers.

Toutefois, la situation globale de l'activité pêche locale est loin d'être bonne. Plusieurs armements importants ont été vendus dans d'autres ports et de nombreux navires artisanaux ont aussi été désarmés. La pêche côtière a vu sa part augmenter dans les apports globaux compte tenu du déclin de la pêche hauturière.

Avec près de 1 600 m de quais et 14 000 m<sup>2</sup> de halles à marée, autant dire que la pêche seule ne permettait plus de faire vivre tous ces espaces. En réponse, une partie de ces zones a été progressivement aménagée pour la plaisance ces dernières années.

Au 9ème rang

Terminés donc les fastes du passé. Concarneau est rentré dans le rang. Au 9ème rang des ports de pêche français. Ce sont désormais un peu plus de 150 navires de pêche qui y sont immatriculés. De quoi employer près de 900 marins. Tandis qu'il ne reste plus que sept chalutiers industriels hauturiers, ce sont les 95 chalutiers de pêche côtière, qui avec les thoniers, maintiennent le port à flots. Les bolincheurs, ces navires pêchant avec de petites sennes tournantes les anchois, sardines et autres chinchards, ne sont désormais pas plus de dix à approvisionner la criée de Concarneau.

L'éclaircie viendrait plutôt du côté de la construction et de la réparation navale, où les chantiers Piriou font office de locomotive. Mais dont les navires de pêche ne remplissent plus le carnet de commandes. L'activité maritime de Concarneau ne déroge donc pas à la règle : s'adapter ou disparaître.

<https://www.breizh-info.com/2018/03/21/92424/pêche-concarneau-port-devenu>

### NOVATIONS & TECHNIQUES

NN



PCP

NN

### FEAMPITUDES

#### FINISTÈRE. DES FONDS EUROPÉENS POUR LES ALGUES ET LES HÛÎTRES

Par Ouest-France

Publié le 19/03/2018 à 08h31

Le Pays de Brest gère, avec le conseil régional, des fonds européens, afin d'accompagner des projets collectifs et innovants au niveau de la pêche et de l'aquaculture dans le Pays de Brest. La commission Mer et Littoral a pour vocation d'attribuer ces fonds aux projets éligibles, à hauteur de 40 % de leur coût prévisionnel. Réunie vendredi à la maison de l'algue, à Laniidut, la commission a étudié deux projets qu'elle soutiendra.

Qui compose cette commission ?

Créée en 2017, la commission Mer et littoral du Pays de Brest regroupe vingt-trois personnes : douze issues du secteur privé (syndicat de récoltants, chef d'entreprises, scientifiques, etc.) et onze élus du territoire. Thierry Larnicol, conchyliculteur à Plougastel, a été élu vice-président pour le secteur pêche.

Quel est le projet du Technopôle ?

Françoise Duprat, directrice du Technopôle (centre de recherches), a présenté le premier projet. Le Technopôle animera la filière algues qui regroupe laboratoires, récoltants, transformateurs. Les interactions ne se font pas actuellement, la collaboration est pourtant vitale pour la durabilité de la filière : évaluer l'impact, assurer le renouvellement de la ressource, le développement de l'aquaculture, etc.

Le projet présenté vise l'embauche, avant l'été, d'un animateur qui aura pour mission de travailler avec l'ensemble des acteurs, associés à Technopôle, afin de construire ensemble un plan d'action, de découvrir de nouvelles fonctionnalités, de nouveaux domaines d'application de cette filière, pour dynamiser ce secteur économique et créer des emplois sur le territoire.

Et celui de l'Ifremer ?

Le second projet, présenté par l'Ifremer, porte sur la gestion des risques de mortalité des huîtres. Si certains facteurs de risque de transmission du virus sont aujourd'hui identifiés, l'effet des caractéristiques des habitats sur cette transmission est inconnu. Ce projet a pour but de permettre d'appréhender le rôle de la biodiversité locale sur le risque de maladie dans les écosystèmes ostréicoles et de contribuer au développement d'un modèle hydro-épidémiologique de transmission des maladies infectieuses dans les écosystèmes conchylicoles en rade de Brest.

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/lanildut-29840/finistere-des-fonds-europeens-pour-les-algues-et-les-huitres-5629032>

## LES PÊCHES AILLEURS

### L'UE CONCLUT UN NOUVEL ACCORD DE PÊCHE AVEC LA CÔTE D'IVOIRE

Jean-Mermoz Konandi -  
20 mars, 2018

L'Union européenne annonce ce 20 mars avoir conclu un accord avec la Côte d'Ivoire ouvrant les eaux maritimes ivoiriennes aux navires européens.

Le nouveau protocole, d'une durée de six ans, soit jusqu'en 2024, donne accès aux eaux ivoiriennes à 36 navires de l'Union européenne, « offrant ainsi au secteur de la pêche européen des opportunités à la fois rentables et durables », souligne l'institution.

En retour, Abidjan percevra une contrepartie financière annuelle de 682 000 euros, soit un peu plus de 447 millions FCFA. Une somme qui est destinée à la mise en œuvre de la politique sectorielle des pêches et de l'aquaculture qui porte notamment sur l'amélioration du contrôle et de la surveillance des activités de pêche et un soutien à la pêche artisanale.

En outre, l'accord stipule que les contributions versées par les armateurs augmenteront "d'au moins 20% par rapport à l'ancien protocole" qui arrive à échéance en juin prochain. Selon un document de l'UE consulté par Financial Afrik, l'avant dernier accord (courant de juillet 2007 à juin 2013) avait institué une redevance de 35 euros par tonne pêchée, avec un tonnage de référence de 6 500 tonnes par an.

A noter que l'UE a des accords de pêche avec une douzaine de pays, essentiellement en Afrique. La Côte d'Ivoire, elle, signe des accords de pêche avec l'UE tous les 6 ans depuis 1990.

Toute la question reste de savoir si ces Etats ont les moyens d'effectuer par eux-mêmes des contrôles sur les captures dans le cadre de ces accords.

<https://www.financialafrik.com/2018/03/20/lue-conclut-un-nouvel-accord-de-peche-avec-la-cote-ivoire/>

- L'Union européenne et la Côte d'Ivoire renouvellent leur accord de partenariat de pêche pour une durée de six ans

Les négociations qui se sont tenues du 13 au 16 mars 2018 à Abidjan ont permis d'améliorer le protocole conformément aux orientations politiques des deux Parties. Le nouveau protocole, d'une durée de six ans, donne accès aux eaux ivoiriennes à 36 navires de l'Union européenne, offrant ainsi au secteur de la pêche européen des opportunités à la fois rentables et durables. De plus, sa durée donne aux pêcheurs concernés la certitude de pouvoir exercer leur activité jusqu'en 2024.

<https://ec.europa.eu/fisheries/union-europ%C3%A9enne-et-la-c%C3%B4te-d%E2%80%99ivoire-renouvellent-leur-l%E2%80%99accord-de-partenariat-de-p%C3%A0che-pour-une-en>

[https://ec.europa.eu/fisheries/commission-proposes-amend-eu-morocco-fisheries-partnership-agreement-and-renew-its-protocol\\_fr](https://ec.europa.eu/fisheries/commission-proposes-amend-eu-morocco-fisheries-partnership-agreement-and-renew-its-protocol_fr)

### ALERTE : LE RENOUVELLEMENT DE L'ACCORD DE PÊCHE MAROC/UE INCLUT LE SAHARA

21 mars 2018

Infomédiaire Maroc – La Commission européenne a introduit, ce mercredi, un mandat de renouvellement de l'accord de pêche avec le Maroc, qui inclut le Sahara.

Selon un communiqué de l'exécutif européen, « l'objectif est de préserver et de développer davantage le partenariat de pêche entre l'UE et le Maroc, en concluant un accord et un protocole durables sur le plan environnemental, économiquement rentables et pleinement conformes au droit international et européen ».

La commission européenne souligne que « le Maroc est un partenaire proche de l'UE qui bénéficie du statut avancé dans le cadre de la Politique Européenne de Voisinage et de l'Accord d'Association UE-Maroc ».

La proposition de décision adoptée par la commission européenne vise également à améliorer la gouvernance des pêches notamment en renforçant le suivi, le contrôle et la surveillance de la pêche dans la région.

Pour la commission européenne, la continuité de l'accord sera bénéfique aux deux parties: d'une part en apportant au Maroc un soutien à sa stratégie Halieutis en faveur du développement durable du secteur de la pêche, grâce à l'importante contribution financière qui lui sera versée au titre du Protocole et d'autre part, en offrant aux opérateurs de l'UE, y compris les pêcheurs artisanaux de plusieurs États membres, de bénéficier quant à eux des possibilités de pêche offertes par l'accord modifié et le protocole renouvelé.

<https://www.infomediaire.net/alerte-le-renouvellement-de-laccord-de-peche-maroc-ue-inclut-le-sahara/>

SPS 20/03/2018 - 22:50

Bruxelles, 20 mars 2018 (SPS) Le ministre délégué, représentant du Front Polisario pour l'Europe, Mohamed Sidati a appelé mardi l'Union européenne (UE) à des "négociations directes" en vue d'un accord qui permettra aux entreprises européennes d'exercer leur activité au Sahara occidental ou dans les eaux adjacentes dans le respect du droit et la sécurité juridique.

[/.../ https://www.spsrasd.info/news/fr/articles/2018/03/20/14394.html](https://www.spsrasd.info/news/fr/articles/2018/03/20/14394.html)

### LIRE AUSSI

<http://maroc-leaks.com/texte-integral-de-laccord-de-peche-a-negocier-entre-lue-et-le-maroc/>

<http://fr.le360.ma/politique/lambassadrice-de-suede-au-maroc-demonte-les-mensonges-du-polisario-160827>

[https://www.huffpostmaghreb.com/entry/la-commission-europeenne-nuance-lavis-de-la-cour-de-justice-de-lunion-europeenne-sur-laccord-de-peche\\_mg\\_5ab278fee4b054d118defbab](https://www.huffpostmaghreb.com/entry/la-commission-europeenne-nuance-lavis-de-la-cour-de-justice-de-lunion-europeenne-sur-laccord-de-peche_mg_5ab278fee4b054d118defbab)

### THON : L'ACCORD DE PÊCHE RENOVELÉ AVEC LA CÔTE D'IVOIRE

Publié le 21/03/2018 18:21 | Mis à jour le 21/03/2018 19:56

Les thoniers européens pourront pêcher dans les eaux ivoiriennes au moins jusqu'en 2024, selon le protocole négocié à Abidjan.

L'Union européenne et la Côte d'Ivoire nouent des accords de pêche depuis 1990. L'actuel protocole 2013-2018, qui accompagne l'accord de partenariat en vigueur depuis 2007, expire le 30 juin. Les négociations menées mi-mars à Abidjan se sont achevées sur un nouveau protocole pour six ans, a annoncé la Commission européenne le 20 mars. Il donne accès à 36 navires européens aux eaux ivoiriennes. La contribution financière est de 682 000 euros, et les contributions versées par les armateurs en hausse d'au moins 20 %.

La Commission propose par ailleurs ce 21 mars de modifier l'accord de partenariat de pêche UE-Maroc, et de renouveler son protocole, suite à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 27 février.

Solène LE ROUX

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30982-thon-laccord-de-peche-renouvele-avec-la-cote-ivoire>

### DÉLINQUANCE HALIEUTIQUE, PÊCHES ILLÉGALES, VOLS AQUACOLES et CONTRE MESURES

LES THONNIERS SENNEURS EUROPÉENS PRÉSENTS DANS L'OCÉAN INDIEN NE FRÉQUENTENT DÉJÀ PLUS LES EAUX COMORIENNES DEPUIS DÉBUT 2017.

(PHOTO : DR)

Pêche illégale : l'Union européenne sévit face aux Comores

Publié le 20/03/2018 14:45 | Mis à jour le 20/03/2018 18:57

La Commission européenne veut dénoncer l'accord de pêche thonier avec les Comores, à cause de sa pêche illégale. Le Parlement européen approuve.

Les relations bilatérales de pêche entre l'Union européenne (UE) et les Comores remontent à 1988. L'accord de pêche conclu entre 2005 et 2011, puis reconduit tacitement pour sept ans, est surtout thonier. Il permettait à des navires espagnols, français et portugais de pêcher du thon dans les eaux comoriennes, parmi un réseau d'accords de pêche thoniers dans l'océan Indien. Le dernier protocole joint à l'accord a expiré le 31 décembre 2016 et les négociations pour le renouveler ont été conclues en mars 2016. Mais la Commission a inscrit en mai 2017 les Comores dans la liste des pays ne coopérant pas à la lutte contre la pêche illégale.

La Commission européenne constate l'incapacité des Comores à se conformer au règlement sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Et déplore des actes de piraterie dans ses eaux. En cause, principalement, la politique du pavillon de complaisance, les activités de pêche illégale de la flotte comorienne, les faibles capacités de surveillance et de contrôle des autorités nationales et un cadre juridique insuffisant. Dans la foulée de ce carton rouge, la Commission a stoppé le processus de validation du nouveau protocole. Et elle a donc proposé, fin 2017, de mettre fin à l'accord de pêche entre l'UE et les Comores. Sa proposition a été soutenue par le Parlement européen le 15 mars, à une écrasante majorité (624 voix pour, trois contre, 25 abstentions). Ce serait la première fois que l'UE met fin à un accord de pêche.

Corriger les insuffisances

Mais cela aurait des conséquences économiques et sociales qui « peuvent être considérées comme négligeables », estime le commissaire chargé de la pêche, Karmenu Vella, car la flotte des États membres de l'UE n'a pas pu pêcher dans les eaux comoriennes depuis le 1er janvier 2017. « Les autorités comoriennes ont été invitées à prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre un plan d'action proposé par la commission pour rectifier la situation », ajoute le commissaire. L'aide sectorielle liée au protocole, qui a aussi pris fin au 31 décembre 2016, finançait notamment des actions visant à résoudre les problèmes de pêche illégale.

Dans la résolution accompagnant leur vote, les députés déplorent qu'« en près de 30 ans d'accords de pêche entre l'UE et les Comores, il n'a pas été possible d'obtenir des résultats tangibles dans le développement du secteur de la pêche comorienne, y compris dans des domaines tels que la capacité de surveillance ». Ils ont demandé l'inclusion d'une clause stipulant que si les Comores corrigeaient leurs insuffisances, la procédure serait arrêtée et le carton rouge retiré.

Solène LE ROUX

[http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30966-peche-illegale-lunion-europeenne-sevit-face-aux-comores?\\_=1521615869988](http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30966-peche-illegale-lunion-europeenne-sevit-face-aux-comores?_=1521615869988)

## L'UE VEUT QUE LE VIETNAM PRENNE DES ENGAGEMENTS DANS DES ACTIONS CONCRÈTES DANS LA PÊCHE

jeudi 22 mars 2018 - 10:08:37

Hanoi, 23 mars (VNA) - La Commission européenne (CE) a exhorté le Vietnam à montrer sa volonté de transformer ses engagements en actions concrètes pour remédier à la situation du "carton jaune" de la CE sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

Les bonnes pratiques de pêche favorisent les exportations de produits de la mer vietnamiens. Photo : VGP

C'est ce qu'a souligné le commissaire chargé de l'environnement, des affaires maritimes et de la pêche de la CE, Karmenu Vella, lors d'une interview accordée au correspondant de VNA sur la position de l'Union européenne (UE) sur cette affaire liée au secteur de la pêche du Vietnam.

Appréciant les efforts du Vietnam pour améliorer la situation après que l'UE ait imposé un "carton jaune" sur l'INN, Karmenu Vella se félicite des engagements de haut niveau des autorités vietnamiennes, en particulier du plan d'action élaboré par le ministère de l'Agriculture et du Développement rural pour mettre en œuvre des mesures urgentes pour résoudre ce problème de "carte jaune" lancé en octobre 2017.

Selon Karmenu Vella, la promulgation d'une mesure prédéterminée (carte jaune) pour le Vietnam en tant que pays non coopératif dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée en octobre 2017 est un processus de dialogue qui commence en 2012.

C'est juste un problème d'avertissement, mais aucune sanction commerciale n'a été mise en place. L'objectif de la politique INN de l'UE est d'établir une relation de coopération avec les autorités compétentes des pays concernés afin d'alerter, en mettant l'accent sur l'environnement juridique et la gestion concernant des obligations internationales des pays concernés dans la lutte contre la pêche INN.

La CE est disposée à coopérer et assister les autorités vietnamiennes dans le processus de réforme dans le but de prévenir la pêche INN. D'ici à avril 2018, six mois après le carton jaune, les autorités vietnamiennes devraient fournir un rapport sur les progrès de leur plan d'action.

Évaluant la possibilité pour l'UE de retirer le "carton jaune" au cours des six premiers mois, le commissaire Karmenu Vella a déclaré que toutes les mesures prises par le Vietnam pour remédier à la situation seront soigneusement examinées. La possibilité de retirer le «carton jaune» ne pourra devenir réalité que si tous les problèmes mentionnés sont résolus.

Il a également noté que si les résultats montrent que la situation ne s'est pas améliorée, la Commission européenne pourrait déployer des formalités pour envisager l'inclusion d'un pays non coopératif dans la lutte contre la pêche INN, c'est-à-dire l'interdiction complète des exportations de produits de la mer vers l'UE - et demandera au Conseil européen d'inscrire les pays non coopératifs contre la pêche illégale. - VNA

<https://fr.vietnamplus.vn/lue-veut-que-le-vietnam-prenne-des-engagements-dans-des-actions-concretes-dans-la-peche/100987.vnp>

- "Rapid and lasting gains from solving illegal fishing" (in Nature - article payant) :

<https://www.nature.com/articles/s41559-018-0499-1> Risque requin : le programme de pêche validé, 840 000 euros engagés



## POLLUTIONS DE L'AIR & DES EAUX - DÉGRADATIONS DES FONDS ET DU LITTORAL – ESPÈCES INVASIVES

### L'ÉTAT DE SANTÉ DES HABITANTS DE FOS-SUR-MER EST "FRAGILISÉ" DANS LA ZONE PORTUAIRE ET INDUSTRIELLE

L'ARS PACA a livré les conclusions d'une étude de l'agence Santé Publique France, organisme chargé en mars de se prononcer sur la fiabilité d'une étude antérieure sur la santé des habitants et qui avait été jugée polémique.

Les habitants de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) connaissent "un état de santé fragilisé, dans une zone fragilisée par la pollution environnementale", a assuré Muriel Andrieu-Semmel, responsable du département Santé et Environnement de l'Agence régionale de santé (ARS) Paca, mardi 30 mars. A l'occasion d'une conférence de presse, l'ARS Paca a présenté les conclusions de l'agence gouvernementale Santé publique France, un organisme chargé en mars 2017 d'analyser les conclusions d'une étude indépendante autant alarmante que polémique : l'étude Fos-Epséal concernant la santé des habitants de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis du Rhône.

"On n'a pas besoin de démontrer par une étude qu'une part de cet état de santé est liée à l'environnement pour adapter notre action, on en est convaincus", a ajouté la responsable de l'ARS.

L'étude alarmante de Fos-Epséal jugée fiable

Menée par une équipe franco-américaine, elle présentait des résultats alarmants. Elle avait par ailleurs été accueillie avec méfiance en raison de son approche inhabituelle en France, consistant à impliquer étroitement les riverains dans la réalisation même du questionnaire de santé. Mardi, Muriel Andrieu-Semmel a balayé cette critique : "On doit aussi faire participer les habitants, on ne peut plus se permettre de se réunir sur ces sujets sans un représentant de la population de la zone", a-t-elle argumenté.

Cette étude avait conclu que les femmes interrogées dans la zone avaient trois fois plus de cancer que la moyenne nationale, ou encore que 63% de l'échantillon interrogé déclarait une maladie chronique, contre 36% en France. Les scientifiques de Santé publique France concluent pour leur part que, malgré certains "biais", notamment sur la sélection des 800 répondants, l'étude publiée dans la revue scientifique "Journal of public health" est fiable. Elle a eu "le mérite de mettre en évidence certains signaux comme la prévalence du diabète de type 1 qu'on n'atteint pas par une approche épidémiologique classique", a noté Santé publique France.

"La participation des habitants au processus de recherche permet d'augmenter la rigueur de l'étude", a réagi dans un communiqué l'équipe Fos-Epséal mardi. Leurs résultats "vont dans la même direction" que ceux relevés par ailleurs par l'Observatoire régional de santé (ORS) qui a noté sur les deux communes une mortalité par cancer supérieure de 34% chez les hommes à la moyenne nationale de 2009 à 2013.

[https://www.francetvinfo.fr/sante/cancer/l-etat-de-sante-des-habitants-de-fos-sur-mer-est-fragilise-dans-la-zone-industrielle\\_2666552.html](https://www.francetvinfo.fr/sante/cancer/l-etat-de-sante-des-habitants-de-fos-sur-mer-est-fragilise-dans-la-zone-industrielle_2666552.html)

[http://www.lepoint.fr/societe/fos-sur-mer-l-etat-de-sante-des-habitants-fragilise-dans-la-zone-industrielle-selon-les-autorites-20-03-2018-2204273\\_23.php](http://www.lepoint.fr/societe/fos-sur-mer-l-etat-de-sante-des-habitants-fragilise-dans-la-zone-industrielle-selon-les-autorites-20-03-2018-2204273_23.php)

## TEST DE DÉTECTION DE PLASTIQUE OCÉANIQUE DEPUIS L'ESPACE

Publié le 20 mars 2018 par jack35

Les millions de tonnes de plastique qui se retrouvent dans les océans chaque année constituent un défi mondial.

L'ESA réagit en examinant la détection de déchets marins depuis l'espace, en déterminant potentiellement ses concentrations les plus élevées et en comprenant l'ampleur gigantesque du problème.

Nous déversons environ 10 millions de tonnes de plastique dans les océans chaque année. Bien que le plus visible le long des côtes, la litière en plastique se trouve également dans l'océan ouvert et de l'équateur au pôle – même gelé dans la glace polaire.

Graduellement décomposée en micro-fragments par les intempéries et les vagues, elle met non seulement en danger les animaux marins, mais elle pénètre également dans la chaîne alimentaire mondiale, avec des conséquences à long terme inconnues pour la vie animale et notre propre santé.

«Les mesures indirectes de l'espace sont déjà utilisées pour résoudre le problème des déchets plastiques marins», explique Paolo Corradi, de l'ESA, en charge du projet.

«Par exemple, les cartes satellites des courants océaniques permettent de simuler l'accumulation de déchets dans de vastes «gyres» dans les océans Pacifique, Atlantique et Indien.

«Ce que nous examinons maintenant dans ce nouveau projet est d'évaluer la faisabilité de la mesure optique directe des déchets plastiques provenant des satellites. Cela peut sembler une mission impossible, mais il y a des raisons de croire que cela pourrait être faisable, du moins pour certaines concentrations.

«Nous ne parlons pas de repérer des déchets flottants, mais plutôt d'identifier une signature spectrale distincte de plastique prélevé sur orbite, de la même manière qu'un logiciel de traitement peut aujourd'hui détecter des concentrations de phytoplancton, de sédiments en suspension et de pollution hydrique.

Les déchets plastiques dans les océans mondiaux

«En particulier, le plastique a des empreintes digitales spécifiques qui sont parfois utilisées dans l'industrie du recyclage pour trier les articles en plastique à partir d'autres déchets sur un tapis roulant.»

Soutenues par les activités de base de l'ESA, deux équipes travaillent en parallèle, menées par Argans Limited en France et Plymouth Marine Laboratory au Royaume-Uni. Leur travail a débuté en septembre dernier avec une première évaluation des besoins et des technologies, ainsi qu'un atelier réunissant des spécialistes des déchets marins et des spécialistes de la télé-détection.

Télé-détection des déchets marins en plastique

Les images satellites de missions telles que le tracker couleur océan Sentinel-3 sont vérifiées par rapport à la couverture aérienne et des relevés au sol où le plastique dérivant est collecté dans la mer pour être évalué en gros plan. Les premiers résultats ont été présentés la semaine dernière à la conférence internationale sur les débris marins à San Diego, aux États-Unis.

Paolo ajoute: «Nous espérons avoir une idée du type de concentration de déchets marins visible depuis le sommet de l'atmosphère en utilisant la technologie actuelle, ou si nous devons opérer depuis le milieu de l'atmosphère en utilisant des avions ou des drones. Ou devrions-nous améliorer la technologie? »Le projet fournira un ensemble préliminaire d'exigences pour qu'un satellite puisse détecter les déchets plastiques marins dans l'infrarouge à ondes courtes.

Le but ultime pourrait être une carte mondiale réelle montrant les concentrations de litière, conclut Paolo: «Les simulations sont toutes bonnes, mais une image basée sur des mesures réelles fournirait des informations importantes aux scientifiques et conférerait un plus grand pouvoir au public et aux décideurs.

« Le suivi n'est pas un objectif en soi, mais un moyen de montrer l'ampleur du problème et de commencer à essayer de le résoudre. »

ESA

<https://etrangeetinsolite.wordpress.com/2018/03/20/test-de-detection-de-plastique-oceanique-depuis-lespace/>

## POLLUTIONS ACCIDENTELLES

NN



## ÉVÈNEMENTS DE MER (y/c les potentiels)

14 SHIPPING jeudi 22 mars 2018 - 10:00am

### « Maersk Honam », un sinistre humain et financier de grande ampleur



ARTICLE LM COMPLET ENVOYABLE SUR DEMANDE PAR RETOUR DE MAIL



En juillet 2012, le « MSC Flaminia » avait également été victime d'un sévère incendie alors qu'il se trouvait en Atlantique nord.

## DREDGER CAPSIZED, 12 MISSING, MALACCA STRAIT

mars 21, 2018 at 08:37 by Mikhail Voytenko in Accidents 576

Malaysian maritime authorities MMEA were alerted at 0850 LT Mar 21, report said hopper dredger JBB RONG CHANG 8 capsized off Parit Jawa, Johor State, Malaysia, Malacca Strait. 2 crew said to be rescued, 12 are missing, most probably trapped inside capsized dredger. SAR is under way. Dredger was en route from Singapore to Telok Ramonia, Malaysia, sailing in western direction. Photos MMEA.

<https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/21877/dredger-capsized-12-missing-malacca-strait/>



#### MANCHE : COLLISION ENTRE UN NAVIRE DE PÊCHE ET UN CARGO FLUVIO-MARITIME

mardi 20 mars 2018 à 18:18 Par Juliette Lemeunier, France Bleu Normandie (Calvados - Orne), France Bleu Cotentin et France Bleu

Ule Britannica Hav, un cargo de 82 mètres transportant de l'acier, est entré en collision avec le Deborah, un bateau de pêche belge ce mardi 20 mars 2018. On ignore pour le moment les circonstances de l'accident. La collision s'est produite à 50 miles nautiques de Cherbourg, soit environ 90 kilomètres au large des côtes manchoises. Suite à l'alerte donnée par le CROSS Jobourg vers 15h40, La préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord a lancé une opération de sauvetage des 7 marins du cargo, qui ont quitté le bâtiment à bord de deux radeaux de survie avant d'être récupérés par le bateau de pêche juste après le choc. Le cargo souffre d'un impact sur sa coque, mais il n'est pas sûr pour le moment que le choc ait causé une voie d'eau.

L'hélicoptère Caiman et l'Abeille Liberté sur zone

L'hélicoptère Caiman s'est rendu sur zone avec à son bord une équipe du centre médical des Armées de Querqueville pour porter secours à ces marins, l'un d'eux étant légèrement blessé. et le remorqueur de haute mer Abeille Liberté a appareillé pour se porter au secours du cargo.

Le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime a par ailleurs fait appareiller le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) Abeille Liberté.

Risques de pollution faibles

A priori, les risques de pollution sont faibles, compte tenu du fait que le Britannica Hav transporte de l'acier et pas de produits polluants.

<https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/manche-collision-entre-un-navire-de-peche-et-un-cargo-152156547>

#### COLLISION : UN CHALUTIER BELGE ENDOMMAGE UN CARGO MALTAIS

Publié le 20/03/2018 18:45 | Mis à jour le 20/03/2018 23:50

On a d'abord cru à une erreur, mais non. Ce mardi 20 mars après-midi, une collision entre un chalutier à perche et un cargo a endommagé... ce dernier. Ses sept marins ont évacué leur navire et ont été récupérés par les pêcheurs.

Vers 15 h 40, la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord a été alertée par le Cross Jobourg d'une collision entre le Deborah, chalutier à perche belge de près de 38 mètres, et le Britannica Hav, cargo battant pavillon maltais de 82 mètres de long. La collision a eu lieu à environ 50 milles dans le nord-est de Cherbourg. Les sept membres d'équipage du cargo ont évacué le navire à bord de deux radeaux de survie puis ont été récupérés par le Deborah.

Le Cross a engagé l'hélicoptère Caiman de la Marine nationale depuis Maupertus, avec une équipe médicale afin d'évacuer les marins, l'un étant légèrement blessé. Le centre des opérations maritimes de la préfecture maritime a fait appareiller le remorqueur Abeille Liberté, ainsi que le Patrouilleur côtier de gendarmerie (PCG) Aramis afin de surveiller l'épave qui ne peut plus être remorquée. Le Britannica Hav, avec une cargaison de 1 955 tonnes d'acier, est touché en son centre, à bâbord.

« Lors de la collision, quatre panneaux de cale de 15 par 20 mètres se sont détachés du cargo et sont à la dérive », a indiqué la préfecture maritime Manche mer du Nord dans un communiqué mardi en début de soirée.

Le cargo avait 48 tonnes de gasoil léger de propulsion à son bord et une légère irisation a été constatée autour de la coque. La préfecture maritime a demandé l'appareillage de Brest du Bâtiment de soutien et d'assistance à la dépollution (BSAD) Argonaute, avec du matériel de dépollution et de pompage à son bord. Il était attendu sur zone mercredi 21 mars au matin.

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30975-collision-le-chalutier-belge-endommage-le-cargo-maltais>

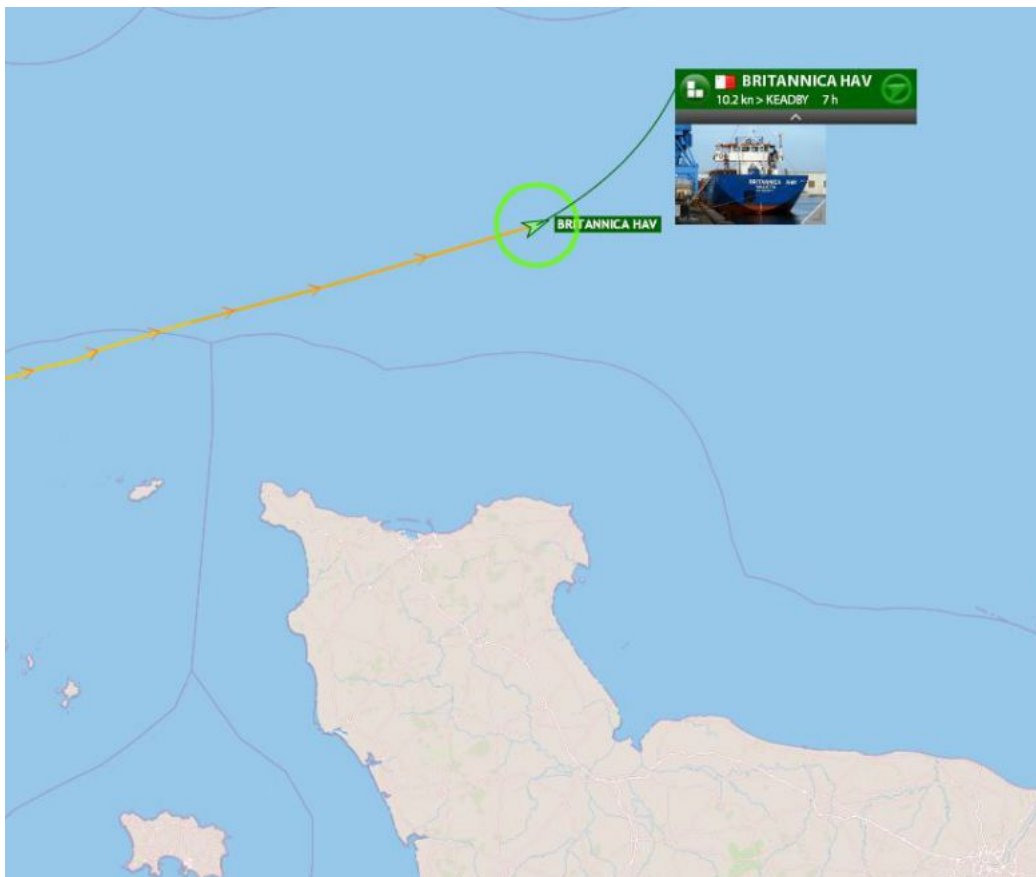
C'est un accident rarissime qui mobilise depuis hier d'importants moyens français de secours en mer. Le Britannica Hav, un cargo de 82 mètres de long transportant 1955 tonnes d'acier, a chaviré dans l'après-midi après avoir été éperonné par le chalutier belge Deborah. Ce dernier, qui n'est pas de petite taille (38 mètres), a résisté au choc mais a provoqué des dégâts irréversibles au navire de commerce, qu'il a percuté en son centre, sur le côté bâbord. Suite à la collision, qui s'est produite à 50 milles dans le nord-est de Cherbourg, l'alerte a été donnée vers 15H40.

Les 7 membres d'équipage du Britannica Hav, qui avaient évacué leur navire à bord de deux radeaux de survie, ont été récupérés par le Deborah. Le CROSS Jobourg, coordonnant les opérations de sauvetage, a immédiatement dépêché l'hélicoptère Caiman de la Marine nationale basé à Maupertus. L'appareil, avec à son bord une équipe du centre médical des Armées de Querqueville, a procédé à l'hélicoptère des 7 marins du cargo, dont un était légèrement blessé. Ils ont tous été déposés sains et saufs à Querqueville et pris en charge par le centre médical. Bien que légèrement blessé à la tête, le capitaine du chalutier n'a, quant à lui, pas souhaité être évacué. Pendant ce temps, le Britannica Hav, souffrant d'une importante voie d'eau provoquée par une brèche sur bâbord, a fini par se retourner. Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage Abeille Liberté a été envoyé sur zone, ainsi que le patrouilleur Aramis de la gendarmerie. Ils surveillent l'épave, qui flottait dans la soirée mais ne pouvait plus être remorquée selon la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord. En fin de journée, celle-ci indiquait qu'une « légère irisation de gasoil » a été constatée. Le cargo avait 48 tonnes de gasoil léger de propulsion à son bord. Les modèles de dérive indiquent un étalement limité du gasoil autour de la coque ». Le préfet maritime a néanmoins demandé l'appareillage de Brest du bâtiment de soutien, d'assistance à la dépollution (BSAD) Argonaute avec du matériel de dépollution et de pompage à son bord. Le navire, affrété à l'année par la Marine nationale, devrait être sur place ce mercredi matin.

Si tout risque de marée noire est écarté compte tenu de la cargaison annoncée du Britannica Hav et du contenu de ses soutes à combustible, il faut maintenant gérer une épave surnageant en plein milieu de la Manche, où le trafic est particulièrement dense. De plus, lors de la collision entre le Britannica Hav et le Deborah, quatre panneaux de cale de 15 par 20 mètres se sont détachés du cargo et sont eux-aussi à la dérive. Comme pour la coque, un marquage a été réalisé afin de disposer d'un suivi en temps réel et éviter d'autres accidents. Les navires présents dans le secteur ont été alertés du danger par les autorités françaises.

Construit en 1985 et battant pavillon maltais, le Britannica Hav, conçu pour des navigations en cabotage, arrivait d'Espagne.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/un-cargo-chavire-au-large-de-cherbourg-apres-une-collision-avec-un-chalutier>



**AU LARGE DE CHERBOURG, UN CARGO SE RETOURNE APRÈS UNE COLLISION AVEC UN BATEAU DE PÊCHE**

Une collision s'est produite, mardi 20 mars 2018, entre un navire de pêche et un cargo au large de Cherbourg. Retourné, le second bâtiment est à la dérive.

Publié le 20 Mar 18 à 20:23

[Modifié le 20 Mar 18 à 21:05

Le Britannica Hav, un cargo battant pavillon maltais, est à la dérive au large de Cherbourg. (©Marine Nationale)

[https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin\\_50129/au-large-cherbourg-collision-entre-cargo-bateau-peche\\_16004413.html](https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin_50129/au-large-cherbourg-collision-entre-cargo-bateau-peche_16004413.html)

Mardi 20 mars 2018, vers 15 h 40, la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord est alertée par le Cross Jobourg d'une collision entre un navire de pêche, le Deborah, battant pavillon belge, et le Britannica Hav, un cargo battant pavillon maltais.

La collision a eu lieu à environ 50 nautiques (100 km) dans le nord-est de Cherbourg. Les sept membres d'équipage du cargo ont évacué le navire à bord de deux radeaux de survie, puis ils ont été récupérés par le Deborah.

Le Cross Jobourg a immédiatement engagé l'hélicoptère Caïman de la Marine nationale stationné à Maupertus avec à son bord une équipe du centre médical des Armées de Querqueville afin d'évacuer les sept membres d'équipage.

Alors qu'un des marins était légèrement blessé, l'équipage du Britannica Hav a été déposé sain et sauf sur le site militaire de Querqueville.

Le Britannica Hav est un cargo de 82 m de long avec une cargaison composée de 1955 MT d'acier. Présentant une brèche sur son flanc gauche, en son milieu, il s'est retourné !

Quatre panneaux de cale également à la dérive

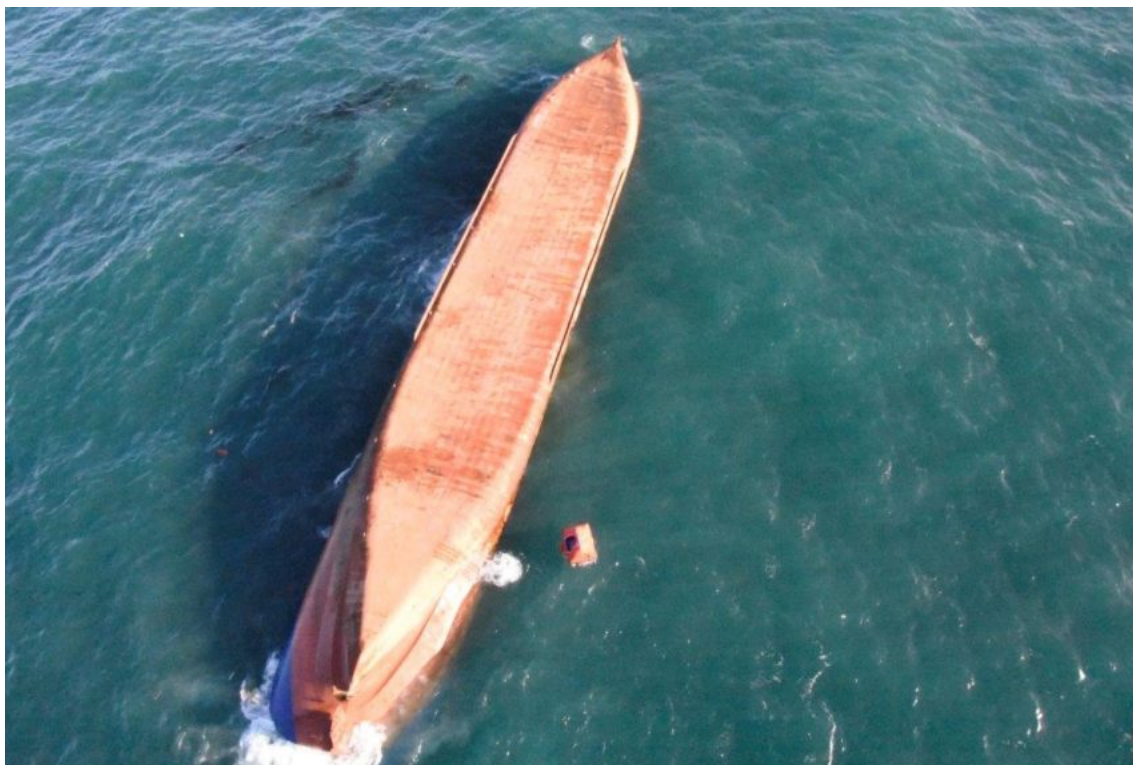
Mardi soir, l'Abeille Liberté est en cours de ralliement ainsi que le Patrouilleur côtier de gendarmerie (PCG) Aramis afin de surveiller l'épave qui ne peut plus être remorquée.

Lors de la collision, quatre panneaux de cale de 15 par 20 mètres se sont également détachés du cargo et sont également à la dérive. Le préfet maritime a décidé de procéder au marquage de l'épave et des panneaux afin de réaliser un suivi en temps réel.

Enfin, une légère irisation de gasoil a été constatée. Le cargo avait 48 tonnes de gasoil léger de propulsion à son bord. Heureusement, les modèles de dérive indiquent un étalement limité du gasoil autour de la coque.

Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord a, de fait, demandé l'appareillage de Brest du Bâtiment de soutien et d'assistance à la dépollution (BSAD)

Argonaute avec du matériel de dépollution et de pompage à son bord. L'Argonaute sera sur zone mercredi 21 mars 2018 au matin.



[https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin\\_50129/au-large-cherbourg-collision-entre-cargo-bateau-peche\\_16004413.html](https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin_50129/au-large-cherbourg-collision-entre-cargo-bateau-peche_16004413.html)

NB : incident pas si rare que ça. Voir : <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/547c711ce5274a428d000e3/gudermes-saint-jacques.pdf> ...

**Naufrage du cargo Britannica Hav dans la Manche : début de remorquage et de polémique**

mercredi 21 mars 2018 à 15:01 Par Benoît Martin, France Bleu Normandie (Calvados - Orne), France Bleu Cotentin, France Bleu Normandie (Seine-Maritime - Eure) et France Bleu

Alors que le remorquage du cargo Britannica Hav en direction du Havre a débuté, l'association de défense de l'environnement Robin des Bois s'étonne des circonstances de la collision avec un bateau de pêche.

Malgré ses 82 mètres de long, le Britannica Hav éperonné sur son flanc gauche, avait peu de chances de résister à la collision.

Malgré ses 82 mètres de long, le Britannica Hav éperonné sur son flanc gauche, avait peu de chances de résister à la collision. -

Un navire de 82 mètres de long retourné suite à une collision avec un navire de pêche, ça peut surprendre. C'est pourtant ce qui s'est passé hier en milieu d'après-midi à une centaine de kilomètres au large de Cherbourg. Les opérations de sauvetage des 7 membres d'équipage se sont bien déroulées et 24 heures après les faits, le remorquage de l'épave à la dérive a pu débuter.

Mettre l'épave à l'abri avant la dégradation des conditions météo

Les conditions météorologiques se dégradant en fin de journée, le préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord a souhaité qu'une méthode particulière de remorquage soit mise en oeuvre afin de mettre à l'abri et à l'écart des voies maritimes de navigation la coque du cargo. Une solution technique atypique impliquant le passage de la remorque dans le tunnel de propulseur d'étrave a été proposée par l'équipage de l'Abeille Liberté en fin de matinée ce mercredi. Vers midi, la remorque a été passée avec succès par l'avant de la coque et une demi-heure plus tard, l'Abeille a réussi à mettre en tension l'attelage de la remorque puis à tracter la coque du Britannica Hav. Aucune pollution n'a été constatée autour de la coque du Britannica Hav tracté désormais en direction du Havre.

Des questions sur les responsabilités de l'accident

Pour l'association Robin des Bois, cet accident pose un certain nombre de questions, notamment sur les circonstances dans lesquelles il est intervenu.

D'après l'association, le Deborah, le navire de pêche belge impliqué dans la collision se serait mis en action de pêche le 18 mars, en plein rail de la Manche, un couloir emprunté chaque année par plus de 70 000 navires de commerce. Le 20 mars, jour de l'accident, le navire aurait changé de zone de pêche et orienté sa route plein sud, traversant ainsi le rail à une vitesse d'environ 10 noeuds, éperonnant dans cette manoeuvre le flanc bâbord du Britannica Hav parti de Renteria en Espagne direction Keadby au Royaume-Uni.

Le Deborah, bateau de 30 mètres de long, a regagné son port d'attache de Zeebrugge. - Aucun(e)

Le Deborah, bateau de 30 mètres de long, a regagné son port d'attache de Zeebrugge. -

Dans un communiqué, l'association Robin des Bois estime qu'il est insensé qu'un bateau de pêche travaille jour et nuit au milieu d'une autoroute maritime à double sens empruntée par 20 à 25% du trafic maritime mondial? Par ailleurs, il est regrettable que le Deborah, qui a regagné depuis son port d'attache à Zeebrugge, en Belgique, n'ait pas été déroté vers un port français pour les besoins de l'enquête.

Du côté de la Préfecture maritime de la Manche et Mer du Nord, on précise que rien n'empêche un navire de pêche de traverser le rail et que l'accident s'est déroulé dans les eaux internationales et qu'il n'y a donc aucun pouvoir pour dérouter un navire vers un port franc

<https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/naufrage-du-cargo-britannica-hav-dans-la-manche-debut-de-remorquage-et-de-polemique-1521640905>

#### UN COMMUNIQUÉ DE ROBIN DES BOIS

L'avant, l'après et le pourquoi d'un naufrage dans la Manche

Le Deborah, chalutier belge (photo n°1) se met le 18 mars au matin en action de pêche en plein rail de la Manche par où transitent chaque année plus de 70.000 navires de commerce et 500 millions de tonnes de matières dangereuses, un peu comme si un collecteur de papiers gras et de champignons travaillait jour et nuit sur l'autoroute du nord et au bord de la bande d'urgence.

Le Deborah navigue à petite vitesse (entre 3-4 noeuds), l'équipage est en majorité concentré sur la pêche. Le 20 mars, en début d'après midi, il change de zone de pêche, descend vers le sud, se rapproche de Cherbourg à une vitesse d'environ 10 noeuds et éperonne sur le flanc bâbord vers 14h40 TU le Britannica Hav (photo n°2) parti de Renteria (Espagne) et se rendant à Keadby (Royaume-Uni) avec 2000 tonnes de ferrailles et plus de 40 tonnes d'hydrocarbures de propulsion.

Une voie d'eau impose aux 7 membres de l'équipage de quitter le Britannica Hav grâce aux engins de survie juste avant qu'il chavire, se retourne et dérive gouvernail en l'air.

Après avoir concouru au sauvetage définitif de l'équipage du cargo finalement hélitreuillé vers le port militaire de Cherbourg, le Deborah change totalement de cap et file plein pot vers son port d'attache de Zeebrugge, Belgique, où il arrive le 21 mars à 9h55 TU.

Questions

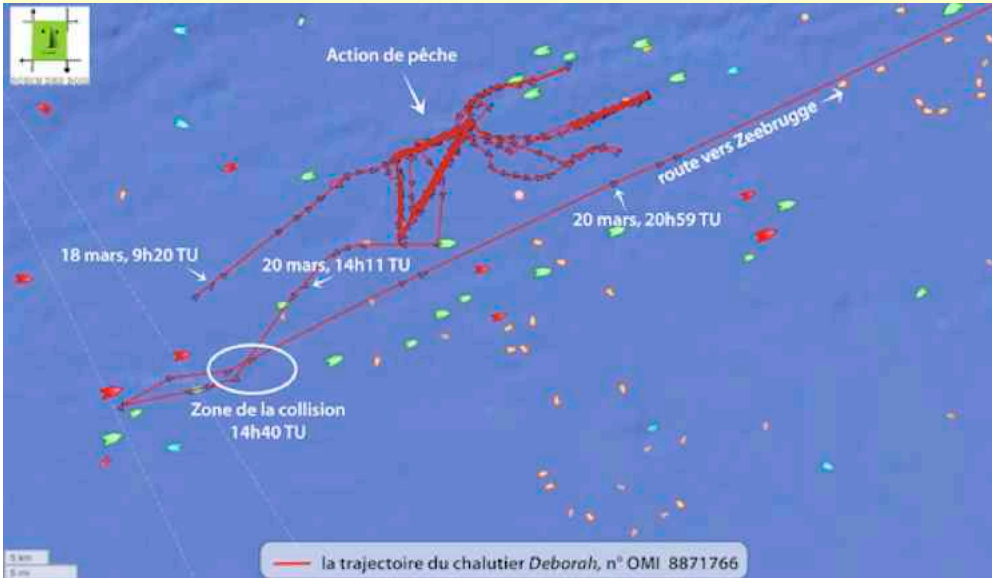
- En vertu de quelle réglementation insensée un bateau de pêche peut-il travailler jour et nuit au milieu d'une autoroute maritime à double sens empruntée par 20 à 25 % du trafic maritime mondial?

- Comment se fait-il que la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord basée à Cherbourg n'ait pas ordonné pour les besoins de l'enquête le dérotement du Deborah dans un port français?

- Que va devenir l'épave du Britannica Hav qui dérive à une vitesse moyenne de 6 km/h et qui constitue pour tous les navires sur zone un risque supplémentaire et

### difficilement repérable de collision?

- Si l'épave persiste à flotter, les autorités franco-anglaises vont-elles trouver une autre solution que le torpillage et l'immersion contrôlée de l'ex cargo appartenant à des intérêts russes et norvégiens et battant pavillon maltais ?



carte Robin des Bois - source Marine Traffic

### VOIR AUSSI

- <http://www.leparisien.fr/faits-divers/un-cargo-se-retourne-apres-une-collision-avec-un-bateau-au-large-de-cherbourg-21-03-2018-7619943.php>
- <https://france3-regions.francetvinfo.fr/normandie/cargo-train-somber-au-large-du-cotentin-apres-collision-chalutier-1444141.html>
- <https://www.ouest-france.fr/normandie/collision-entre-un-navire-de-peche-et-un-cargo-au-nord-de-cherbourg-5633050>
- <https://france3-regions.francetvinfo.fr/normandie/britannica-hav-s-est-retourne-au-large-du-cotentin-engin-depollution-fait-route-brest-1444223.html>
- [https://www.francetvinfo.fr/monde/royaume-uni/manche-naufage-dun-cargo\\_2667720.html](https://www.francetvinfo.fr/monde/royaume-uni/manche-naufage-dun-cargo_2667720.html)
- <https://www.ouest-france.fr/normandie/normandie-le-cargo-naufage-remorque-jusqu-au-havre-5635836>
- [http://www.lavenir.net/cnt/dmf20180321\\_01143241/un-bateau-de-peche-flamand-entre-en-collision-avec-un-cargo-dans-les-eaux-francaises](http://www.lavenir.net/cnt/dmf20180321_01143241/un-bateau-de-peche-flamand-entre-en-collision-avec-un-cargo-dans-les-eaux-francaises)
- <https://worldmaritimeweb.com/archives/247702/cargo-ship-turned-over-adrift-after-collision-off-france/?uid=66167>

le marin jeudi 22 mars 2018 SHIPPING 13

## Collision en Manche avec un chalutier : le cargo « Britannica Hav » retourné

Le chalutier à perche belge « Deborah » a éperonné le cargo « Britannica Hav », qui s'est retourné. Les sept marins sont saufs.

Mardi 20 mars vers 16 h 40, la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord a été alertée par le Cross Jobourg d'une collision entre le Deborah, chalutier à perche belge de près de 38 mètres, et le Britannica Hav, cargo battant pavillon maltais de 82 mètres de long, propriété du norvégien Hav Ship Management.

La collision a eu lieu à environ 50 milles dans le nord-est de Cherbourg. Les sept membres d'équipage du cargo ont évacué le navire à bord de deux radeaux de survie et ont été récupérés par le Deborah.



La suite envoyable sur demande par retour de mail

### LA COQUE DU « BRITANNICA HAV » REMORQUÉE VERS LE HAVRE

Publié le 21/03/2018 19:53 | Mis à jour le 21/03/2018 19:56

La coque du Britannica Hav, remorquée par l'Abeille Liberté, est attendue le jeudi 22 mars devant le port du Havre.

Elle devrait être inspectée par les plongeurs du groupe des plongeurs démineurs de la Manche avant d'être amenée, à pleine mer, à un quai où elle sera sécurisée.

Ce cargo polyvalent à double coque de 82 mètres de long, battant pavillon maltais mais appartenant à un armement norvégien, a été percuté le mardi 20 mars à 16 h 40 par un chalutier perchiste belge de 38 mètres de long, le Deborah. Le bulbe du chalutier a provoqué une brèche sur bâbord dans laquelle l'eau s'est engouffrée. En une demi-heure, le cargo a chaviré, laissant juste le temps à l'équipage d'évacuer.

« Notre inquiétude était de savoir si le navire allait couler ou se stabiliser », explique le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. Mercredi matin, la coque flottait toujours. « Nous ne pouvions pas la laisser là, dans une zone de forte circulation maritime, d'autant qu'une dégradation météo était annoncée pour la nuit. »

L'équipage de l'Abeille Liberté a proposé de passer une remorque en utilisant le tunnel des propulseurs d'étrave. La remorque a été posée vers midi, puis l'attelage mis en tension. La coque a finalement correctement répondu et le remorquage a commencé, à environ 3 nœuds. « Je veux tout faire pour éviter qu'elle coule, mais tout peut arriver. C'est une opération très complexe », ne cachait pas, dans la soirée du mercredi, l'amiral Ausseur.

Les panneaux de cale, qui s'étaient désolidarisés, ont été récupérés par un remorqueur de Caen affrété par l'armateur.

Jean LAVALLEY

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30987-britannica-remorque>

NB : l'enquête nous dira bien pourquoi les panneaux de cale se sont détachés ? ...

Publié le 22/03/2018 par Caroline Britz

La coque de 88 mètres de long du Britannica Hav, éperonné par le chalutier Déborah au large du Cotentin dans l'après-midi de mardi, devrait être remorquée par l'Abeille Liberté vers le port du Havre dans la journée. Comme le cargo est retourné, il a fallu imaginer, en coordination avec l'armateur du bateau, une solution originale pour connecter la remorque en l'absence de tout point fixe pour la tourner. L'équipage de l'Abeille a donc entrepris de passer la remorque dans le tunnel du propulseur d'étrave du Britannica Hav.

Cette manœuvre inédite a été réussie à la mi-journée hier et la remorque a pu être mise en tension vers 12h30. Le convoi s'est ensuite mis en route, accompagné du baliseur britannique Galatea venu en renfort dès le début de l'opération de sauvetage. Egalement sur zone se trouvent le patrouilleur de service public Flamant, le bâtiment de soutien et d'assistance à la dépollution Argonaute ainsi que deux remorqueurs affrétés par l'armateur. Aucune nouvelle irisation n'a été constatée et les panneaux de cales détachés du bateau sont marqués et suivis dans leur dérive pour préparer une récupération.



<https://www.meretmarine.com/fr/content/la-coque-du-britannica-hav-remorquee-vers-le-havre>

#### VIDÉO. COLLISION ENTRE DEUX PORTE-CONTENEURS D'HAPAG-LLOYD

Publié le 20/03/2018 14:18 | Mis à jour le 20/03/2018 18:57

Deux navires opérés par le même armateur qui entrent en collision sont une rareté à laquelle Hapag-Lloyd s'est exposé dans le port de Karachi, sous les yeux d'un docker qui a filmé la scène.

Le Hamburg Bay, porte-conteneurs libérien de 6 350 EVP affrété par Hapag-Lloyd, était à quai en opération le 19 mars quand, voulant s'amarrer à côté de lui, le Tolten, porte-conteneurs libérien de 8 000 EVP propriété de l'armateur allemand qui arrivait de Dubaï, est venu s'accrocher à sa proue. 21 conteneurs chargés sur l'arrière bâbord du Tolten sont alors tombés à l'eau, d'autres ont été endommagés à bord. Il n'y a pas eu de blessés mais le port a été fermé le temps de récupérer les conteneurs. Hapag-Lloyd a fait savoir ce 20 mars qu'elle allait regarder de près les causes et les responsabilités de cet accident peu banal au sein d'une même compagnie, afin qu'il ne se reproduise pas.

Les ports pakistanais de Karachi et Port Qasim sont soumis à une extrême congestion.

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/30968-video-collision-entre-deux-porte-conteneurs-dhapag-lloyd>

<https://worldmaritimenews.com/archives/247582/boxships-crash-into-each-other-in-karachi-port/?uid=66167>

<https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/21857/large-container-ships-collided-karachi/>

#### GROUNDING FREIGHTER BERG TOTAL LOSS AFTER RECENT STORM

mars 20, 2018 at 15:42 by Mikhail Voytenko in Accidents 701

General cargo ship BERG, intentionally beached in Feodosia Bay, Crimea, Black sea, said to be recognized as total loss after recent storm, which battered Crimean coast. The ship sank, for all purposes, with only forecastle and top of superstructure remaining above waterline. Salvors during February siphoned from BERG all fuel, so reportedly, she poses no environmental threat.

Accident itself remains a mystery, no explanation so far as to how BERG was breached in waters with no navigational dangers around. Recently it was said in official news, that the area where BERG was breached, has been turned into military drilling zone.

Previous news with photos: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/21383/mystery-turkish-ship-accident-crimean-waters-black/>



FleetMon Vessel Risk Rating: <https://www.fleetmon.com/services/vessel-risk-rating/>  
<https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/21865/grounded-freighter-berg-total-loss-after-recent-st/>

---

**1 mort et 14 disparus après le naufrage d'une drague au large de la Malaisie**  
mars 21, 2018 - 4:57 Lyes Khaldoun 0 Commentaire  
Malaisie naufrage  
L'embarcation a sombré à 8,5 milles nautiques au large de Parit Jawa. D. R.

Un bateau de dragage, qui extrayait du sable au large de la Malaisie, a chaviré mercredi dans le détroit de Malacca, faisant 1 mort et 14 disparus, ont annoncé les garde-côtes malais. Le navire JBB Rong Chang 8 battant pavillon dominicain comptait 18 membres d'équipage à bord, 16 Chinois, un Malais et un Indonésien. Pour l'heure, seuls trois d'entre eux ont pu être secourus, selon l'Agence malaise de police maritime (MMEA).

L'ambassade de Chine à Kuala Lumpur a confirmé que sur les seize marins chinois, un était mort, douze portés disparus et trois secourus. L'amiral Zulkifli Bin Abu Bakar, directeur général de la MMEA, a précisé que les recherches étaient menées avec des bâtiments de son agence, avec le concours de la police maritime.

L'embarcation a sombré à 8,5 milles nautiques au large de Parit Jawa, une ville côtière de l'Etat méridional de Johor. Les garde-côtes ont reçu un appel de détresse vers 8h50 heure locale et lancé immédiatement une opération de secours.  
<https://www.algeriepatriotique.com/2018/03/21/naufage-drague-malaisie/>

---

#### **ATM et MCN**

NN

---

#### **SUITES TECHNIQUES, FINANCIÈRES ET JUDICIAIRES DES ÉVÈNEMENTS DE MER ET DES ATM (y/c statistiques) ET AUSSI SUITES MÉDIATIQUES**

**VIDÉO : HORS DE CONTRÔLE: LE NAUFRAGE DE L'AMOCO CADIZ**

Disponible jusqu'au vendredi 23 mars 00H00

40 ans après la catastrophe, le naufrage de l'Amoco Cadiz reste gravé dans toutes les mémoires. Et pour cause, il a engendré la pire marée noire que la France ait connue. Comment un pétrolier de plus de 300m, un géant d'acier contenant l'équivalent de 9000 camions citerne de pétrole s'est-il disloqué en quelques heures ? Durant la dérive de ce navire de 230 000 tonnes, quelles solutions vont être tentées ? Pour comprendre les rouages de cette terrible tragédie, nous avons été à la rencontre d'experts mais aussi de ceux qui ont vécu ces événements, à terre et en mer. L'Amoco Cadiz, une catastrophe hors de contrôle.  
<http://rncdecouverte.bfmtv.com/mediaplayer-replay>

# “Amoco Cadiz” : depuis la catastrophe, les risques ont évolué



**Gigantisme des navires, intensification du trafic maritime, forages en eaux de plus en plus profondes, navires autonomes : depuis la catastrophe de l’“Amoco Cadiz”, les risques maritimes ont évolué et constituent de nouveaux défis qu’il ne faut pas sous-estimer, ont noté vendredi 16 mars des experts.**

“On aura toujours des accidents de mer, on aura toujours des navires qui vont couler et on aura peut-être toujours des pollutions marines”, a assuré sans détours le préfet maritime de l’Atlantique, l’amiral Emmanuel de Oliveira, lors d’une journée d’échanges au centre marin Océanopolis de Brest, organisée à l’occasion des 40 ans du naufrage de l’“Amoco Cadiz”.

Le pétrolier libérien s’était égaré le 16 mars 1978 à 2 km seulement du petit port breton de Portsall. Quelque 227.000 tonnes de brut s’étaient répandues sur 360 km de littoral, provoquant l’une des pires marées noires de l’Histoire. “Jamais, plus jamais l’État ne sera impotent comme il

l’a été en 1978”, a cependant souligné l’amiral de Oliveira, chargé de l’action de l’État en mer lors de cette journée qui a réuni près de 200 experts du monde maritime.

Voies de navigation dédiées, surveillance accrue, évolution de la réglementation et des normes de construction des navires... La catastrophe de l’“Amoco Cadiz” a fait prendre conscience à la France, mais aussi à la communauté internationale, des risques du transport maritime. Toute une série de mesures destinées à les réduire a depuis été mise en place. Toutefois, les risques évoluent et ont même tendance à augmenter, ont souligné les experts. “Nous connaissons de nouveaux risques en matière maritime”, a assuré

le secrétaire général de la Mer, Vincent Bouvier.

“Le profil de risques, que ce soit à l’échelle régionale ou à l’échelle internationale, est en évolution constante”, a abondé la directrice adjointe de la division milieu marin de l’Organisation maritime internationale (OMI), Patricia Charlebois. “L’accroissement du trafic maritime et la modification des routes de circulation posent de nouvelles menaces et constituent de nouveaux défis qu’il ne faut pas ignorer ou sous-estimer”, a-t-elle noté, citant également la multiplication des activités de forage, qui ont lieu “dans des régions de plus en plus isolées et des eaux de plus en plus profondes”.

## TRAFIC ACCRU ET GIGANTISME

Sur les vingt dernières années, le trafic maritime a à peu près doublé en Manche et, depuis la catastrophe de l’“Amoco”, il a à peu près triplé, a noté Nicolas Le Bianic, administrateur en chef des Affaires maritimes. “L’exposition au risque s’est accrue”, a-t-il également fait valoir. Quelque 60.000 navires voilent sur les mers du globe, a rappelé Hervé Thomas, délégué général de l’organisation Armateurs de France.

Parmi les autres menaces, le gigantisme des navires, tant en termes de transport de

marchandises – avec des navires de 400 mètres de long qui peuvent transporter l’équivalent de 97 km de conteneurs mis bout à bout (16.000 EVP) – qu’en termes de navires à passagers – avec des paquebots capables d’emporter plus de 8.000 personnes.

Les navires fonctionnant au GNL, de plus en plus nombreux en raison des limites mondiales en

teneur de soufre à l’horizon 2020, posent eux aussi des questions en termes de risques environnementaux notamment.

“Ces navires transporteront des combustibles cryogéniques à haute pression extrêmement inflammables”, a expliqué la responsable de l’organisation internationale. Malgré des normes de sécurité extrêmement élevées entourant ce type de navires, “les conséquences seront aussi extrêmement graves en cas de défaillance”, a-t-elle prévenu.

Vendront ensuite les navires autonomes, exploités sans présence permanente de personnel et commandés à distance, avec des risques d’abordage, de cyberattaques ou d’actes de piraterie, a-t-elle ajouté. “Il faut qu’on reste vigilants et qu’on continue à travailler, à s’adapter et à organiser, à moderniser nos moyens, notamment dans une perspective internationale et européenne”, a assuré le secrétaire général de la Mer, disant rêver à l’échelle de l’Union européenne “d’un système de surveillance maritime intégré”.

Sandra FERRER

“Un système de surveillance maritime intégré à l’échelle de l’Union européenne”

In L’A de ce mercredi

## TSB: POOR MAINTENANCE, VOYAGE PLANNING LED TO ARCA 1 GROUNDING

Image Courtesy: Transportation Safety Board of Canada (TSB)

Inadequate maintenance and voyage planning led to the grounding of bunkering tanker Arca 1 in January 2017 near Sydney, Nova Scotia, according to the Transportation Safety Board of Canada (TSB). On 8 January 2017, while being delivered to Mexico from Sorel, Quebec, the tanker went aground in Little Pond, Nova Scotia in heavy weather while under reduced propulsion due to a failure of the port propulsion clutch. There were no injuries to the six people on board and there was no pollution. The vessel sustained major damage to the hull and propulsion machinery. A few days later, the vessel was refloated and towed to Sydney. In its investigation report, TSB found that the tension on the main propulsion clutch was not checked and adjusted before or during the voyage as per the manufacturer’s recommendation. As a result, the clutch failed due to slippage, causing the loss of port propulsion and a reduction of vessel speed. The loss of speed increased the time required to reach Sydney, preventing the vessel’s arrival before weather deteriorated. The vessel gradually could not continue moving forward in the severe weather, causing it to drift to the west. The anchor was deployed to attempt to secure the vessel, but it could not hold and the vessel continued to drift further west towards the shore until it ran aground. TSB’s investigation also found that the master was not qualified to act as master of the vessel and the motorman was not qualified to act as chief engineer. Voyage planning was carried out in a manner that was not consistent with best practices, as contingencies and limitations were not taken into account. If crew members are not qualified for the positions to which they are assigned, they may not carry out these duties effectively, increasing the risk of an accident or injury, TSB wrote. Following the occurrence, the vessel owner brought the vessel to its final destination on board a heavy lift transport. The owner will have the vessel certified for operation in ports and for short-distance, coastal navigation. <https://worldmaritimeneews.com/archives/247641/tsb-poor-maintenance-voyage-planning-led-to-arca-1-grounding/?uid=66167>

## NAVIRES ET MARINS ABANDONNÉS

VENOUS’ SHIPS BANNED FROM UAE PORTS, WATERS United Arab Emirates’ Federal Transport Authority (FTA) has banned ships belonging to Venous Ship Management & Operation or to its owners from operating in UAE ports and waters. The FTA added that the above-specified ships are also banned from anchoring in UAE waters. As explained, the prohibition is “for the sake of protecting seafarers’ rights and due to repeated cases of seafarers’ abandonment” by Fujairah-based Venous Ship Management. What is more, the FTA has warned all seafarers and ships’ agents from dealing with this company or other companies owned by the same owners. In October 2017, the FTA and the International Transport Workers’ Federation (ITF) agreed to work together to tackle abandonment cases in UAE waters. Both parties agreed to develop a protocol to govern a closer working relationship, including increased cooperation and information exchange. Related: Over 1,300 Seafarers Abandoned in Five Years <https://worldmaritimeneews.com/archives/247620/venous-ships-banned-from-uae-ports-waters/?uid=66167>

# Guillaume de Boynes, assureur et archiviste des accidents maritimes survenus dans le monde

« Il reste encore beaucoup d'énigmes à résoudre. »

Le naufrage d'un bateau de pêche, une collision entre un pétrolier et un voilier, une épidémie de gastro-entérite, un acte de piraterie, une pollution des soutes... Rien ne devrait lui échapper. Car chaque matin, c'est un rituel. Durant plus d'une heure, Guillaume de Boynes épiluche et décortique toutes les informations maritimes publiées par les médias. « très certainement en dessous de la réalité », il intègre le moindre événement, incident ou accident, dans sa base de données Excel. Fin février, il en totalisait 31 617, recensés depuis janvier 1970.



IN LM DE CE JEUDI

article complet envoyable sur demande par retour de mail



## DÉCHIRAGE DES NAVIRES & RECYCLAGE DES FERRAILLES NAVALES ... ET AUSSI OCÉANISATIONS ...

### TANKER SCRAPPING IN 2018 ALREADY AS HIGH AS THE WHOLE OF 2017

in Hellenic Shipping News 19/03/2018

Weak freight rates have prompted a surge of tanker scrapping, in what could prove to be crucial for the long-term revival of the wet market. In its latest weekly report, shipbroker Gibson pointed out that "traditionally, one of the key drivers for demolition has been weak spot earnings. Just a couple months ago in our weekly commentary we reported higher tanker scrapping in 2017 on the back of deteriorating trading conditions. Further increases have been seen more recently, most notably in the VLCC segment. For the year to date, 15 VLCCs have been reported sold for demolition, with this year's volume already exceeding the total for 2017. In addition, two former VLCCs (converted into FSOs and used for storage projects) were also sold for permanent removal. Tankers heading for scrapping are getting younger, relative to those demolished last year. This year's average age is 18.5 years versus 21.5 years for VLCCs demolished in 2017". Gibson said that "the latest deals are not surprising, considering the exceptional weakness in the spot market. Since the beginning of the year, spot TCE earnings for modern tonnage have averaged just \$8,500/day (market speed) on the benchmark TD3 trade, an unprecedented level for this time of year for nearly two decades. Returns for aging tonnage have been under even greater pressure due to a typical minor rate discount, more waiting time between voyages and higher bunker consumption relative to modern and fuel-efficient tankers. Firmer scrap values have also helped to stimulate demolition: lightweight prices in the sub-continent have climbed above \$450/ldt in recent months, their highest level in three years".

According to Gibson, "the prospects for the spot market remain poor in the short term, suggesting that we are likely to see more tonnage heading for demolition. The phase out of OPEC-led production cuts does not appear to be in sight anytime soon, while increases in long haul crude trade from the US and South America have been insufficient to offset the rapid fleet growth seen over the past two years. Brokers indicate that there are a few more VLCCs being circulated for demolition at present. In addition, a number of vintage VLCCs, which were used extensively for floating storage back in 2017, have struggled to find a suitable employment and could be considered for demolition. Finally, there are over a dozen VLCCs, which are due for their third or fourth special survey later this year. For some of these units, it would be more economical to exit trading instead of investing into an expensive circa \$2.5 million survey and drydocking".

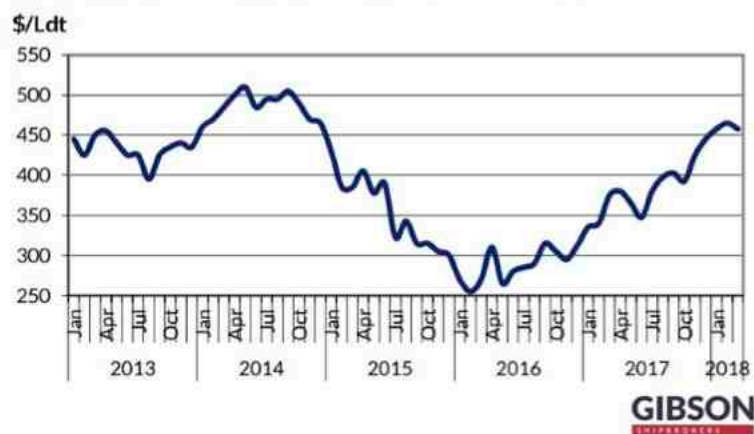
However, "even if more VLCCs are scrapped, it is unlikely to be sufficient to offset 46 VLCCs still scheduled for delivery this year, even if we take slippage into account. We also should not forget that some tankers have been reported for demolition recently or are considered as likely candidates in the very short term, have been largely absent from the trading market anyway (for example, used for storage as discussed above)", said Gibson.

According to the shipbroker, "further down the line, regulations such as the Ballast Water Treatment (BWT) and the introduction of the global sulphur cap on marine bunkers are widely expected to offer a further boost to demolition. Although the date for the BWT system installation has been extended to September 2024 (if certain conditions are met), only a small portion of the aging fleet will be in position to benefit from it. Many owners decoupled their IOPP certificates from the special survey prior to the BWT deadline extension and so for them the next IOPP renewal and hence the BWT installation is due in 2022. As such, tanker demolition could peak in 2022, offering more substantial support to industry earnings compared to what we are likely to experience this year", Gibson concluded.

Meanwhile, in the crude tanker market this week, Gibson noted that "a steady but rather slow trawl through the week for VLCCs that remained rangebound over the close of the March programme, and also onto early April positions too. Owners will hope for the bargain hunting pace to pick up next week and lend a degree of momentum to the marketplace, though it will need to be a very sustained phase to haul TCE,s to much above Opex levels. Currently rates to the East operate at around ws 36/37 for modern units with runs to the West still moving in the high teens. Suezmaxes edged lower as longer haul volumes dwindled and shorthaul activity failed to impact. Rates fell off to ws 65 to the East and to ws 25 West accordingly. Aframaxs 'enjoyed' a steady flow, but a flow that only maintained rates at their recent lows of 80,000mt by ws 77.5 to Singapore though a slightly more active inter-Far East market may assist a little next week", the shipbroker concluded.

Nikos Roussanoglou, Hellenic Shipping News Worldwide

## Indication of Tanker Scrap Prices - India



<https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-scraping-in-2018-already-as-high-as-the-whole-of-2017/>

### VLCC SCRAPPING IN Q1 BREAKS LAST YEAR'S TOTAL

2018 is off to a great start when it comes to removing of outdated tanker tonnage from the oversupplied fleet paving the way for the weak spot market to start recovering. A total of 16 very large crude carriers (VLCC) are reported to have been scrapped so far this year, according to VesselsValue's data, breaking already last year's total of 13 VLCC sent for scrap.

This equals to a total 4,682,800 dwt having been scrapped since the start of the year.

In addition, two former VLCCs, which were converted into FSOs and used for storage projects, were sold for permanent removal, Gibson Shipbrokers said in its weekly report.

As explained, the tankers heading for demolition are getting younger when compared to last year's average. This year's average age is 18.5 years versus 21.5 years for VLCCs demolished in 2017, Gibson's data shows.

Furthermore, the youngest vessel to be sent for demolition this year was 16.6 years old while the oldest one sent for recycling was 23.5 years old, according to VesselsValue.

The rise in demolition has been prompted by higher scrap values with lightweight prices in the sub-continent having climbed above USD 450/Ldt in recent months, their highest level in three years, Gibson said.

What is more, the implementation of the Ballast Water Treatment (BWT) and the sulfur cap regulations is also expected to speed up demolition of older crude carriers amid costs stemming from the installation of equipment necessary to achieve compliance.

Nevertheless, the incoming deliveries of VLCC are expected to exert further pressure on the market and would require even more ships to be demolished for the supply-demand balance to become restored.

A total of 58 very large crude carriers (VLCCs) are scheduled to be delivered this year, although some of these are expected to be pushed to 2019. Out of these, some 46 VLCC remain to be delivered this year, even if slippage is taken into account, Gibson said.

This compares to 50 VLCCs delivered in 2017 and 47 in 2016.

<https://worldmaritimeneews.com/archives/247522/vlcc-scrapping-in-q1-breaks-last-years-total/?uid=83480>

### DÉCONSTRUCTION DES BATEAUX DE PLAISANCE : UN ÉCO-ORGANISME CRÉÉ

Publié le 22/03/2018 15:35

La filière de déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage doit être opérationnelle le 1er janvier 2019. La Fédération des industries nautiques annonce la création d'un éco-organisme chargé de fixer le montant de la contribution finançant cette déconstruction pour les bateaux mis sur le marché après cette date.

Un éco-organisme est une société de droit privé investie par les pouvoirs publics de la mission d'intérêt général de prendre en charge, dans le cadre de la responsabilité élargie des producteurs (Rep), la fin de vie des équipements qu'ils mettent sur le marché. La Fédération des industries nautiques précise que l'Association pour une plaisance écoresponsable (Aper) préfigure le futur éco-organisme.

« L'association Aper accompagne depuis dix ans la déconstruction des bateaux de plaisance et il nous est apparu naturel que ses statuts évoluent et rassemblent tous les metteurs sur le marché et les importateurs qui le souhaitent », indique Jean-Paul Chapeleau, président de l'Aper. L'Aper déconstruit déjà chaque année près de 600 bateaux grâce à un réseau composé d'une vingtaine d'entreprises de déconstruction.

Le dernier comité interministériel de la mer (Cimer), qui s'est tenu en novembre, a acté la mise en place la filière de déconstruction au 1er janvier 2019. Il est prévu de déconstruire de 20 000 à 25 000 bateaux de plaisance d'ici à 2023.

Une part progressive du droit annuel de francisation, portée sur cinq ans de 2 à 5 %, viendra financer la déconstruction du stock historique des bateaux déjà sur le marché. La déconstruction des bateaux entrant sur le marché à compter du 1er janvier sera assumée par l'écocontribution. L'acte d'immatriculation sera pris en compte comme fait générateur du déclenchement de cette écocontribution, excluant ainsi les bateaux destinés à l'export qui représentent les trois quarts des ventes des chantiers français.

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/nautisme/30992-deconstruction-des-bateaux-de-plaisance-un-eco-organisme-cree>



### BOAT PEOPLE

### OPÉRATION EN MER : SIX MIGRANTS SRI-LANKAIS RÉCUPÉRÉS DANS UN RADEAU DE FORTUNE

LINFO.RE – créé le 21.03.2018 à 12h21 – mis à jour le 21.03.2018 à 20h35- Lucie Touzé

Six naufragés ont été secourus par les hommes de la brigade nautique de gendarmerie ce matin à 7 miles nautiques (13 kilomètres) plein ouest face à la Pointe des Aigrettes. L'alerte a été donnée au tout début de la matinée au CROSS Réunion.

Les six migrants Sri-lankais dérivait depuis 48 heures à bord d'un radeau de fortune.

L'alerte a été lancée par Ismaël, c'est lui a repéré des lumières rouges au large de La Réunion.

Ils ont été conduits dans les locaux de la gendarmerie de Saint-Gilles afin de pouvoir expliquer ce qu'ils ont vécu en pleine mer.

Un cargo les dépose en mer

Selon Alain Djeutang, ils auraient été déposés par un cargo en mer avec l'objectif d'être récupérés et de demander l'asile à La Réunion. Ils auraient également été contraints de payer chacun 2 600 euros pour le passage.

Les images impressionnantes de ce sauvetage en pleine mer

Les six hommes à bord de l'embarcation dérivait depuis 2 jours. Les gendarmes de la brigade nautique ont réussi à secourir ces six hommes dans le courant de la matinée.

Les six Sri Lankais affirment avoir passé 22 jours en mer

"Les rescapés, 6 marins de nationalité sri-lankaise, seraient à la dérive depuis plus de 2 jours après le naufrage de leur navire. Ils seraient en mer depuis 22 jours et viendraient du Sri Lanka" souligne la préfecture par voie de communiqué.

Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) de La Réunion chargé de la coordination de cette opération de sauvetage a mis en oeuvre la

vedette de la brigade nautique de la gendarmerie nationale « Cymothoe » afin de secourir les rescapés et d'effectuer un premier bilan médical.  
"Une prise en charge à terre a été effectuée par le Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) au port de Saint-Gilles. Les rescapés étaient en bonne santé et ne souffraient d'aucune pathologie particulière. De l'eau et des sandwiches leur ont été distribués" précise la préfecture de La Réunion.  
Une fois encore, la brigade de gendarmerie nationale de Saint-Gilles est chargée de l'enquête.  
2 possibilités pour les migrants  
Après avoir été pris en charge, les six migrants ont désormais deux possibilités. Ils peuvent demander l'asile en France et cette demande sera étudiée. Ils peuvent également demander à être rapatriés dans leur pays d'origine, le Sri Lanka.  
<http://www.linfo.re/la-reunion/faits-divers/739677-operation-en-mer-six-marins-sri-lankais-secourus>

Méditerranée, News

**LE NAVIRE DE PROACTIVA SAISI PAR LES AUTORITÉS ITALIENNES. L'ONG ACCUSÉE D'ASSOCIATION CRIMINELLE (V5)**  
(B2) Les autorités italiennes ont mis sous séquestre à titre préventif Open Arms, le navire de l'ONG espagnole Proactiva, qui intervient au large de la Libye, à son arrivée au port de Pozzallo, sous le chef « de favoriser de l'immigration clandestine et d'association de malfaiteurs », a annoncé le fondateur de l'ONG, hier soir.

Le viol des lois internationales...  
Le procureur public de Catane, Carmelo Zuccaro (1), accuse l'organisation d'avoir cherché à amener les migrants en Italie, estimant que l'ONG a violé les lois et accords internationaux en ne remettant pas les migrants aux autorités libyennes. La police italienne a débarqué à bord du navire dimanche matin, pour avoir les papiers et journaux de bord du navire : un équipe mobile de Raguse et le Service central des opérations de Rome (SCO), selon le quotidien Repubblica. Le capitaine Marc Reig et le coordinateur de l'ONG, Anabel Montes Both, ont été priés de venir au poste de police.

...ou un délit humanitaire ?  
Les volontaires de l'ONG avaient refusé, jeudi (15 mars), de livrer des réfugiés et migrants qui fuyaient la Libye en bateau, et se trouvaient alors dans les eaux internationales, aux garde-côtes libyens (lire : Un secours a failli tourner mal au large de la Libye. Italie et Malte bloquent leurs ports).  
Pour Oscar Camps, le fondateur de l'ONG, « protéger la vie humaine en mer devrait être la priorité absolue de tout organe civil ou militaire qui se respecte, qu'ils s'appellent garde-côtes, secours en mer ou marine. Ceci est également stipulé par le droit de la mer » a-t-il indiqué sur son fil twitter. « Empêcher le sauvetage de vies en danger en haute mer afin de les renvoyer de force dans un pays dangereux – comme la Libye – équivaut à un retour en force, contrairement à la loi sur les réfugiés de l'ONU ».

Protéger la vida humana en el mar debería ser la prioridad absoluta de cualquier cuerpo civil o militar que se precie, llámese Guarda Costas, Salvamento Marítimo o Armada. Así lo estipula igualmente el derecho del mar pic.twitter.com/2rF2eAwcw

Un incident suivi de près à Bruxelles  
Du côté de la Commission européenne, on affirme « suivre de près cet incident depuis vendredi ». « Nous avons été en contact avec les Italiens tout au long de cet incident. Le commissaire Dimitris Avramopoulos [en charge des Migrations] s'est notamment entretenu avec le ministre [italien de l'Intérieur] Marco Minniti vendredi » a indiqué Natasha Bertaud, la porte-parole de la Commission sur les questions de migration, lors du point de presse de midi (lundi 19 mars). « Nous nous félicitons du fait que le bateau ait pu finalement débarquer vendredi et que les migrants à bord aient reçu les soins dont ils avaient besoin. »

Les ONG doivent respecter le code de conduite  
Mais la Commission a tenu aussi à rappeler les ONG à la raison et au respect du code de conduite mis en place par les autorités italiennes (avec l'aide de la Commission européenne). « Nous sommes tout à fait conscients qu'il existe un code de conduite italien qui vise à éviter justement ce genre de situation. Nous appelons toutes les parties dans le futur à respecter non seulement le droit international mais également ce code de conduite italien. » Et de réitérer sa confiance « aux autorités italiennes de gérer la situation [car] c'est leur compétence. »

Un secours attribué au MRCC libyen  
Selon nos informations, le centre de coordination de secours (MRCC) de Rome a d'abord attribué l'opération de sauvetage à l'ONG Proactiva avant de se raviser ; c'est le MRCC libyen qui a été chargé de coordonner les opérations avec leurs équipes de garde-côtes. « Et le bateau de l'ONG a bien été informé que les Libyens avait pris l'incident en charge » comme nous l'a confirmé une source européenne. L'incident se déroulait bien « à 40 miles » des côtes libyennes a confirmé à B2 une source européenne. C'est-à-dire « dans la zone de secours (SAR) libyenne et, en tout cas pas dans la zone italienne [de secours] ni dans la zone maltaise ».

La protection consulaire espagnole activée  
Du côté espagnol, le ministre Alfonso Dastis l'a confirmé ce lundi (matin) en arrivant au Conseil, le consulat de Naples et le consul honoraire à Catane sont en contact avec le capitaine du navire, qui a déjà une avocate, « pour clarifier l'accusation extrêmement grave » dont est l'objet l'ONG et « essayer de clarifier tout problème ».

Quinze eurodéputés ont signé, de leur côté, une lettre à la Commission européenne lui demandant ce qu'elle compte.  
La fin de l'intervention des ONG  
Cette mise sous séquestre sonne-t-elle en quelque sorte la fin de l'intervention des ONG dans la zone ? On peut le penser du moins, c'est un sacré rappel à l'ordre italien... et européen.

(Nicolas Gros-Verheyde avec CB et LH)  
(1) Un juge anti-mafia réputé, ancien de la Guardia di Finanza, qui avait été un des premiers à avoir proféré des accusations de collusion avec les trafiquants contre les ONG. Accusation qui n'a pas été suivie d'effet ensuite.  
Mis à jour à 15h, 16h, 17h et 20h (MRCC, ministre espagnol des affaires étrangères, eurodéputés, zone du navire)  
<http://www.bruxelles2.eu/2018/03/19/le-navire-de-proactiva-saisi-par-les-autorites-italiennes-long-accusee-dassociation-criminelle/>

Publié le 19/03/2018 - 17:00  
Parce qu'ils ont refusé de remettre des migrants secourus en mer aux garde-côtes libyens, des membres de l'ONG espagnole Proactiva Open Arms se sont vus accusés d'"association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine". Une étape de plus dans la remise en cause de ces organisations qui secourent les migrants en Méditerranée.

Un bateau séquestré et trois membres d'une ONG arrêtés pour association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine : c'est l'épilogue d'une épopée navale dont La Repubblica fait le récit ce 19 mars.

Jeudi 15 mars, le bateau de l'ONG espagnole Proactiva Open Arms a repéré, sur indication du centre de contrôle des garde-côtes italiens, un canot pneumatique à 70 milles des côtes libyennes, chargé de migrants, et certaines personnes déjà à l'eau. "Pendant le sauvetage, les garde-côtes libyens sont arrivés et, pointant leurs armes sur les volontaires, ils ont menacé d'ouvrir le feu si ces derniers ne leur remettaient pas les femmes et les enfants déjà sauvés", rapporte La Repubblica. "Mais le commandant de bord du navire de l'ONG a résisté et, au terme d'une longue course-poursuite, il a fait route vers le nord."

En vertu de l'accord entre l'Union européenne et le gouvernement libyen de Faiez Sarraj, les Libyens se chargent notamment d'empêcher les départs de migrants, d'intercepter les embarcations dans leurs eaux, et de reconduire les migrants dans des centres de rétention sur le sol libyen. Un accord dénoncé notamment par Amnesty International, au regard des violences, viols et trafic d'êtres humains qui sont pratiqués en Libye.

À lire aussi CNN filme une vente aux enchères de migrants en Libye  
"L'odyssée ne s'est pas arrêtée là", poursuit le journal italien. L'ONG a dû convaincre les autorités maltaises d'accueillir une mère et son nouveau-né dans un état très grave. "Puis vint la longue attente de l'autorisation par l'Italie de débarquer dans un port sicilien, tandis que les Libyens dénonçaient ce qui est selon eux une violation des normes internationales" – Proactiva soutient pour sa part que le sauvetage a eu lieu dans les eaux internationales.  
"Nous devons rendre compte de cette inhumanité"

Au bout de trente heures, grâce à l'intervention des autorités espagnoles, le bateau a été autorisé à accoster à Pozzallo, en Sicile. "Enfin, dimanche soir, quand tout semblait réglé, Proactiva a fait les frais de la ligne dure du parquet de Catane" : le bateau a été placé sous séquestre, et trois membres de l'ONG ont été accusés d'association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine.

La Repubblica rappelle que le procureur de Catane, Carmelo Zuccaro, avait déjà fait parler de lui au printemps dernier, en pleine polémique autour du rôle des ONG, accusées de provoquer un "appel d'air", voire de collaborer avec les passeurs. Carmelo Zuccaro s'était copieusement exprimé dans la presse à ce sujet, de façon à la fois polémique et assez vague. Ce débat avait abouti à l'édiction par le ministère de l'Intérieur d'un "code de conduite" à destination des ONG.  
À lire aussi Italie. Mais d'où viennent tous ces soupçons sur les ONG ?

L'histoire des 216 migrants débarqués à Pozzallo raconte parfaitement bien ce que nous sommes devenus : en 2018, l'Italie, l'Europe, l'Occident poursuivent pour association de malfaiteurs ceux qui sauvent des vies, et ils signent des accords avec ceux qui menacent de tirer sur des enfants et des femmes enceintes.  
"Et s'ils le font, c'est parce que notre opinion publique est convaincue que ces 216 êtres humains sont une menace, voire la principale menace, à notre bien-être et à notre sécurité." Le journal en veut pour preuve les élections italiennes du 4 mars, qui ont vu primer les partis portant un discours dur sur l'immigration. "Mais tôt ou tard, prévient le journal, nous devons rendre compte de cette inhumanité."

[https://www.courrierinternational.com/article/en-sicile-une-ong-espagnole-accusee-dassociation-de-malfaiteurs?google\\_editors\\_picks=true](https://www.courrierinternational.com/article/en-sicile-une-ong-espagnole-accusee-dassociation-de-malfaiteurs?google_editors_picks=true)  
En Sicile, une ONG espagnole accusée d'association de malfaiteurs  
Publié le 19/03/2018 - 17:00

Le fondateur de l'ONG Proactiva Open Arms, Oscar Camps (deuxième en partant de la droite) donne une conférence de presse au port de Barcelone, le 19 mars. Il est l'un des trois personnes accusées d'association de malfaiteurs par le parquet de Catane. PHOTO LLUIS GENE / AFP  
Parce qu'ils ont refusé de remettre des migrants secourus en mer aux garde-côtes libyens, des membres de l'ONG espagnole Proactiva Open Arms se sont vus accusés d'"association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine". Une étape de plus dans la remise en cause de ces organisations qui secourent les migrants en Méditerranée.

Un bateau séquestré et trois membres d'une ONG arrêtés pour association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine : c'est l'épilogue d'une épopée navale dont La Repubblica fait le récit ce 19 mars.

Jeudi 15 mars, le bateau de l'ONG espagnole Proactiva Open Arms a repéré, sur indication du centre de contrôle des garde-côtes italiens, un canot pneumatique à 70 milles des côtes libyennes, chargé de migrants, et certaines personnes déjà à l'eau. "Pendant le sauvetage, les garde-côtes libyens sont arrivés et, pointant leurs armes sur les volontaires, ils ont menacé d'ouvrir le feu si ces derniers ne leur remettaient pas les femmes et les enfants déjà sauvés", rapporte La Repubblica. "Mais le commandant de bord du navire de l'ONG a résisté et, au terme d'une longue course-poursuite, il a fait route vers le nord."

En vertu de l'accord entre l'Union européenne et le gouvernement libyen de Faiez Sarraj, les Libyens se chargent notamment d'empêcher les départs de migrants, d'intercepter les embarcations dans leurs eaux, et de reconduire les migrants dans des centres de rétention sur le sol libyen. Un accord dénoncé notamment par Amnesty International, au regard des violences, viols et trafic d'êtres humains qui sont pratiqués en Libye.

"L'odyssée ne s'est pas arrêtée là", poursuit le journal italien. L'ONG a dû convaincre les autorités maltaises d'accueillir une mère et son nouveau-né dans un état très grave. "Puis vint la longue attente de l'autorisation par l'Italie de débarquer dans un port sicilien, tandis que les Libyens dénonçaient ce qui est selon eux une violation des normes internationales" – Proactiva soutient pour sa part que le sauvetage a eu lieu dans les eaux internationales.

"Nous devons rendre compte de cette inhumanité"

Au bout de trente heures, grâce à l'intervention des autorités espagnoles, le bateau a été autorisé à accoster à Pozzallo, en Sicile. "Enfin, dimanche soir, quand tout semblait réglé, Proactiva a fait les frais de la ligne dure du parquet de Catane" : le bateau a été placé sous séquestre, et trois membres de l'ONG ont été accusés d'association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine.

La Repubblica rappelle que le procureur de Catane, Carmelo Zuccaro, avait déjà fait parler de lui au printemps dernier, en pleine polémique autour du rôle des ONG, accusées de provoquer un "appel d'air", voire de collaborer avec les passeurs. Carmelo Zuccaro s'était copieusement exprimé dans la presse à ce sujet, de façon à la fois polémique et assez vague. Ce débat avait abouti à l'édiction par le ministère de l'Intérieur d'un "code de conduite" à destination des ONG.

À lire aussi Italie. Mais d'où viennent tous ces soupçons sur les ONG ?

L'histoire des 216 migrants débarqués à Pozzallo raconte parfaitement bien ce que nous sommes devenus : en 2018, l'Italie, l'Europe, l'Occident poursuivent pour association de malfaiteurs ceux qui sauvent des vies, et ils signent des accords avec ceux qui menacent de tirer sur des enfants et des femmes enceintes."

"Et s'ils le font, c'est parce que notre opinion publique est convaincue que ces 216 êtres humains sont une menace, voire la principale menace, à notre bien-être et à notre sécurité." Le journal en veut pour preuve les élections italiennes du 4 mars, qui ont vu primer les partis portant un discours dur sur l'immigration. "Mais tôt ou tard, prévient le journal, nous devons rendre compte de cette inhumanité."

<https://www.courrierinternational.com/article/en-sicile-une-ong-espagnole-accusee-d-association-de-malfaiteurs>

## SAUVETAGE EN MÉDITERRANÉE : L'ITALIE IMMOBILISE LE BATEAU D'UNE ONG ESPAGNOLE

Par Sarah Leduc Dernière modification : 19/03/2018

La justice italienne a placé sous séquestre le bateau de l'ONG espagnole Open Arms, qu'elle soupçonne d'avoir favorisé l'immigration illégale. Après un sauvetage en mer le 15 mars, l'ONG a refusé de transférer les migrants secourus aux garde-côtes libyens.

Après une altercation avec les garde-côtes libyens lors d'un sauvetage dans les eaux internationales, l'ONG espagnole Proactiva Open Arms a annoncé lundi matin que son bateau a été placé sous séquestre par la justice italienne, en Sicile. Le navire, qui a secouru plus de 5000 migrants l'année dernière en mer Méditerranée, est retenu depuis le 18 mars dans le port de Pozzallo, dans la province de Raguse, à l'extrême sud de l'île.

Aucune accusation n'a encore été émise officiellement, mais le procureur de Catane, Carmelo Zuccaro, soupçonne l'ONG d'association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine. Il a ouvert une enquête visant le fondateur de l'ONG, le chef de mission et le capitaine à la suite d'une opération de secours qui a eu lieu le 15 mars en mer Méditerranée. Ce jour-là, Open Arms a secouru 216 migrants au large de la Libye, puis les a ramenés en Italie, contre la volonté des garde-côtes libyens qui voulaient, eux, les reconduire en Libye. Retour sur un sauvetage litigieux.

Se jeter à l'eau plutôt que de retourner en Libye

Jeudi 15 mars, les garde-côtes italiens signalent à Open Arms deux embarcations en difficulté à 73 milles marins (environ 130 km) des côtes libyennes, dans les eaux internationales. Puis, finalement, ils préviennent l'ONG que les garde-côtes libyens vont se charger de la coordination des opérations. Concrètement, cela signifie que c'est aux Libyens de prendre en charge les personnes secourues en mer et de les ramener en Libye.

"Mais quand nous sommes arrivés sur place, les garde-côtes libyens n'étaient pas là. Alors nous avons commencé à distribuer des gilets de sauvetage et à faire monter les personnes en détresse sur notre bateau", raconte à Infomigrants Laura Lanuza, porte-parole de Proactiva Open Arms. Parmi les personnes secourues, plusieurs femmes et des enfants, dont un bébé de trois mois. "Il y avait urgence", insiste Laura Lanuza.

Quand les garde-côtes libyens arrivent enfin sur place, ils intiment à l'ONG l'ordre de leur transférer les migrants secourus. "Cela a créé un mouvement de panique. Des hommes ont commencé à se jeter à l'eau parce qu'ils ne voulaient pas repartir avec les Libyens", poursuit Laura Lanuza, qui précise que les garde-côtes étaient "très agressifs". "Ils nous ont menacés de nous tirer dessus". Mais l'ONG ne cède pas à la pression : elle sait que le retour en Libye condamne, de manière quasi-certaine, les migrants à un nouveau cycle de violence.

Feu vert de Rome

Après avoir appelé les autorités italiennes, l'ONG obtient finalement le feu vert de Rome pour garder les migrants à son bord. "Nous avons argumenté pendant plus de deux heures. Notre rôle est de sauver des vies, pas de renvoyer des hommes et des femmes vers la Libye contre leur volonté", martèle la porte-parole.

Le navire d'Open Arms remet alors le cap vers le nord, faisant une première escale à Malte pour évacuer une mère et son nourrisson ayant besoin de soins d'urgence. Il continue ensuite sa route vers l'Italie. Après 24 heures d'attente, les autorités de Pozzallo acceptent de laisser accoster le bateau "compte tenu des conditions précaires des migrants à bord".

Quelques jours plus tôt, un Erythréen de 22 ans secouru en mer par Open Arms après 18 mois de détention en Libye était mort quelques heures après son arrivée à Pozzallo, des suites d'une malnutrition sévère.

"Protéger la vie en mer devrait être une priorité"

Samedi 17 mars, les 216 migrants ont pu être débarqués en Sicile et pris en charge par les autorités italiennes compétentes. Dimanche, l'ONG s'est vu signifier la mise sous séquestre de son navire. "Personne n'est en détention", précise toutefois Laura Lanuza. Ce n'est pas la première fois que l'ONG est aux prises avec le procureur de Catane. En mai dernier, ce dernier avait affirmé que des navires humanitaires étaient en contact direct avec les trafiquants pour "récupérer" les migrants en mer "comme des taxis".

Une pétition a aussitôt été mise en ligne sur [Change.org](http://Change.org) pour demander la relâche du bateau au plus vite car "un navire et un équipage comme ceux de l'Open Arms sont nécessaires 24 heures sur 24, 7 jours sur 7". Plus de 5300 signatures ont été récoltées en moins de 24 heures.

Le fondateur de Open Arms, Oscar Camps, rappelle de son côté sur Twitter que "protéger la vie humaine en mer devrait être la priorité absolue de chaque corps civil ou militaire qui se respecte, qu'il s'agisse des Gardes-Côtes, du Sauvetage maritime ou de l'Armée. C'est également ainsi que le stipule le droit maritime".

<http://www.infomigrants.net/fr/post/8166/sauvetage-en-mediterranee-l-italie-immobilise-le-bateau-d-une-ong-espagnole>

Publié le 22/03/2018 par Caroline Britz

L'Open Arms, navire de l'ONG espagnole Proactiva venant au secours des migrants naufragés en Méditerranée, a été placé sous séquestre dimanche dernier dans le port de Pozzallo, en Sicile. Une enquête a été ouverte par la justice italienne à l'encontre de l'ONG ainsi que le commandant et le coordinateur des secours pour "association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine".

Pourtant, c'est bien un sauvetage, démarré dans des conditions en règle, qui est à l'origine de cette poursuite. En fin de semaine dernière, l'Open Arms a été mobilisé par le MRCC de Rome, coordinateur des opérations en Méditerranée, pour venir au secours d'une embarcation en train de couler à 73 milles des côtes libyennes. Il reçoit ensuite un contre-ordre, annonçant la prise en charge de l'embarcation par les garde-côtes libyens. Arrivée sur zone après un nouvel appel de secours, l'Open Arms commence immédiatement les opérations de récupération de 216 migrants. Ils sont rejoints par un navire libyen qui exige, très brutalement, que l'ONG lui remette les migrants, terrifiés de cette perspective. Ce que les volontaires d'Open Arms refusent. Ils débarqueront ensuite une mère et son enfant, blessés, à Malte puis les autres réfugiés en Sicile où le navire est, au même moment, placé sous séquestre.

Le parquet italien reproche aux sauveteurs la violation du code de conduite, que le gouvernement italien a fait signer à l'ensemble des ONG l'été dernier. Celui-ci prévoit notamment la compétence libyenne sur une zone de sauvetage dont les limites n'ont cependant pas été officiellement reconnues par les instances internationales. Cette saisie, sur une base légale interne dont on ne connaît donc pas réellement la compatibilité avec le droit international de la mer, est la deuxième du genre après celle, en août de l'ONG allemande Jugend Rettet.

Depuis la mise en place de ce code de conduite, le nombre d'ONG intervenant en Méditerranée est passé de 8 à 2. Il n'y a désormais plus que l'Aquarius de SOS Méditerranée sur zone. « La saisie d'Open Arms et les enquêtes criminelles lancées à l'encontre de Proactiva Open Arms constituent des développements très préoccupants pour les activités de sauvetage en Méditerranée centrale. SOS Méditerranée, préoccupée face à une nouvelle étape franchie dans la criminalisation de l'aide humanitaire en mer, exprime sa solidarité envers les sauveteurs d'Open Arms. Aujourd'hui, l'Aquarius est le seul navire de sauvetage présent en Méditerranée centrale. Jusqu'à quand ? », a déclaré Francis Vallat, président de SOS Méditerranée France, qui dénonçait lundi, sur Mer et Marine, la situation dramatique des migrants en Libye.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/migrants-le-navire-de-long-proactiva-place-sous-sequestre>

Le navire de l'ONG Proactiva, « Open-Arms », placé sous séquestre

Enquête ouverte contre l'ONG, son fondateur, le chef de mission et le capitaine du navire fait suite à une opération de secours survenue il y a quelques jours

LE MONDE | 21.03.2018 à 06h21 • Mis à jour le 21.03.2018 à 10h12 | Par Jérôme Gautheret (Rome, correspondant)

Partager Tweeter

Le navire « Open Arms » de l'ONG Proactiva sous séquestre dans le port sicilien de Polazzo (Sicile), le 19 mars.

Les policiers ont investi l'Open-Arms, affrété par l'ONG espagnole Proactiva, au petit jour, dimanche matin 18 mars, dans le port sicilien de Pozzallo. A bord, ils ont saisi plusieurs documents, puis placé le navire sous séquestre, en même temps qu'étaient annoncées des poursuites pour « association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine » contre le coordinateur de l'ONG et le capitaine du bateau.

La raison de cette offensive éclair ? La veille, au terme de deux jours de guerre des nerfs, l'Open-Arms avait obtenu le droit de débarquer 218 personnes qu'il avait refusé de remettre aux garde-côtes libyens. Selon les magistrats italiens, cette attitude est contraire au code de bonne conduite édicté par le ministre de l'intérieur Marco Minniti, à l'été 2017, et que l'ONG espagnole avait signé.

« Aujourd'hui, il semble que la solidarité soit devenue un délit », a dénoncé le fondateur de Proactiva, Oscar Camps, lors d'une conférence de presse, lundi à Barcelone, assurant que le véritable objectif des autorités italiennes est « qu'il ne reste plus aucune ONG de secours en mer ». De fait, depuis la mise sous séquestre de l'Open-Arms, seul l'Aquarius croise encore dans les eaux du canal de Sicile.

Tout a commencé le 15 mars par plusieurs appels de détresse immédiatement répercutés par le centre de coordination des recherches (MRCC) de Rome. Quelques heures plus tard, selon une procédure devenue courante ces dernières semaines, le MRCC annonce que les opérations seront prises en charge par les garde-côtes libyens. Puis il relaie un nouvel appel au secours...

La rencontre entre le navire espagnol et les garde-côtes a lieu à 73 milles nautiques des côtes africaines. Quand les Libyens arrivent, l'Open-Arms est en plein sauvetage.

Arrivée de migrants secourus en mer par l'ONG Proactiva à bord du navire « Open arms », au port sicilien de Pozzallo (Italie), le 17 mars.

Les militaires libyens exigent que les migrants leur soient remis, mais les humanitaires refusent d'obtempérer, malgré les menaces. Après plusieurs heures de tension, le navire espagnol se dirige vers Malte, où sont hospitalisés une mère et un bébé en situation critique. L'Open-Arms devra encore attendre plus de vingt-quatre heures avant d'être autorisé à débarquer dans un port italien.

Totale contradiction

La Commission européenne, qui a affirmé « suivre de près cet incident depuis vendredi » s'est « félicitée » que les migrants aient pu être débarqués, non sans appeler « toutes les parties à respecter le droit international mais également le code de conduite italien ». Faisant mine d'ignorer que, dans le cas présent, les deux sont en totale contradiction.

En effet, si les autorités italiennes ont proclamé, dès l'été 2017, la naissance d'une zone de « secours » où les autorités libyennes seraient compétentes, aucune instance internationale ne l'a pour l'heure reconnue. Dans les eaux internationales, la compétence libyenne est donc nulle. De plus, la Libye pourra difficilement être qualifiée de « pays sûr » pour les migrants, alors que plusieurs rapports internationaux témoignent de l'horreur du trafic d'êtres humains et des exactions qui s'y déroulent.

Deux journalistes catalans présents à bord de l'Open-Arms lors de l'accrochage ont filmé la scène. Sur leurs images montrant des enfants terrorisés, on entend un homme lançant plusieurs fois, par un mégaphone : « Donnez-nous les migrants ou on vous tue ! » L'une des journalistes, Cristina Mas, a confié : « D'après ce que j'ai vu à bord, les migrants auraient préféré mourir que monter à bord du navire libyen. »

[http://www.lemonde.fr/international/article/2018/03/21/le-navire-de-l-ong-proactiva-open-arms-place-sous-sequestre\\_5273921\\_3210.html](http://www.lemonde.fr/international/article/2018/03/21/le-navire-de-l-ong-proactiva-open-arms-place-sous-sequestre_5273921_3210.html)

"Donnez-moi les migrants ou je vous tue"

Par Cyril Fournier

Dernière MAJ: 20/03/2018

La justice italienne a placé sous séquestre le navire de l'ONG espagnole Proactiva Open Arms, qui venait en secours aux migrants au large de la Libye. Une enquête pour "association de malfaiteurs" a été ouverte contre ses dirigeants.

Le bateau des humanitaires a été intercepté jeudi dernier par des garde-côtes libyens, alertés par leurs homologues italiens. Le personnel de l'ONG a refusé de livrer aux autorités libyennes les 218 migrants qui étaient à son bord, malgré les injonctions de Rome.

Cristina Mas, journaliste espagnole du site d'informations catalan ara.cat, était présente sur le pont. Elle raconte :

"L'homme qui affirmait être le capitaine du bateau a ordonné au personnel d'Open Arms de leur livrer les femmes et les enfants, en les menaçant de mort. Ses mots étaient les suivants : "Je suis le capitaine du navire, donnez-moi les migrants ou je vous tue", et il a répété la même menace trois fois. Ce que j'ai vu sur le bateau, c'est que les migrants préféraient mourir plutôt qu'embarquer à bord du bateau libyen".

Les migrants, qui avaient été secourus en eaux internationales à environ 70 milles nautiques des côtes libyennes, ont été acceptés en Italie "compte tenu des conditions précaires des migrants à bord", après 48 heures d'hésitation.

L'Open Arms reste bloqué au port de Pozzallo, en Sicile. Oscar Camps, directeur de l'ONG basée à Barcelone, a déclaré aux médias espagnols qu'il craignait que le navire ne soit jamais restitué et que certains membres soient poursuivis pour "trafic d'êtres humains".

L'Italie tente de freiner l'afflux de migrants venus de Libye, souvent embarqués dans les embarcations funestes par des passeurs sans scrupules. L'an dernier, elle a demandé aux ONG qui opèrent en Méditerranée de signer un "code de bonne conduite", ce qu'a fait Proactiva Open Arms, à l'inverse de certaines autres.

Le nombre de navires opérant dans la zone a néanmoins réduit. Il y a un an, ils étaient une dizaine à patrouiller au large de la Libye et effectuaient 46% des secours, selon les garde-côtes italiens cités par l'AFP. "Les autres ONG ont suspendu leurs opérations en raison de menaces libyennes, de la baisse des départs... ou de la saisie de leur bateau", explique l'agence.

<http://fr.euronews.com/2018/03/20-donnez-moi-les-migrants-ou-je-vous-tue->

Italie. La saisie du bateau de sauvetage d'une ONG témoigne d'un « profond mépris pour la décence la plus élémentaire »

Publié le 20.03.2018.

Réagissant à la saisie du bateau de sauvetage d'une ONG espagnole par les autorités italiennes le 18 avril et à l'enquête ouverte sur les membres de l'équipage pour « association de malfaiteurs en vue de favoriser l'immigration clandestine » après qu'ils ont refusé de remettre aux garde-côtes libyens les réfugiés et migrants qui avaient été secourus dans les eaux internationales à plus de 70 miles marins de la côte libyenne, Fotis Filippou, directeur des campagnes pour l'Europe à Amnesty International, a déclaré :

En demandant aux garde-côtes libyens de coordonner les opérations de sauvetage et en saisissant ensuite le navire de l'ONG qui refusait de remettre les réfugiés et migrants, les autorités italiennes ont fait preuve d'un profond mépris pour la décence la plus élémentaire. Les ONG qui sauvent des vies en mer devraient être soutenues, et non pas poursuivies pour avoir essayé de sauver des réfugiés et des migrants fuyant les conditions de détention épouvantables et les atteintes aux droits humains systématiques en Libye.

« Les autorités italiennes révèlent une fois de plus leurs réelles priorités : fermer la route de la Méditerranée centrale, sans se soucier des souffrances que cela entraîne. Il semble que cela marque une nouvelle étape vers l'externalisation aux garde-côtes libyens des opérations de patrouille en Méditerranée centrale.

« Il est grand temps que les gouvernements européens reviennent sur les termes de leur coopération avec la Libye en ce qui concerne la migration. Leur complicité cruelle avec des passeurs, des criminels et des tortionnaires doit cesser et la sécurité et les droits des réfugiés, des demandeurs d'asile et des migrants doivent être la priorité. »

Complément d'information

Le navire de sauvetage Open Arms a été immobilisé le 18 mars au port sicilien de Pozzallo et les autorités italiennes ont déclaré qu'elles enquêtaient sur le groupe, qui est soupçonné d'association de malfaiteurs en vue de favoriser « l'immigration clandestine ».

Contrairement aux précédentes opérations de sauvetage en Méditerranée centrale, qui étaient généralement coordonnées par les garde-côtes italiens, les autorités italiennes ont déclaré que les opérations de sauvetage menées le 16 mars avaient été coordonnées par les garde-côtes libyens, qui ont reçu des vedettes de patrouille, des formations et un soutien de la part de plusieurs gouvernements et institutions de l'Union européenne ces derniers mois. Les réfugiés et migrants interceptés par les garde-côtes libyens sont débarqués en Libye et immédiatement conduits dans des centres de détention, où de graves violations des droits humains ont été constatées maintes fois, notamment des détentions arbitraires, des actes de torture et des mauvais traitements ainsi que de l'exploitation.

Les gouvernements européens doivent imposer comme condition préalable à leur soutien que les autorités libyennes mettent fin à la politique de détention arbitraire et illimitée de réfugiés, de demandeurs d'asile et de migrants, qu'elles reconnaissent le HCR et qu'elles lui permettent d'exercer pleinement son mandat dans le pays. Les gouvernements européens doivent également proposer des possibilités suffisantes de réinstallation pour les réfugiés coincés en Libye, mettre en place une surveillance efficace des opérations des garde-côtes libyens et, surtout, veiller à ce que les personnes secourues en mer ne soient pas renvoyées en Libye tant que la protection de leurs droits ne peut être garantie.

<https://www.amnesty.fr/presse/italie-la-saisie-du-bateau-de-sauvetage-dune-ong-t>

Gardes côtes libyens vs ONG : l'Italie et l'UE ont choisi leurs alliés

Depuis fin 2016 l'Italie – soutenue par l'Union européenne (UE) – a initié une double stratégie pour mettre un terme aux arrivées de migrants.e.s par la Méditerranée centrale : criminaliser les secours citoyens, et faire à nouveau de la Libye le gendarme de l'Europe. Ces deux dimensions se sont accentuées au cours de l'été 2017 avec l'imposition d'un « code de conduite » aux ONG et la mise sous séquestre des bateaux des organisations récalcitrantes. Dans le même temps, des navires militaires italiens étaient déployés dans les eaux territoriales de la Libye, qui déclarait unilatéralement sa zone de recherche et de sauvetage (SAR) interdite aux navires étrangers non autorisés, singulièrement ceux des ONG.

Au cours des derniers jours, cette double stratégie a franchi une nouvelle étape. Le 15 mars 2018, l'ONG espagnole de secours en mer Proactiva Open Arms, mène plusieurs opérations de sauvetage dans les eaux internationales au large des côtes libyennes. L'ONG est alors contactée par les garde-côtes de Tripoli, qui leur ordonnent de transférer les migrant.e.s secouru.e.s sur un de leurs navires. Connaissant les privations de liberté et les sévices dont sont victimes les personnes migrantes si elles sont réacheminées en Libye, l'équipage refuse de les livrer. Après plusieurs heures de tensions intenses au cours desquelles les garde-côtes, armes à la main, menacent l'équipage du Proactiva Open Arms, ils se retirent finalement. L'ONG espagnole se dirige alors vers l'Italie pour y débarquer en toute urgence les 216 personnes secourues et reçoit l'ordre de débarquer les exilé-e.s à Pozzallo (Italie). Le 19 mars, le procureur de Catane ordonne l'immobilisation du bateau dans le port et procède à sa saisie. Suite au refus de l'ONG de remettre les migrant.e.s secouru.e.s aux garde-côtes libyens, une enquête a été ouverte et trois membres de l'équipage sont poursuivis, semble-t-il pour « association criminelle visant à faciliter l'immigration clandestine ».

Si les ONG de secours en mer gênent tant, c'est qu'elles constituent l'ultime verrou empêchant les garde-côtes libyens d'intercepter les migrant.e.s en toute impunité, et qu'elles permettent de témoigner du sort réservé à celles et ceux qui échappent à l'enfer libyen. En finançant l'équipage, et coordonnant les activités des garde-côtes libyens pour renvoyer les migrant.e.s vers des sévices que certains dirigeants européens ont eux-mêmes, comble de l'hypocrisie, qualifié de « crimes contre l'humanité », ceux-ci s'en rendent complices. C'est pour tenter d'enrayer cette politique que la FIDH, Euromed Droits et Migreurop défendent le respect du droit international, la liberté de circulation pour tou-te-s, et soutient celles et ceux qui sont accusé.e.s du crime de solidarité.

<https://www.fidh.org/fr/themes/droits-des-migrants/politique-migratoire-europeenne/gardes-cotes-libyens-vs-ong-l-italie-et-l-ue-ont-choisi-leurs-allies>

SOS MÉDITERRANÉE : « LES MIGRANTS VIVENT UN ENFER EN LIBYE, L'EUROPE DOIT AGIR »

Publié le 20/03/2018 par Vincent Groizeleau

La baisse des arrivées de migrants en Italie et la mise en place d'actions pour améliorer la situation en Libye (voir notre article détaillé) ne doit pas faire oublier que ce pays constitue encore un insupportable cauchemar pour des dizaines, voire des centaines de milliers de personnes. Les témoignages des naufragés recueillis le 10 mars à bord de l'Aquarius, le navire de sauvetage de l'association franco-allemande SOS Méditerranée, démontrent que le sort des migrants reste extrêmement difficile. Un tchadien de 20 ans a par exemple expliqué aux sauveteurs avoir été torturé par électrocution quotidiennement pendant deux mois en Libye, faute de pouvoir payer la rançon pour sortir de prison. « J'ai été vendu et je me suis retrouvé à Bani Walid. Avec un ami m'a aidé à organiser le voyage pour prendre le bateau. J'ai passé un mois dans une maison avec 150 personnes. 50 ont pu partir cette fois-ci, les autres attendent le prochain départ », a raconté ce naufragé aux volontaires de l'Aquarius. Ce 10 mars, le navire a encore sauvé, in extremis, 110 personnes entassées sur un canot pneumatique à la dérive dans les eaux internationales, au large des côtes libyennes. « C'était ce que nous appelons un "sauvetage critique", c'est-à-dire une opération extrêmement délicate qui aurait pu tourner à la catastrophe en un instant et faire de

nombreuses victimes. Lorsque que nos semi-rigides se sont approchés, le canot était en très mauvais état, les flotteurs étaient en train de se dégonfler, le plancher risquait de se briser et il y avait plus d'une centaine de personnes dedans », a déclaré le coordinateur adjoint des secours Max Avis. L'Aquarius a ensuite accueilli 62 personnes secourues par un navire marchand et 108 autres sauvées par l'Open Arms, un bateau d'une autre ONG, ProActiva. En tout, 280 naufragés à bord de l'Aquarius ce jour là, dont 47 femmes, et 32 mineurs (25 sans leurs parents), de plus de 20 nationalités différentes.

De nombreuses personnes sauvées mais des milliers de morts à déplorer

Des cas comme celui-ci, les volontaires de SOS Méditerranée, engagés au large de la Libye depuis deux ans, ne les comptent plus. Depuis que l'Aquarius, navire de 77 mètres affrété par l'association en partenariat avec Médecins Sans Frontières, a commencé ses opérations de sauvetage en février 2016, il a à lui seul secouru pas moins de 27.000 personnes. Mais beaucoup n'ont pas eu la chance d'être sauvés de la noyade. On estime que 50.000 hommes, femmes et enfants auraient perdu la vie ces dernières années en Méditerranée, lors de tentatives pour rejoindre l'Europe.

Même si les départs ont significativement diminué depuis l'été dernier suite aux mesures mises en œuvre par la communauté internationale, en particulier les Européens, des drames se jouent encore très régulièrement : « Depuis septembre dernier, l'Aquarius a sauvé 4481 personnes, dont 834 depuis le 1er janvier. Sur la même période, il y a eu un millier de morts en Méditerranée, dont 316 en Méditerranée centrale depuis le début de l'année », souligne Francis Vallat, président de SOS Méditerranée.

Relations tendues avec les garde-côtes libyens

Depuis l'été 2017, les ONG engagées dans le sauvetage de migrants au large de la Libye ont fait face à différentes contraintes, avec d'abord la mise en place d'un code de conduite, imposé par les autorités italiennes pour des raisons notamment politiques, et qui a entraîné le retrait de certains acteurs. Mais les associations se sont surtout retrouvées confrontées à la décision unilatérale des autorités libyennes d'étendre leur zone de recherche et de sauvetage. « Ils ont pris cette décision de manière parfaitement illégale sans que personne ne connaisse vraiment les limites de cette zone. Les navires des ONG ont été repoussés plus loin des eaux territoriales et il y a sans doute eu des morts ignorés à ce moment-là. Les Libyens ont certes renoncé à leur demande officielle d'extension de la zone SAR auprès de l'OMI en tout début d'année, mais la situation reste difficile. Ils interviennent en réalité partout, y compris en haute mer, en violation flagrante du droit international ». Avec des relations parfois tendues entre les ONG et les garde-côtes libyens : « Leur comportement est souvent erratique, il y a eu des manœuvres d'intimidation et nous avons constaté des comportements violents envers les migrants. Sans compter qu'à une période, certains individus se faisaient passer pour des garde-côtes alors qu'ils appartenaient à des groupes criminels », explique Francis Vallat, qui ajoute que « contrairement à l'obligation internationale de déposer tout naufragé dans un port sûr (safe port) la garde-côte libyenne les ramène la plupart du temps vers l'enfer qu'ils viennent de quitter, les remettant à la merci de l'horrible business des "passeurs" qui continue ainsi de prospérer ».

Des conditions inhumaines

Toutefois, depuis 8 mois, les Européens mettent justement la pression sur les autorités libyennes pour tarir le flot des départs et tenter d'améliorer le traitement des migrants, que ce soit en mer ou à terre, y compris en obtenant des pays d'origine d'Afrique de l'ouest qu'ils acceptent de rapatrier leurs ressortissants. Les garde-côtes libyens, eux, sont formés, accompagnés et surveillés par les militaires européens de l'opération Sophia. Mais, selon le président de SOS Méditerranée, la situation demeure critique, de nombreux camps de rétention étant dignes du pire de ce que l'humanité peut commettre. « Les migrants vivent toujours un enfer en Libye, où beaucoup sont devenus des esclaves. Ce qu'il faut comprendre, c'est que les gens que nous récupérons en mer fuient des conditions que l'on peut comparer à ce qu'étaient les camps de concentration en Allemagne, où ils sont violentés et entassés dans des conditions inhumaines. Toutes les femmes que nous recueillons ont été battues et violées. Nombre d'hommes ont été torturés. 80% des enfants que nous sauvons en mer ont embarqué sur des canots sans leurs parents. Ceux-ci mettent un an ou deux à travailler au profit des passeurs, les femmes sont obligées de se prostituer, pour payer le prix d'un passage tout en sachant que la mort peut être au rendez-vous. Malgré cette perspective, dès qu'ils peuvent payer un passage, c'est leur enfant qu'ils font partir, dans l'espoir de lui permettre d'avoir une vie meilleure. C'est dire à quel point nous en sommes rendus dans le désespoir », dénonce Francis Vallat, qui estime qu'il « se perpétue aujourd'hui en Libye un véritable crime contre l'humanité ».

Une action globale pour répondre à la crise

Pour le président de SOS Méditerranée, cette situation n'est pas tolérable, notamment par l'Europe. Il faut, selon lui, « accentuer la pression pour que les choses changent. L'Europe doit prendre cette question à bras le corps. Certes, elle conduit et soutient des actions ponctuellement, mais elle doit agir et faire plus. Où est par exemple le groupe de travail européen qui réfléchit à la problématique de la migration sur le court, le moyen et le long termes ? Sans parler du scandaleux manque de solidarité ces dernières années de l'UE vis-à-vis de l'Italie, certes aidée financièrement ici ou là mais laissée en vérité seule face au problème. Ce qui explique d'ailleurs le récent vote d'un pays exaspéré au moins autant contre une communauté européenne incapable de se manifester que par les migrants eux-mêmes. Toujours est-il que les gens qui tentent de venir en Europe savent très bien ce qu'ils risquent. S'ils le font quand même, c'est qu'ils n'ont pas le choix. Il ne suffit pas d'empêcher les migrants de traverser la Méditerranée, il faut une action globale puissante et dans la durée pour traiter le problème à la racine, sinon il ne fera que s'aggraver. Bien que la définition de solutions soit la responsabilité des politiques, et non de la compétence de sauveteurs que nous sommes, cela passe à l'évidence par la résolution des conflits et une lutte résolue contre la misère dans la durée, avec des programmes d'aide au développement plus massifs et efficaces, pour lesquels tout ou partie de l'argent ne disparaît pas dans les poches des corrompus ».

Migrants éconoquoques, réfugiés de guerre, politiques et maintenant climatiques

Conflits armés, persécutions religieuses, politiques ou ethniques ; famine, misère... les causes qui poussent des centaines de milliers de personnes sur les routes de l'exode sont multiples. « Nous constatons un flux important provenant de pays en guerre ou en signes de guerre, comme le Soudan, l'Erythrée, la Syrie, le nord du Nigéria ou le Niger, où Boko Haram a à nouveau kidnappé un groupe de lycéennes il y a quelques semaines pour en faire des femmes de guerriers et tué des pêcheurs dans une nouvelle attaque il y a quelques jours. Et puis il y a les migrants dits économiques, avec d'ailleurs parmi eux bon nombre de gens diplômés et formés. J'ai par exemple rencontré un Guinéen qui a bac +7, était maître de conférences à Conakry et a vu son lieu de travail brûler. Il n'a pas été réparé, il n'avait plus de travail. Alors un soir, il a raconté avoir dit à sa femme : je pars chercher de l'argent. Qui peut le blâmer ? » Les premiers réfugiés climatiques font aussi une inquiétante apparition : « C'est encore un petit flux, avec par exemple des personnes venant de zones sinistrées du Bangladesh, mais c'est un flux qui se confirme ». Avec dans ce cas le spectre de voir les déplacements de populations s'accroître dans les années qui viennent si la hausse des températures et le dérèglement du climat se poursuivent.

SOS Méditerranée se défend de provoquer, avec d'autres ONG présentes au large de la Libye (elles représentent ensemble 40% des personnes secourues en 2017 selon les chiffres de la Guardia Costiera italienne), « un appel d'air », en clair inciter au passage des migrants qui tenteraient selon certains plus facilement l'aventure en sachant que des bateaux de sauvetage attendent au large. « Cette théorie est fautive et cela a été démontré par les faits lors de l'arrêt de l'opération italienne Mare Nostrum en 2015. Les flux se sont maintenus mais le nombre de morts en mer a explosé ».

« Pousser les politiques à trouver des solutions globales et pérennes »

Francis Vallat dit comprendre les craintes qui traversent les opinions publiques européennes quant aux arrivées de migrants. « Il ne faut pas balayer d'une façon méprisante ces craintes. Mais c'est aussi pour cela qu'il faut que l'opinion publique nous aide à pousser les politiques à travailler pour trouver des solutions globales et pérennes. En attendant, on ne peut pas fermer les yeux, il faut parler à l'urgence. On nous parle beaucoup de menace pour notre identité mais c'est aussi cela l'identité de l'Europe, des valeurs républicaines, de démocratie et d'humanisme, c'est le creuset de ce qui nous unit. Or, si nous laissons les migrants se noyer, cela équivaut quelque part à noyer notre âme et nos valeurs. Nous en paierons un jour les conséquences ».

<https://www.merretmarine.com/fr/content/sos-mediterranee-les-migrants-vivent-un-enfer-en-libye-leurope-doit-agir>

## POURQUOI LES ARRIVÉES DE MIGRANTS EN PROVENANCE DE LIBYE S'EFFONDRENT ?

Publié le 20/03/2018 par Vincent Groizeleau

Depuis l'été dernier, les arrivées en Italie de migrants partis des côtes libyennes connaissent une chute spectaculaire par rapport à la même période de 2016/2017. Discrètement, mais sûrement, l'Union européenne, Italie en tête, a décidé de s'attaquer de manière musclée au problème, avec un plan d'action global et une exigence de résultat imposée aux autorités libyennes.

Une chute de 57 à 90% depuis juillet

Pour mémoire, la Méditerranée centrale est devenue depuis 2016 et les accords conclus entre l'UE et la Turquie la première route migratoire vers l'Europe, les flux passant par l'Est s'étant largement taris. 181.000 personnes ont ainsi rejoint l'Italie en 2016. Un chiffre passé à seulement 119.000 l'année dernière, avec une décreu nette à partir de l'été 2017, alors que le premier semestre était pourtant orienté à la hausse. De juillet à décembre, la baisse des arrivées est en effet comprise, selon les mois, entre 57% et 90% selon les chiffres de l'agence Frontex. « Depuis huit mois, tout a changé sous l'impulsion de Rome », confie une source européenne bien placée.

La situation politique italienne comme déclencheur

En toile de fond donc l'Italie, un pays qui se trouve depuis des années en prise directe avec les flux migratoires compte tenu de sa proximité géographique avec l'Afrique du nord. Or, ce phénomène est de moins en moins bien accepté par la population, dont une partie croissante accuse le gouvernement italien et les autorités européennes d'inaction. Au point que cette question, qui fait évidemment l'objet de récupérations politiques, a pesé lourdement dans la campagne des élections générales qui se sont déroulées le 4 mars. Ce scrutin, à très haut risque et qui fut marqué par une forte poussée des populistes, laisse l'Italie dans une situation politique extrêmement compliquée. Faute de majorité parlementaire claire, le pays pourrait se retrouver difficilement gouvernable.

Ce scénario est particulièrement redouté par Bruxelles et des pays comme la France, l'Union européenne étant déjà malmenée par l'émergence de gouvernements autoritaires à l'Est et l'affaiblissement d'Angela Merkel en Allemagne, sans parler du Brexit. Or, voir un autre pays clé de l'UE fragilisé serait non seulement une menace pour la poursuite de la construction européenne, mais pourrait aussi avoir un impact sérieux sur la confiance des investisseurs et donc sur la relance économique de toute la zone.

C'est dans ce contexte électoral italien qu'à l'été 2017, alors que cette question agite d'autres pays de l'UE, la gestion de la crise migratoire en Libye est devenue une priorité et a connu un vrai virage, aboutissant à la mise en place de mesures fortes et tous azimuts pour permettre de présenter au plus vite des résultats concrets. L'Italie, après des années d'appels à l'aide auprès de ses partenaires européens, a enfin été entendue. Mais ce fut bien tard et trop tard pour contenir le mécontentement qui s'est exprimé il y a deux semaines dans les urnes.

Un pays déchiré à reconstruire

Toujours est-il que le changement, radical, s'est opéré l'an dernier à plusieurs niveaux, avec comme postulat de base une stabilisation de la situation politique en Libye. Celle-ci a, en effet, vu voler en éclat suite au renversement en 2011 du régime de Kadhafi, le fragile équilibre entre groupes tribaux qui prévalait du temps du défunt colonel. Dès lors, les chefs de clans se sont affrontés et déchirés, aboutissant à une situation chaotique ayant servi de terreau au développement d'activités criminelles et même, dans certaines zones, de cellules terroristes. Ces oppositions et la situation sécuritaire extrêmement dégradée sur le terrain ont longtemps eu pour

conséquence de rendre inefficaces les actions de la communauté internationale pour aider à la reconstruction de la Libye. Faute de pouvoir, ou vouloir, intervenir directement sur le sol libyen au travers d'une opération militaire de stabilisation, ce que souhaitait notamment l'Italie, il a fallu attendre que la situation se clarifie. En clair, laisser sortir de ce borborygme de futurs interlocuteurs. Même si la Libye reste divisée et minée par les dissensions internes, trois entités ont finalement émergé : le GEN (Gouvernement d'entente nationale, connu sous le nom GNA en anglais) sous l'égide du président Fayez al-Saraj, la cité-état de Misrata et le gouvernement de Tobrouk dominé par son homme fort, Khalifa Haftar. Le GNA est faible et fragmenté mais est reconnu par les Occidentaux, l'UE et les Nations Unies. Le maréchal Haftar, soutenu par l'Arabie saoudite, les Emirats Arabes Unis et l'Égypte, tient l'Est de la Libye. Il veut sa part de pouvoir et est devenu un interlocuteur indispensable. Misrata peut de son côté compter sur le soutien de la Turquie (entente entre frères musulmans et liens historiques datant de l'empire ottoman) et du Qatar.

**Le sommet de la Celle-Saint-Cloud**

L'un des grands points de départ de l'offensive politique et diplomatique conduite par l'Europe pour obtenir des avancées fut le sommet de la Celle-Saint-Cloud, en juillet 2017. A l'initiative d'Emmanuel Macron, les deux leaders libyens, al-Saraj et Haftar, se sont rencontrés et ont convenu d'un cessez-le feu, préalable indispensable à une mise en œuvre plus efficace du soutien international destiné à reconstruire un véritable Etat en Libye. Parallèlement, l'Italie a mené des discussions bilatérales avec al-Saraj sur la question des migrants. Objectif : qu'en échange d'un soutien pour aider la Libye à sortir de la crise, le GNA s'implique résolument dans la lutte contre l'immigration clandestine. Rome a ainsi réclamé une action plus forte des garde-côtes libyens pour intercepter et ramener dans le pays les embarcations en partance pour les côtes européennes. C'est ce qui s'est produit, expliquant la diminution rapide et significative des arrivées de migrants en Italie.

**Coup de balai dans les grands réseaux de trafiquants**

Pour obtenir ces résultats, des actions complémentaires ont été parallèlement menées. Les deux camps rivaux se sont ainsi entendus pour mettre un terme aux activités d'acteurs majeurs du trafic organisé d'êtres humains en Libye. Ce fut notamment le cas d'une puissante famille de Sabratah, à l'ouest de Tripoli. Elle opérait depuis la frontière tunisienne jusqu'à Misrata, une zone devenue le plus important point de départ vers l'Europe. Ce « coup de balai », conduit en septembre dernier, aurait abouti à perturber considérablement le trafic. « Le business a été désorganisé, cela a compliqué la logistique, par exemple l'approvisionnement en bateaux pneumatiques qui provenaient de Chine, alors que les passeurs ne tiennent plus les plages et ne peuvent plus garder les migrants à proximité », explique une source militaire. Résultat, cette activité bien rodée, transformée en véritable industrie par ceux qui la tenaient, aurait été sévèrement touchée. « Le trafic ne peut plus bénéficier de la structuration, des économies d'échelles et des facilités d'approvisionnement qu'avaient mis en place les grands groupes, qui agissaient depuis des années en toute impunité. Le trafic est désormais plus coûteux, il est éclaté entre de petits acteurs qui se concurrencent et il est clairement beaucoup plus difficile pour eux de faire partir des migrants ».

**Des garde-côtes plus actifs**

Et comme il y a moins de départs, il est logiquement plus aisé d'intercepter les embarcations. On estime ainsi qu'au cours du second semestre 2017, 60% des migrants prenant la mer ont été secourus et/ou ramenés par les garde-côtes libyens. Ces derniers se sont montrés très actifs depuis l'été 2017, le GNA ayant en parallèle transmis à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des documents visant à réactiver la zone de responsabilité libyenne pour les opérations de recherche et de sauvetage (SAR). Et de facto, ils sont intervenus plus au large. Une décision présentée comme illégale et dénoncée par de nombreuses organisations non gouvernementales, à commencer par celles portant secours aux migrants en Méditerranée. Leurs navires se sont effrités, parfois sans ménagement, repoussés plus loin des côtes et empêchés à plusieurs reprises de conduire des opérations de sauvetage, effectuées par les Libyens. Des ONG ont aussi affirmé que les garde-côtes avaient fait preuve d'un comportement menaçant à l'encontre de leurs équipes et s'étaient montrés parfois violents envers les migrants interpellés.

**Formation des personnels libyens**

Pour améliorer la situation, l'Europe, via l'opération militaire Sophia, chargée de la lutte contre le trafic d'êtres humains en Méditerranée centrale et du contrôle de l'embarco sur les armes en Libye, a accentué son action en faveur de la formation des garde-côtes. Lancée en 2017, cette initiative s'est d'abord heurtée à un manque de volontaires pour suivre les programmes dans certains pays de l'Union. La raison a été vite identifiée. Pour beaucoup, les garde-côtes libyens ne l'étaient en réalité pas à plein temps. Mal payés, ils étaient nombreux à cumuler plusieurs travaux et refusaient donc de quitter le pays pendant plusieurs semaines, faute de quoi leurs revenus se seraient effondrés. L'Europe a donc mis la main à la poche pour compenser le manque à gagner et fait pression sur les autorités libyennes afin que les personnels soient mieux rémunérés pour ne plus avoir besoin de cumuler les emplois. Un processus de professionnalisation qui prend du temps mais semble porter ses premiers fruits. Fin 2017, 188 garde-côtes avaient reçu une formation et une centaine d'autres doit suivre cette année, avec des stages organisés en Crète, en Espagne et probablement en Italie. Ces formations sont coordonnées par Sophia, avec le soutien de différents organismes, comme Frontex, le Haut-Commissariat aux Réfugiés (UNHCR), la Mission d'appui des Nations Unies en Libye (UNSMIL), l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) et parfois des ONG. Elles permettent aux Libyens de s'entraîner à la mise en œuvre de leurs bateaux (opérations de visite, sauvetage mais aussi maintenance, communications), mais comprennent aussi des modules relatifs au procédures de police et justice (identification de faux papiers, relevé de preuves) et au respect des droits de l'homme et du genre humain, ainsi que la manière de prendre en compte les migrants. « L'objectif est d'aboutir à une formation globale des garde-côtes pour qu'ils agissent dans un cadre légal reconnu et conforme aux règlements internationaux », nous expliquait en juillet dernier l'amiral Lefebvre, alors commandant adjoint de Sophia.

**Surveillance européenne en mer**

L'action des garde-côtes est d'ailleurs surveillée sur le terrain, l'EUNAVFOR, force aéromaritime européenne déployée au large de la Libye dans le cadre de l'opération Sophia, ayant depuis juillet 2017 une mission de monitoring de l'activité des garde-côtes. Dans le cadre des accords conclus avec le GNA, ceux-ci doivent rendre compte de toutes leurs sorties, jusqu'à la composition de l'équipage de chaque bateau engagé afin de permettre aux Européens de savoir qui est à bord, en particulier si les personnels qu'ils ont formés participent aux interventions. Mais les militaires de Sophia ne se contentent pas des informations fournies par les Libyens. Les bâtiments et aéronefs de l'EUNAVFOR, grâce à leurs puissants senseurs, surveillent l'ensemble du trafic maritime dans la zone, notamment les évolutions des garde-côtes, afin de corroborer les informations reçues avec la réalité des faits. Dès qu'un sauvetage est signalé, un aéronef est désormais dépêché pour suivre le déroulement de l'action et veiller à ce que les opérations de secours soient menées correctement. Des informations qui servent ensuite aux échanges et débriefings réguliers mis en place avec les garde-côtes libyens, ces réunions organisées plusieurs fois par mois ayant pour but de conseiller et recadrer en cas de problème. Même si les choses semblent encore loin d'être parfaites, une amélioration dans la prise en compte des migrants aurait été constatée depuis le mois de décembre.

**Livraison de bateaux aux garde-côtes**

En matière de moyens, les garde-côtes, qui dépendent de la marine libyenne, ont également vu ces derniers mois leurs capacités significativement renforcées. Ils récupèrent en fait une série de navires qui avaient été commandés avant l'intervention de 2011 et qui étaient depuis bloqués. L'Italie, dans le cadre des accords conclus avec le GNA, a ainsi fourni récemment quatre patrouilleurs du type Bigliani et assure dans le même temps la remise en état de certaines unités de la marine libyenne. Des bateaux ont également été livrés à un autre corps de garde-côtes, rattaché cette fois au ministère libyen de l'intérieur et qui n'avait jusqu'ici pas de moyen nautique. Il est chargé de la protection du littoral et devra couvrir les eaux territoriales, complétant le dispositif de la marine œuvrant plus au large. Cette administration va recevoir six bateaux du type Vittoria remis en état à Bizerte, les trois premiers ayant été réceptionnés en janvier et les autres devant suivre rapidement. Il en résulte un contrôle plus efficace, qui explique également la réduction sensible du nombre d'embarcations parvenant à quitter les eaux libyennes. Pour certains militaires européens, cela contribue à dissuader de nombreux migrants de tenter l'aventure, les chances de passer s'étant considérablement réduites. A cela s'ajoutent les conditions abominables de détention révélées ces derniers mois, de nombreux migrants présents en Libye ayant selon de multiples témoignages été vendus comme esclaves. « Cela finit par se savoir dans les pays de départ et c'est très dissuasif. Entre les risques énormes pris par les gens sur ces routes migratoires extrêmement dangereuses et maintenant des chances de plus en plus minces d'arriver en Europe, beaucoup renoncent à partir. Et ils sont désormais nombreux, en Libye, à vouloir retourner chez eux ».

**Suivi de la situation à terre**

Sur cette question justement, en dehors des opérations en mer, l'un des grands problèmes réside dans le traitement des naufragés une fois ceux-ci reconduits à la côte. Ils ont été environ 19.000 l'an dernier, contre 49.000 secourus par les navires des ONG et plus de 10.000 par les bâtiments européens de l'EUNAVFOR. « Les migrants sont maintenant ramenés dans des ports de débarquement identifiés où sont présentes des équipes de l'UNHCR et de l'OIM qui sont chargées de les enregistrer, de s'assurer de la manière dont ils sont traités et des lieux vers lesquels ils sont amenés. Ce travail, qui va dans la continuité du contrôle des opérations en mer, a pour but d'éviter que les migrants finissent comme esclaves ». L'ONU cherche également à augmenter le nombre de visites dans les centres, dont certains sont détenus par les autorités gouvernementales et d'autres par des milices, afin de contrôler le traitement des personnes qui y sont retenues.

L'UE et les Nations Unies misent sur la stabilisation progressive de la Libye et les effets du renforcement de la coopération avec les autorités locales pour voir la situation s'améliorer. Différentes actions sont à ce titre mises en œuvre, y compris dans la reconstruction des institutions et administrations via la formation de magistrats et de fonctionnaires. L'un des grands enjeux, de ce point de vue, est une meilleure connaissance du terrain et des individus avec lesquels les organismes internationaux travaillent. Les échanges d'informations se sont ainsi sensiblement renforcés entre des entités comme Sophia, Eurojust, Interpol ou encore l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC). « La présence sur le terrain est encore assez faible compte tenu de la situation sécuritaire. En attendant qu'elle puisse être développée, l'échange d'informations est très important pour mieux comprendre ce qui se passe en Libye et s'assurer que l'on s'appuie sur des interlocuteurs fiables ».

**Un accord avec l'Union africaine pour évacuer les migrants présents en Libye**

L'Europe et les Nations Unies se sont aussi attaquées au problème des migrants bloqués en Libye, où ils sont donc nombreux à vivre un véritable cauchemar. Alors que, selon les autorités européennes, plus de 80% de ces personnes sont des migrants économiques, c'est cette fois sur les pays d'origine que la pression a été mise afin que ceux-ci acceptent de rapatrier leurs ressortissants, ce que beaucoup refusaient jusque-là. La situation a pu être débloquée en novembre dernier, à Abidjan, lors du 5ème sommet entre l'Union européenne et l'Union africaine. Un accord a été trouvé afin que l'OIM, organisme des Nations Unies chargé des migrations, puisse débiter l'évacuation des migrants présents en Libye. Quelques 6000 personnes - considérées comme des migrants économiques - auraient ainsi été rapatriées en décembre vers leurs pays d'origine (Nigéria, Guinée, Gambie, Sénégal, Côte d'Ivoire...), 1000 autres étant prises en charge et sorties du pays par le Haut-Commissariat aux Réfugiés. De sources européennes, les départs se poursuivraient au rythme d'environ 200 personnes par jour depuis Tripoli. Federica Mogherini, haut représentant de l'UE pour les Affaires étrangères, s'est d'ailleurs exprimée sur le sujet la semaine dernière, annonçant que 16.000 migrants africains volontaires, qui se trouvaient dans des camps libyens, avaient été rapatriés dans leurs pays d'origine en janvier et février.

Concernant le nombre de migrants présents en Libye, les chiffres ne sont pas clairs. On avance parfois le nombre de 700.000, voire un million, mais les instances européennes en charge de cette question estiment que la majeure partie est en fait constituée de travailleurs étrangers, locataires ou propriétaires d'un logement. La Libye, peu peuplée, a l'est vrai historiquement recours à une importante main d'œuvre étrangère. Si ces estimations sont exactes, il y aurait donc, toujours selon les mêmes sources, entre 120.000 et 200.000 migrants bloqués dans le pays, dont au moins 10.000 pouvant prétendre au statut de réfugié. L'objectif de l'UE et de l'ONU est de pouvoir évacuer, si le rythme des départs se poursuit, autour de 80.000 migrants cette année. Il y a en tous cas urgence car ils sont encore des milliers à vivre dans les camps libyens un enfer, comme le démontrent de nombreuses ONG, selon lesquelles le nombre de personnes en danger est bien plus élevé.

**Niger : Fin de la plaque tournante de la migration économique**

**Dans le même temps, les Européens ont renforcé leur action auprès des pays africains concernés par la migration pour réduire autant que possible la remontée des migrants vers la Libye. C'est ainsi que la plaque tournante de la migration économique depuis l'Afrique de l'ouest et l'Afrique centrale, située à Agades, au nord-ouest du Niger, a été « traitée ». Les passeurs y ont été semble-t-il invités à s'orienter vers une « reconversion économique » soutenue par l'UE, les autorités nigériennes faisant suffisamment pression pour ne guère leur laisser le choix. En parallèle, la France, principal pays européen vers lequel sont déposées des demandes d'asile, a dépêché directement au Niger des équipes de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra) chargées de recueillir les demandes d'asile de migrants pouvant prétendre à ce statut. Alors que d'autres pays africains par lesquels transitent ces personnes doivent faire l'objet d'initiatives similaires, la France s'est engagée dans les deux ans à venir à accueillir 3000 demandeurs d'asile via les missions africaines de l'Ofpra.**

#### Politique globale

C'est donc une action globale que l'Europe et les Nations Unies tentent de mettre en place, la conjonction favorable de différents facteurs ayant permis d'obtenir enfin des résultats concrets. D'abord en Libye, où Fayez al-Saraj et Khalifa Haftar, malgré leurs rivalités, savent qu'il est dans leur intérêt que le processus politique aboutisse et que, pour y parvenir, la reconstruction du pays est impérative. Avec, de ce point de vue, la nécessité de mieux coopérer avec la communauté internationale. Le subtil jeu diplomatique, fait de compromis, de soutien et de rapport de force, semble en tous cas fonctionner, les Européens ayant bon espoir d'être parvenus à initier un cercle vertueux laissant entrevoir une sortie de crise. Mais la route est encore longue tant la Libye s'est enfoncée dans le chaos. Pour l'UE, l'enjeu majeur de 2018 sera la consolidation du processus de stabilisation, qui passe par l'aide à la création de nouvelles institutions appelées à succéder aux milices locales. Avec en arrière-plan la question de la fiabilité de ces institutions et des personnels qui les animent, dans un pays où la corruption paraît très forte et où le GNA n'est pas encore assez puissant pour répondre à toutes les exigences de la communauté internationale. « C'est un processus extrêmement complexe et tous les choix ne sont pas parfaits. Mais il faut avancer et, pour cela, savoir faire des compromis afin de progresser, avec comme but de reconstruire les institutions et, au fur et à mesure, aider le gouvernement libyen à couper les branches pourries ».

#### Réactions violentes des opposants à la stabilisation

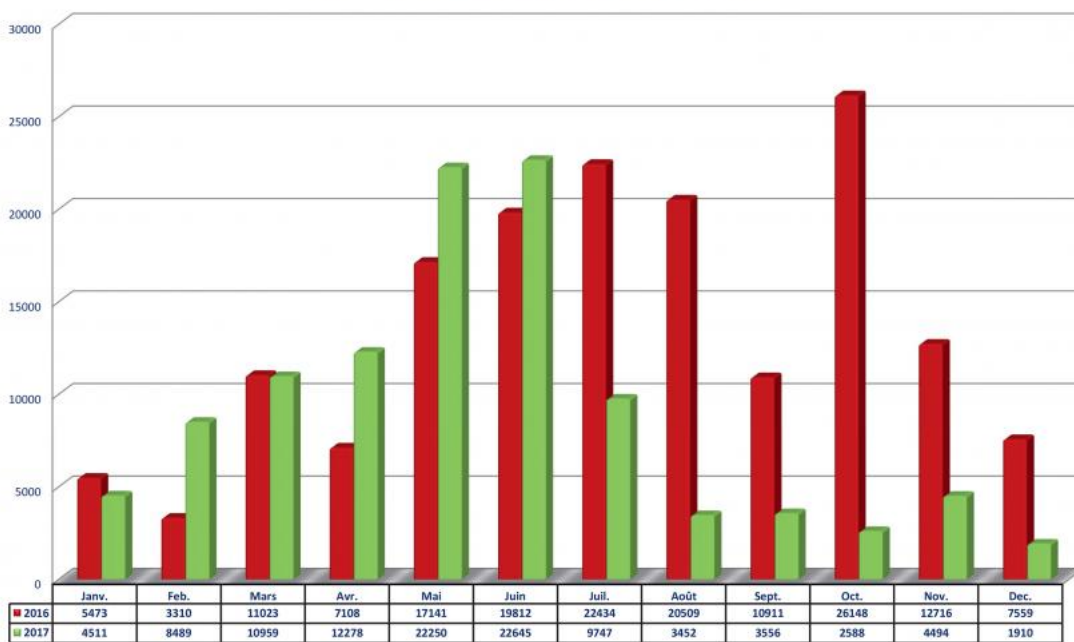
L'Europe adopte par conséquent la stratégie des « petits pas », en obtenant progressivement des améliorations tout en prenant garde à ne pas fragiliser le GNA, toujours obligé de composer avec certaines milices. En plus du jeu complexe des rapports de force politiques, les autorités libyennes doivent en plus faire face aux réactions violentes liées à la volonté de s'attaquer aux trafics. Migrants, armes, drogue, pétrole... depuis des années, des groupes criminels prospèrent sur la faillite de l'Etat libyen et n'ont aucun intérêt à voir le processus de stabilisation aboutir. De récentes violences et attentats, notamment à Benghazi et Tripoli, s'inscriraient dans cette perspective. « Ceux qui n'ont aucun intérêt à voir restaurer un Etat de droit en Libye vont tout faire dans les mois qui viennent pour faire échouer le processus politique », prévient une source européenne.

#### Traiter les causes de la migration

Parallèlement, le phénomène de la migration ne pourra évidemment se solutionner par le seul rétablissement d'un Etat de droit en Libye. Car il s'agit uniquement d'empêcher que ce pays continue de servir de tremplin vers l'Europe. Cela ne résoudra pas le problème de base. Comment faire en sorte que des personnes ne soient pas jetées sur les routes et prennent des risques insensés pour fuir la guerre, les persécutions et la famine, ou simplement espérer une vie meilleure ? Sans traitement des causes profondes de la migration, elle perdurera et s'aggravera. De ce point de vue, la résolution des conflits qui poussent les populations à l'exode est impérative, de même qu'une politique plus volontariste en matière d'aide au développement des pays d'origine des migrants économiques. En cela, il faudra d'ailleurs bien, un jour, que la question de la corruption et du soutien occidental à certains régimes africains dont les élites s'enrichissent aux dépens des populations soit posée. La lutte contre le réchauffement climatique et toutes ses conséquences sur des continents comme l'Afrique est également un enjeu majeur, car les bouleversements redoutés pourraient amplifier les flux migratoires bien au-delà de ce que l'on connaît aujourd'hui.

C'est là, réellement, que résident les questions les plus sensibles et c'est bien là que se joue l'avenir. « Les gens qui tentent de venir en Europe savent très bien ce qu'ils risquent. S'ils le font quand même, c'est qu'ils n'ont pas le choix. Il ne suffit pas d'empêcher les migrants de traverser la Méditerranée, il faut une action globale puissante et dans la durée pour traiter le problème à la racine, sinon il ne fera que s'aggraver. Bien que la définition de solutions soit la responsabilité des politiques, et non de la compétence de sauveteurs que nous sommes, cela passe à l'évidence par la résolution des conflits et une lutte résolue contre la misère dans la durée, avec des programmes d'aide au développement plus massifs et efficaces, pour lesquels tout ou partie de l'argent ne disparaît pas dans les poches des corrompus », résume Francis Vallat, président de SOS Méditerranée, l'une des ONG engagées dans le sauvetage de migrants au large des côtes libyennes (voir notre article détaillé sur la position de SOS Méditerranée).

Arrivées mensuelles depuis la Libye (2016-2017)



Source : chiffres de l'agence Frontex

<https://www.meretmarine.com/fr/content/pourquoi-les-arrivees-de-migrants-en-provenance-de-libye-seffondrent>

#### SOS MÉDITERRANÉE : SUBVENTION, NOVLANGUE ET EMBRIGADEMENT ?

21 mars 2018

Paris Vox – SOS Méditerranée va toucher 30 000 euros de subventions de la mairie de Paris, en travestissant les mots et en promettant une formation pour les scolaires...

Nous annonçons, il y a quelques semaines, la décoration remise par Anne Hidalgo à Klaus Vogel, le patron de SOS Méditerranée ainsi mis à l'honneur par l'édile parisien.

La lecture de l'ordre du jour du Conseil de Paris fait apparaître la mise au vote d'une subvention de 30 000 euros à destination de l'association SOS Méditerranée.

L'objectif de l'association est ainsi décrit par la Mairie de Paris :

“(…) déjà soutenue par la Ville de Paris par le passé, (l'association) mène depuis septembre 2015 des activités de sauvetage en mer des bateaux de migrants en détresse. Cette initiative a permis de porter assistance à 27 101 personnes au cours de 218 missions de sauvetage. Pour y parvenir, l'association loue le navire « Aquarius » avec à son bord une unité de soins d'urgence pour les survivants. À la différence des opérations menées par les garde-côtes libyens, les campagnes de sauvetage de SOS MÉDITERRANÉE prévoient, selon le droit maritime international, un rapatriement dans des « ports sûrs », ce qui n'est pas le cas en Libye.”

Travestissement des mots, embrigadement des cerveaux !

Il faut donc comprendre que les dites campagnes de sauvetage ne sont pas des rapatriements. Le pays de débarquement est régulièrement l'Italie ce qui n'en fait pas un rapatriement. Le fait de rapatrier est rappelons-le l'action de “Faire revenir quelqu'un dans son pays d'origine” (source Larousse).

Ces actions de sauvetage en mer sont de plus en plus assimilées à un appel d'air rendant, qui plus est, davantage aisés les missions de passeurs, plus soucieux de piller les ressources des clandestins que de leur assurer une traversée sûre... Pour rappel, Fabrice Leggeri, le directeur de Frontex avait déclaré en janvier 2017 : « Il faut éviter de soutenir l'action des réseaux criminels et des passeurs en Libye en prenant en charge les migrants de plus en plus près des côtes libyennes. »

Le projet de délibération fait également apparaître que “l'association prévoit de sensibiliser le public parisien et scolaire.” En clair, l'embrigadement des cerveaux dès le

plus jeune âge !

<https://www.parisvox.info/2018/03/21/sos-mediterranee-subvention-novlangue-et-embrigadement/>

#### - LES COMORES RENVOIENT VERS MAYOTTE UN BATEAU D'IMMIGRANTS CLANDESTINS EXPULSÉS PAR PARIS (AUTORITÉS)

"Les Comores ont renvoyé mercredi soir vers Mayotte un bateau qui devait accoster sur leur île d'Anjouan avec à son bord une centaine d'immigrants clandestins expulsés à leurs yeux illégalement par la France, a-t-on appris auprès des autorités de Moroni. Le navire, avec 93 passagers à son bord, a été bloqué mercredi soir pendant deux heures devant le port de Mutsumudu, a constaté un journaliste de l'AFP sur place. Les autorités comoriennes lui ont ensuite ordonné de repartir vers Mayotte." (source site internet RFI <http://www.rfi.fr/>)

<http://www.leparisien.fr/politique/les-comores-renvoient-vers-mayotte-un-bateau-d-immigrants-clandestins-expulses-22-03-2018-7622607.php>

<https://afrique.tv5monde.com/information/le-ton-monte-entre-paris-et-moroni-qui-renvoie-les-expulses-vers-mayotte>

#### CRIMINALITÉ ET DÉLINQUANCE MARITIME

##### DEUX NOUVELLES ATTAQUES DE NAVIRES AU LARGE DU NIGERIA

Publié le 19/03/2018 17:22 | Mis à jour le 19/03/2018 18:53

Deux nouvelles attaques de navires de commerce ont été signalées le vendredi 16 mars au large du Nigeria. L'une d'elles a visé un tanker, géré par une filiale du groupe français Rubis, l'autre un navire roulier.

Les deux attaques se sont produites à 18 milles de distance l'une de l'autre, au large de Bonny, dans la matinée du 16 mars. Des pirates armés ont d'abord pris d'assaut un navire roulier. L'équipage s'est retranché dans la citadelle du navire, selon le centre de veille sur la piraterie du Bureau maritime international.

Alertée, la marine nigérienne a envoyé des patrouilleurs. Quand les militaires sont montés à bord du navire de commerce, ils n'ont pas trouvé de pirates à bord.

La deuxième attaque, selon le site Seaneews, a visé un tanker, le Biskra. Des échanges de tir ont eu lieu entre l'équipe de protection embarquée et les pirates qui se trouvaient à bord d'une embarcation rapide. Devant cette résistance, les pirates ont pris la fuite.

Les armateurs nigériens se plaignent

Selon la base de données Equasis, le Biskra est géré commercialement par Rubis Eastern Caribbean SRL, filiale basée à La Barbade du groupe français Rubis, opérateur indépendant spécialisé dans la distribution et le stockage. Il s'agit d'un transporteur de produits raffinés d'un port en lourd de 12 509 tonnes.

Les attaques de pirates se maintiennent à un haut niveau dans les eaux du Nigeria. Les autorités nigériennes ont recensé 41 attaques de navires faisant escale dans des ports du pays en 2017, selon des chiffres récemment communiqués par la Nigerian maritime administration and safety agency (Nimasa). Ils s'inscrivent dans la moyenne des années précédentes, le Nigeria ayant recensé 135 attaques de navires dans ses eaux entre 2015 et 2017.

Les armateurs nigériens se plaignent des pertes occasionnées par cette criminalité persistante dans les eaux du delta du Niger. Le coût des équipes de protection embarquée et des assurances pèse sur leurs bénéfices. « Dans le transport maritime, et cela concerne tout spécialement les navires qui naviguent dans les eaux du delta du Niger, nous perdons environ un tiers de nos gains en essayant de nous protéger de la piraterie », indique le président de l'association des armateurs nigériens, Aminu Umar, dans un article de Ships & ports daily.

Olivier MÉLENNEC

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/30959-deux-nouvelles-attaques-de-navires-au-large-du-nigeria>

##### ARMED PIRATES BOARD TANKER OFF NIGERIA

Pirates armed with guns boarded a product tanker approaching the Bonny Fairway Buoy, Nigeria, on March 6, 2018, the IMB Piracy Reporting Centre said.

As informed, the crew raised the alarm and activated ship security alert system (SSAS) before mustering in the citadel.

The Nigerian Navy was notified and patrol boats were immediately deployed to assist the unnamed vessel.

As all crew were in the citadel, the pirates were unable to take any hostages, according to IMB ICC. However, they damaged some navigation and communication equipment and escaped.

Later, the master and crew emerged from the citadel and took back control of the tanker and sailed to a safe port. All crew were reported safe.

The incident happened around 21 nautical miles southwest of Bonny Island.

In late February 2018, two vessels were attacked by armed pirates in separate incidents off the coast of Bonny Island. Both attacks were aborted due to defensive measures undertaken by the vessels' crew.

<https://worldmaritimeneews.com/archives/247318/armed-pirates-board-tanker-off-nigeria/>

##### 448 KG DE COCAÏNE À BORD D'UN NAVIRE AFFRÉTÉ PAR CMA CGM

Publié le 19/03/2018 18:52 | Mis à jour le 19/03/2018 18:58

Près d'une demi-tonne de cocaïne a été découverte, par hasard, le 16 mars par un marin du porte-conteneurs libérien Carolina Star, affrété par CMA CGM, en escale à Marseille.

« Les 448 kg de cocaïne ont été découverts par un marin lors d'une banale opération de maintenance, dans des sachets cachés dans les tuyaux du circuit de refroidissement du navire », a précisé Xavier Tarabeux, procureur de la République de Marseille, confirmant une information révélée par le quotidien régional La Provence.

Rien ne permet pour l'instant de déterminer quand ces sachets de cocaïne ont été cachés à bord du navire, en provenance du port italien de Livourne, ni quand ils étaient supposés être récupérés, ou lors de quelle escale.

Le porte-conteneurs de 3 430 EVP, propriété de l'armateur allemand Hammonia Reederei, faisait partie de la flotte du service Med Americas de CMA CGM, Hapag-Lloyd et Hamburg Süd. Neuf navires relient les ports d'Amérique latine (Carthagène et Buenaventura en Colombie, Guayaquil, en Équateur, Callao au Pérou et Antofagasta et San Antonio au Chili, ainsi que Kingston, Caucedo, en République dominicaine, et Manzanillo, à Panama) à la Méditerranée (Algésiras, Livourne, Salerne, Valence, TangerMed et Malte). Le service ne touche pas Marseille mais le Carolina Star, arrivé le 12 mars à Marseille après Malte puis Livourne, devait être repositionné sur la ligne Méditerranée - Afrique de l'ouest (Euraf 4) de CMA CGM qui touche le port phocéen.

L'enquête a été confiée à la section de recherche de la gendarmerie maritime ainsi qu'à l'antenne de la police judiciaire marseillaise chargée de la répression du trafic de stupéfiants.

Le Carolina Star, qui doit partir pour l'Afrique le 26 mars de Marseille, est toujours à quai à la digue du large de Marseille.

Les armateurs sont confrontés à des problèmes de plus en plus difficiles avec la drogue, comme récemment Hapag-Lloyd sur un navire en sortie de Carthagène. Des intrus ont été trouvés à bord par l'équipage.

Thibaud TEILLARD

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/30962-448-kg-de-cocaine-bord-dun-navire-affrete-par-cma-cgm>

##### PIRATES SIGHTED IN GHANA'S TERRITORIAL WATERS - ATTACKS ON SHIPS INCREASE IN GULF OF GUINEA

Date: Mar 20, 2018, 09:15

Merchant vessels transiting the country's coast have been cautioned to shore up their defence against forced boarding.

The warning comes in the wake of increased activities of pirates off the coast of Ghana and in the sub region.

For instance, a merchant ship was seen surrounded by three speedboats filled with armed pirates off the coast of Takoradi on March 8, this year.

A report sent to the Maritime Domain Awareness For Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GoG) via email on March 8, this year, said, "at 1700 UTC a merchant vessel was approached by three speedboats, in position 03°55N 001°14E 155°/65NM from Takoradi, Ghana".

The report further indicated that "occupants of the speed boats were wearing camouflage clothing and carrying weapons."

Consequently, the MDAT-GoG advised vessels transiting the country's coast to exercise extreme caution to avoid any attacks from the pirates.

Piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea has become an established criminal activity and is of increasing concern to the maritime sector with recent attacks becoming more widespread and violent.

A report by the International Bureau on Piracy and Armed Robbery Against Ships suggests that there were 11 separate pirate attacks between 2013 and 2017 off the country's coast.

Although the number of pirate attacks off Ghana's coast may not be alarming compared to other countries along the Gulf of Guinea, an expert in the maritime industry, Dr Kofi Mbia, in an interview with the GRAPHIC BUSINESS on March 15 said "we need to improve upon our surveillance and get the Ghana Navy to increase their patrol. You know the Ghana Ports and Harbours Authority (GPHA) patrols the anchorage area of our ports and a lot of ships that want a safe haven come to our anchorage to get protection for some time but now that the spate of piracy has increased and their activities recorded on our coast, there is a need to increase the surveillance."

Effects of pirate activities on trade

Dr Mbia stated that the surge in pirate activities could have a wrong impact on commercial trading in the shipping industry as it would affect the climate of confidence in trade and influence the rise in insurance premiums.

"When your coast is infested with pirates then there is the tendency for insurance premiums to go up for vessels that are calling at your port because of the threat to the vessels and at the same time it affects the climate of confidence in trade. Vessels must be able to move freely and navigate to and out of the port but whenever there are increase pirate attacks, there is the tendency for some vessels not to call on some particular ports because of fear of attack so indeed it affects commercial trading," he said.

Rising pirate attacks in GoG

In January this year, the government of Luxembourg reported that the product tanker *ST Marseille* was attacked by five armed pirates at an anchorage off Cotonou, Benin. The pirates succeeded in boarding the vessel, and two Beninese guards sustained gunshot wounds in an exchange. The *ST Marseille* had no cargo on board at the time of the attack and the pirates eventually gave up and departed. The crew were unharmed and were all accounted for. Both guards have received medical attention and are in stable condition. The *ST Marseille* is a Luxembourg-flagged tanker operated by French firm *ST Management SAS*. In a similar fashion, on January 10, the product tanker *MT Barrett* went missing from an anchorage off Benin and was not heard from for two days. It had been hijacked and the vessel's crew held hostage, hence the pirates contacted the shipowner to make arrangements for their return on January 12. After several days of negotiations, they were released unharmed, and the *Barrett* was allowed to go on its way. Again on February 1, the tanker *Marine Express* and its 22 crew members went missing from an anchorage off Cotonou. The vessel was held for several days and released unharmed.  
<https://www.graphic.com.gh/business/business-news/pirates-sighted-in-ghana-s-territorial-waters-attacks-on-ships-increase-in-gulf-of-guinea.html>

CYBERATTAKES  
<http://splash247.com/maersk-hit-another-cyber-attack/>



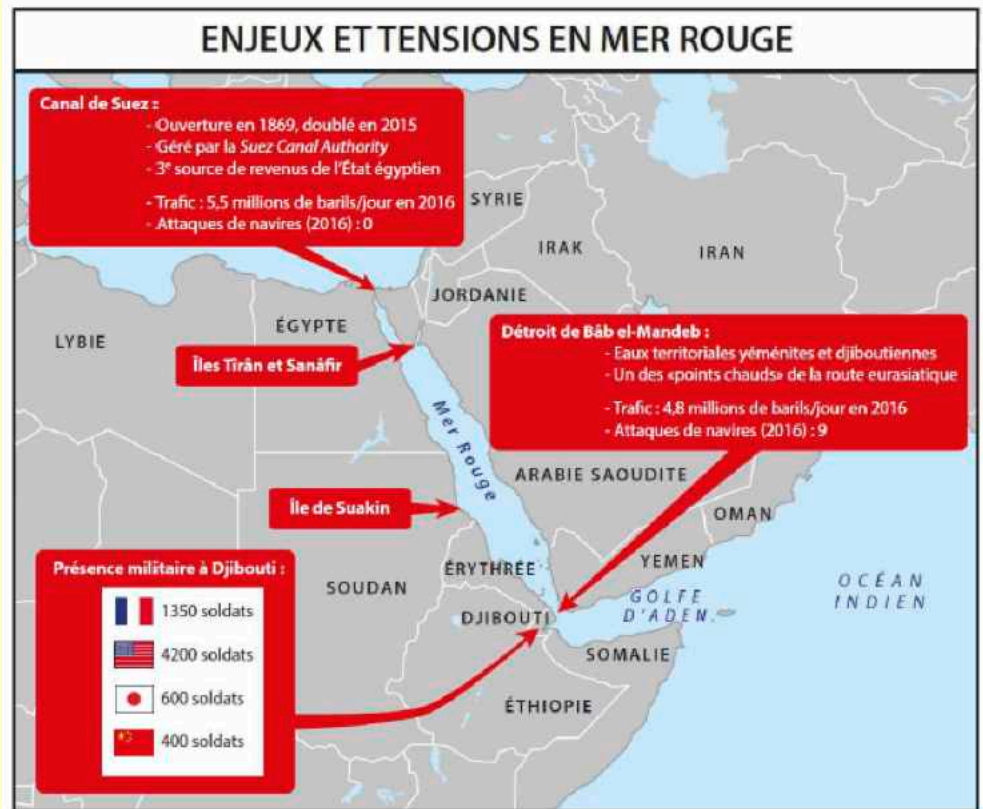
**GÉOPOLITIQUE ET CONFLICTUALITÉS MARITIMES**



**MER ROUGE**

En janvier dernier, le gouvernement soudanais cède à la Turquie la souveraineté de l'île de Suakin pour 99 ans. La concession de cet ancien port ottoman, dans lequel Ankara pourrait bâtir une base navale, souève les inquiétudes des pays présents dans la région.

[http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/BM/2018/BM210\\_MerRouge1.pdf](http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/BM/2018/BM210_MerRouge1.pdf)



NB : une passionnante et pertinente note de synthèse du CESM. A lire absolument en ne perdant jamais de vue est au cœur du "serpent fébrile" et que la moitié du trafic maritime mondial y transite ...

**À LA HAYE, LA BOLIVIE PLAIDE POUR RETROUVER UN ACCÈS À LA MER**

Publié le 19/03/2018 18:49 | Mis à jour le 19/03/2018 18:53

La Bolivie a plaidé le lundi 19 mars devant la Cour internationale de justice (CIJ) de La Haye pour retrouver un accès souverain à l'océan Pacifique. Le pays andin, le plus pauvre d'Amérique latine, est enclavé depuis une guerre perdue au XIXe siècle contre le Chili.

La Paz a déposé une plainte auprès de la CIJ en avril 2013. La Bolivie cherche ainsi à ramener le Chili à la table des négociations. Le différend sur l'accès à la mer mine les relations bilatérales. Depuis 1979, les deux voisins n'ont plus de relations diplomatiques au niveau des ambassadeurs.

La Paz a exhorté Santiago à reprendre les pourparlers, affirmant devant les juges de la Cour internationale que le Chili avait « l'obligation de négocier avec la Bolivie afin de parvenir à un accord accordant à la Bolivie un accès souverain à l'océan Pacifique ».

« Nous avons l'histoire, la justice et le droit de notre côté », a déclaré dans un tweet le président bolivien Evo Morales, dont la présence à La Haye, où est basée la CIJ, symbolise l'importance de cette affaire pour son pays.

La Bolivie a perdu son accès à la mer à l'issue d'une guerre de quatre ans contre le Chili en 1883. Le Chili s'est alors emparé de 400 kilomètres de littoral le long du désert d'Atacama. Allié de la Bolivie, le Pérou a lui aussi perdu une partie de son littoral à l'issue du conflit. « La croissance annuelle du PIB de la Bolivie serait supérieure d'au moins 20 % si elle n'avait pas été privée d'un accès à la mer », a affirmé l'ancien président bolivien Eduardo Rodriguez Veltze, membre de la délégation, devant la Cour internationale de justice. Le Chili refuse d'accorder un accès à la mer à la Bolivie estimant que la question a été réglée par le traité de de paix de Bogota de 1904 et que la CIJ ne peut se prononcer sur un pacte signé avant sa création en 1948. La Bolivie a remporté une première victoire en 2015 quand la Cour internationale de justice s'est déclarée compétente dans le différend qui l'oppose au Chili.



<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/divers/30961-la-haye-la-bolivie-plaide-pour-retrouver-un-acces-la-mer>

- China and Philippines discuss joint South China Sea projects - BEIJING – Philippine Foreign Secretary Alan Peter Cayetano was in Beijing on Wednesday for talks on possible joint development projects in the South China Sea amid signs of an easing of tensions in the disputed waterway.  
<https://www.japantimes.co.jp/news/2018/03/21/asia-pacific/politics-diplomacy-asia-pacific/china-philippines-discuss-joint-south-china-sea-projects/#.WrJhU2dvG5k>

- Top diplomats from Japan, Russia meet in Tokyo, keen on promoting joint economic projects on disputed islands - The foreign ministers of Japan and Russia agreed Wednesday to further promote negotiations over joint economic projects on four disputed islands off Hokkaido ahead of a planned visit by Prime Minister Shinzo Abe to Moscow in May.  
<https://www.japantimes.co.jp/news/2018/03/21/national/politics-diplomacy/top-diplomats-japan-russia-keen-promoting-joint-economic-northern-territory-projects/#.WrJhGdvG5k>

- Les navires de la marine australienne participent à l'exercice Ocean Explorer  
 Une flotte comprenant deux sous-marins, dix navires et des avions embarqués de la Royal Australian Navy (RAN) a pris la mer pour participer à la deuxième itération de l'exercice Ocean Explorer, durant 3 semaines. « Cela peut inclure toute la gamme des opérations de sécurité maritime, de la diplomatie et de l'engagement international à des fins humanitaires, de secours en cas de catastrophe, de gendarmerie et de maintien de la paix, et à l'extrémité supérieure du spectre.  
<http://mediapress24.fr/index.php/2018/03/20/les-navires-de-la-marine-australienne-participent-a-lexercice-ocean-explorer/>



**LA "GUERRE DES NEUF TRAITS"**

NN





## SPORTS & LOISIRS NAUTIQUES ET HALIEUTIQUES

### LA RÉDUCTION DE LA PÊCHE AUX BARS SAUVAGES MET EN ÉMOI LES PLAISANCIERS

Stanislas Du Guerny Le 21/03 à 08:56

Capture d'un bar avec une épuisette par un ligneur de la Pointe de Bretagne, signataire de la plateforme de la petite pêche artisanale. - Marta NASCIMENTO/REA  
La Commission Européenne réduit la pêche aux bars sauvages pour une partie des pêcheurs plaisanciers, qui réfutent la mesure. Ils réclament un meilleur équilibre sur l'ensemble du littoral.

Le bar sauvage est une espèce fragile dont les stocks diminuent. Pour faciliter le repeuplement, les ministres européens ont pris des mesures drastiques en 2018, avec « une interdiction totale de pêche récréative au-dessus du 48<sup>e</sup> parallèle », c'est-à-dire dans une zone comprise entre l'île de Sein et Dieppe.

Président de la Fédération nationale des pêcheurs plaisanciers et sportifs, qui réunit 35.000 adhérents, Jean Kiffer juge la décision injuste. « Au sud du 48<sup>e</sup> parallèle, les plaisanciers peuvent pêcher jusqu'à 3 bars par jour. Pour un meilleur équilibre, on propose 1 bar quotidien pour tous et si possible un quota mensuel de 10 à 20 bars », affirme-t-il. De son côté, le célèbre restaurateur breton Olivier Roellinger réclame que « le repos biologique soit appliqué sur toute la façade atlantique ».

#### Baisse inquiétante des stocks

600 pêcheurs du dimanche très remontés ont récemment manifesté à Morlaix pour protester contre les restrictions. Ils savent que les contrevenants risquent une amende pouvant atteindre 20.000 euros et la saisie du bateau. Le sujet est sensible, car le bar est l'espèce noble par excellence prisée de tous les amateurs de pêche récréative. Aucune statistique fiable n'a encore été publiée, les experts estiment que ces pêcheurs amateurs concentrent entre « 10 et 20 % des volumes annuels de bars ». Mais la réalité des stocks est inquiétante. En 2012, ont été vendues sous criées 4.320 tonnes de bars sauvages. Le volume a été ramené à 3.825 tonnes en 2014, puis 2.454 tonnes en 2016.

#### Les ligneurs également touchés

C'est la raison pour laquelle les restrictions ne touchent pas que les pêcheurs amateurs. Les professionnels ligneurs, qui pratiquent une capture souvent dangereuse sur des petits bateaux s'approchant des rochers et des remous, se voient appliquer une interdiction totale de pêche en février et mars afin de favoriser les reproductions. Leurs quotas ont été ramenés à 5 tonnes par an par ligneur, contre 10 tonnes en 2016. « Certains professionnels sont dans une situation compliquée. Ils ont perdu 60 % de leur chiffre d'affaires l'an passé », indique Gwen Pennarun, le président de l'Association des ligneurs Pointe de Bretagne. Les chalutiers vont devoir se contenter de 1,2 tonne de bars par an.

#### Augmentation des importations

Sur les états de la grande distribution, les consommateurs ont été quasiment tous privés de bars au cours des mois écoulés. « Leclerc, Système U, Carrefour et Auchan, ont joué le jeu à notre demande », continue Jean Kiffer. De janvier à mars, c'est la période de frai des bars, qui permet de reconstituer les stocks ; il est donc préférable d'éviter les captures. La baisse des volumes de bars sauvages incite les consommateurs à se reporter sur les achats de poissons d'élevage.

La France en produit à peine de 3.000 tonnes par an quand elle consomme, toutes espèces confondues, un total de 11.230 tonnes. La moitié sont des importations de Grèce, Turquie ou Espagne. D'après l'European Aquaculture Production Report basé en Belgique, la production en Europe a augmenté de 10.000 tonnes depuis 2015, pour atteindre 158.479 tonnes.

#### Les bars turcs à des prix imbattables

Eric Mezrich, président de la commission marché du comité interprofessionnel des métiers de l'aquaculture constate que « les bars élevés en Turquie arrivent sur les états des poissonneries au prix de 4,40 euros les 500 grammes quand nos élevages français les vendent 6,40 euros. La France a besoin de produire beaucoup plus ». Une vingtaine d'entreprises effectuent de l'aquaculture en eau de mer, mais les extensions des élevages restent l'exception. « Dommage, dit encore Eric Mezrich, car nos poissons sortis le matin de nos élevages sont le lendemain dans les poissonneries. Pour les produits turcs ou grecs, le délai est de 4 à 5 jours. »

Stanislas du Guerny

<https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-pme/0301431049951-la-reduction-de-la-peche-aux-bars-sauvages-met-en-emoi-les-plaisanciers-2162988.php>

Ouest-France - 16/03/2018

## Mer

# Pêche au bar interdite : les plaisanciers en colère

Alors que s'ouvre aujourd'hui à Nantes le Salon de la pêche en mer, les pêcheurs de bars amateurs protestent contre l'Europe qui interdit leur activité au nord du 48<sup>e</sup> parallèle.

Les pêcheurs plaisanciers de la Manche, de la mer du Nord et de l'Atlantique Nord ne comprennent pas pourquoi l'Europe leur interdit de pêcher le bar (sauf à rejeter leurs prises à la mer). Autant dire que la plupart vont lâcher la canne à pêche, s'ils ne peuvent pas cuisiner leur poisson félicite.

L'année dernière, ils pouvaient encore en ramener un par jour. « Mais c'est terminé. Nous payons pour les tonnes et les tonnes de bars pêchés par les chaluts sur les frayères », s'insurge Michel Hard, pêcheur dit récréatif, à Saint-Malo.

#### Trois bars dans le Sud

La raison de ces quotas et interdictions ? « Les scientifiques alertent depuis de nombreuses années sur le stock qui s'effondre », déclare la Délégation à la mer et au littoral de Saint-Malo, qui met en œuvre la réglementation de la pêche maritime.

Au sud du 48<sup>e</sup> parallèle, dans le golfe de Gascogne, les plaisanciers restent autorisés à ramener trois bars par jour. « Et les pêcheries industrielles continuent leurs massacres au large, sur les zones de frayères,



Les scientifiques alertent depuis de nombreuses années sur la baisse des stocks de bars.

là ou les poissons se reproduisent », souligne Florent Urien, de la société nautique Nautilots à Saint-Malo, qui défend l'importante activité économique liée à cette pêche.

« Du coup, comme les chalutiers ne peuvent plus pêcher en Manche, ils se reportent dans l'Atlantique. » Ce que semblent confirmer les ventes de bar en criée relevées sur le site FranceAgriMer : sur les huit premières semaines de 2018, les prélèvements sont supérieurs de 20 % à ceux de 2017, estime la Fédération de pêche sous-marine.

« Les bars de petite taille, entre 500 g et 2 kg, sont en très nette augmentation dans ces débarquements. Or, une femelle n'atteint sa maturité que vers l'âge de 7 ans, soit pour un poids autour de

1,2 kg. »

« Si ces prélèvements sur les frayères continuent, on sera dans la même situation d'ici quatre à cinq ans en Atlantique », estime Louis Bunouf, vice-président d'Asu-

rio, une association de pêcheurs plaisanciers à Saint-Malo. L'association se demande « si les scientifiques en sont conscients ».

Nadine PARIS.

## Des élus demandent un compromis à l'Europe

Quatre députés ont envoyé une lettre au ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation. Bertrand Sorre (LREM) et Grégory Galbadon (LREM) de la Manche, Bertrand Bouyx (LREM) du Calvados et Gilles Lurton (LR) d'Ille-et-Vilaine demandent à la France d'intervenir « auprès des instances européennes, afin de réinstaurer un droit de pêche », avec un quota et une déclaration des prises dans un

carnet de pêche.

Dans une autre lettre transmise au Premier ministre et dans une question inscrite au *Journal officiel*, Gilles Lurton demande « la suppression de cette distinction entre le nord et le sud du 48<sup>e</sup> parallèle, avec une seule zone de pêche, et une autorisation d'un bar pêché par jour pour tous en dehors de la période de production, en février et mars ».

Salon de la pêche en mer, du 16 au 18 mars au Parc des expositions de Nantes.  
Site Internet : [www.salon-peche-mer.com](http://www.salon-peche-mer.com)

Il estime à plus de 10 000 le nombre d'emplois touchés indirectement par la décision européenne. Et prévoit une perte de chiffre d'affaires « de 92 millions d'euros chaque année pour l'économie bretonne ». Le ministre de l'Agriculture lui a assuré qu'il ferait tout pour trouver un compromis.

N. P.

- Vendée : vers une nouvelle enquête publique pour la construction d'un port à Brétignolles-sur-Mer mardi 20 mars 2018 à 19:59 Par Emmanuel Sérazin, France Bleu Loire Océan

Les élus du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont officiellement déposé une nouvelle demande d'enquête publique pour la construction d'un port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer. Après un échec en 2011, le Maire promet cette fois un dossier exemplaire. Mais les opposants sont toujours là.

<https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/vendee-vers-une-nouvelle-enquete-publique-pour-la-construction-d-un-port-a-bretignolles-sur-mer-1521570325>

### LES ONG, LEURS NEWS (y/c les FN) et les contestations de ces dernières

#### SEA SHEPHERD LIVRE DEUX TÉMOIGNAGES-CHOC D'OBSERVATEURS DES PÊCHES

Publié le 20/03/2018 18:53 | Mis à jour le 20/03/2018 18:57

Menaces, pratiques illégales, falsifications : Sea Shepherd livre les récits accablants, mais anonymes, d'ex-observateurs des pêches.

Ces témoignages sont à prendre avec des pincettes puisqu'ils sont anonymes et utilisés par l'ONG pour sa campagne Dolphin Bycatch. Mais ils sentent le vécu et mettent le doigt sur des pratiques regrettables. Certaines occasionnelles, d'autres apparemment largement rencontrées.

Ces observateurs du programme Obsmer témoignent d'abord de pressions pour ne pas noter la capture de certaines espèces, la pêche en zone non autorisée...

Jusqu'à, pour l'un, la menace d'être jeté par-dessus bord ou la rampe d'eau de mer braquée sur lui. Ils évoquent peu les dauphins, car rares sont les volontaires pour embarquer des observateurs lorsque les risques de prises accidentelles de cétacés sont forts. Ce qui « aboutit à des données quasi nulles, voire non exploitables » sur ces prises dans les résultats d'Obsmer.

Mais ils témoignent de pratiques illégales régulières : des espèces hors taille ou hors quota découpées pour ne pas être identifiées ou mesurées en cas de contrôle ; l'ajout dans le chalut d'une chaussette de maille inférieure ; le trafic d'espèces hors quotas vers les Pays-Bas... Côté environnemental, ils déplorent le délai avant de remettre à l'eau les espèces protégées, limitant leur survie. Ils relèvent des poubelles « le plus souvent jetées à la mer » et l'usage de produits corrosifs de nettoyage du pont, rincés en pleine mer.

Heureusement, les observateurs citent des navires respectant la réglementation. Mais trop peu. Ces pêcheurs sont « à ajouter à la liste des victimes collatérales des armements peu scrupuleux ». Espérons qu'ils ne fassent pas aussi les frais de cette campagne de communication.

Solène LE ROUX

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30974-sea-shepherd-livre-deux-temoignages-chocs-dobservateurs-des-peches>

#### - SEA SHEPHERD : OPÉRATION JEEDARA 2018 : LE STEVE IRWIN PART VERS LA GRANDE BAIE AUSTRALIENNE.

La Grande Baie Australienne, l'UNE des zones les plus spectaculaires d'Australie, formant une aire marine sauvage, est toujours menacée par l'exploitation pétrolière et gazière en mer. Il y a tout juste une semaine, une nouvelle demande tendant à entamer des essais sismiques dans les eaux au large de Kangaroo Island et de Port Lincoln a été déposée auprès de l'Autorité nationale de la sécurité des extractions pétrolières extracôtières et de la gestion de l'environnement (NOPSEMA).

Le Steve Irwin naviguera dans la région, en documentant quelques unes des zones sauvages et pittoresques de la Baie, afin de démontrer ce que nous pourrions perdre si de telles activités destructrices étaient autorisées.

<http://www.seashepherd.fr/index.php/actu-edits/actualites/59-news-19032018-fr-02>

#### DANEMARK : AU MOINS SIX CAS DE PÊCHE ILLÉGALE PAR DES CHALUTIERS BASÉS DANS LE PORT DE GILLELEJE

Copenhague – Après un mois de surveillance concentrée, l'organisation environnementale Greenpeace a rapporté au moins six cas de pêche illégale par des chalutiers basés dans le port danois de Gilleleje, une activité pourtant interdite par la loi depuis plus de 80 ans dans certaines parties de l'Øresund, le détroit liant le Danemark et la Suède.

Quoique totalement illégal dans certaines parties de l'Øresund, le chalutage est autorisé dans la partie nord, sauf pendant la période du 1er février au 31 mars, période de frai de la morue.

Greenpeace assure disposer de preuves GPS, ainsi que de photos et de vidéos de pêche illégale, qui ont maintenant été remises à l'organe de surveillance de la pêche danois Fiskerikontrollen.

Un des chalutiers qui aurait pêché illégalement a même coupé son chalut et l'a abandonné lorsque Greenpeace est sortie pour affronter le navire.

« Les autorités suédoises et danoises luttent depuis de nombreuses années contre la pêche illégale dans l'Øresund, et ce sont principalement des pêcheurs de Gilleleje qui font problème », a déclaré Magnus Eckeskog, responsable de la campagne Nordic Oceans de Greenpeace.

« Malgré cela, il semble que la pêche illégale se déroule ouvertement et en plein jour. Quelque chose indique que les conséquences sont tout simplement insignifiantes pour effrayer les pêcheurs illégaux, donc il devrait y avoir des sanctions plus sévères », a ajouté M. Eckeskog.

Le même responsable aimerait également que tous les chalutiers soient équipés d'un système de surveillance des navires ou VMS, un système utilisé dans la pêche commerciale pour permettre aux organismes de réglementation de l'environnement et de la pêche de suivre et de surveiller les activités des navires de pêche.

- Les musées danois semblent mener une bataille perdue contre la moisissure et la pourriture lorsqu'il s'agit de préserver les objets du passé, à cause des répercussions des changements climatiques des dernières années, rapporte la presse locale.

Le problème est que beaucoup de zones de stockage utilisées par les musées ne sont tout simplement pas adaptées aux conditions humides qui exacerbent la détérioration du patrimoine culturel.

Ce sont souvent des bâtiments anciens, tels que des écoles, des caves, des greniers ou des granges dépourvus de système de conditionnement d'air pour contrôler l'humidité et la température.

Au cours des trois dernières années, des moisissures ont été découvertes dans 118 installations de stockage au Danemark. Au musée de Roskilde (environ de Copenhague), un exemple typique, près de 70 000 articles risquent d'être définitivement perdus.

Le problème n'est pourtant pas nouveau, puisqu'en 2007 et 2014 déjà, des auditeurs nationaux ont donné l'alarme au ministère de la Culture.

Nils M Jensen, le directeur de l'Association des musées danois, estime que les politiciens ne prennent pas la question suffisamment au sérieux et que cela ne semble pas prêt de changer.

La ministre de la Culture, Mette Bock, a clairement fait savoir que les musées ne peuvent s'attendre à une aide financière. « Je dois préciser qu'il n'y a pas d'argent supplémentaire pour les musées cette année », a-t-elle déclaré.

<http://mapecology.ma/slider/danemark-six-cas-de-peche-illegale-chalutiers-bases-port-de-gilleleje-greenpeace/>

#### TÉMOIGNAGES ANONYMES D'OBSERVATEURS EMBARQUÉS À BORD DE NAVIRES DE PÊCHE

Lundi 19 janvier 2018

Dans le cadre de sa récente campagne visant à exposer et faire cesser les massacres de milliers de dauphins par certains navires français sur la façade atlantique, Sea Shepherd publie les témoignages d'observateurs embarqués sur des opérations de pêche dans le cadre du programme OBSMER, un programme d'observation mis en avant par l'Etat comme un moyen de suivi des pratiques de la profession... **En raison de la clause de confidentialité et de non divulgation d'informations imposée par contrat aux observateurs, ces derniers ont souhaité garder l'anonymat.**

Programme OBSMER : Témoignage observateur n°1

J'ai été observateur en Atlantique à bord de chalutiers pendant plusieurs mois sur le programme OBSMER. Afin de couvrir le littoral français Manche et Atlantique, les observateurs sont répartis sur différents quartiers maritimes.

## Contexte

Il faut dans un premier temps savoir que les patrons pêcheurs n'ont pas l'obligation de prendre à leur bord des observateurs. Ces derniers doivent donc sillonner les ports de leurs quartiers maritimes, appeler ou envoyer des mails afin de pouvoir embarquer et de mener à bien leur travail. Le pourcentage de refus varie d'un quartier à un autre, pour ma zone, ces refus variaient de 80% à 90% sur la totalité des navires référés. Par moment, il m'était difficile de m'approcher de certains navires car les équipages m'insultaient ou m'esquivaient. Ces observations sont donc réparties uniquement sur une poignée de navires comparés au nombre réelle de la flotte française.

Une fois le navire parti à la mer avec l'observateur à son bord, notre travail est de remplir des fiches informatives. Elles comportent le type d'engin de pêche, les positions GPS, leur temps de pêche, les espèces halieutiques gardées à bord pour la commercialisation ainsi que le tonnage, et les mesures biométriques effectuées sur les individus pêchés. Un échantillonnage est également effectué sur les poissons rejetés à la mer, poissons qui dans 98% des cas sont rejetés morts.

La tâche d'observer et de prendre note est très souvent mal vue de la part de l'équipage. En effet, si le patron nous accorde la venue à bord, les marins, eux, doivent juste "nous subir" entraînant par moment des tensions entre pêcheurs et observateur. Nous sommes considérés comme les responsables de la diminution des quotas de pêche alloués.

Lors de la remontée du chalut, les poissons sont étalés dans le parc. Commence alors le travail de tri. L'observateur ne doit pas gêner les opérations de pêche et note les informations précédemment citées.

## Menaces et Intimidations

Accomplissant le travail pour lequel je fus embarqué, je subissais des pressions de la part de certains équipages lorsque je notais des espèces qui n'avaient rien à faire à bord. Mais également des pressions lorsque l'on chalutait sur des zones non autorisées. Un jour, alors que j'étais à l'arrière du bateau, finissant mes mesures, un marin voyant la zone notée sur ma fiche me lança "tu sais un accident ça arrive vite en mer".

Il m'arrivait de travailler plusieurs jours et nuits sur le même bateau, la pression exercée peut être difficilement soutenable quand seul observateur à bord vous êtes confronté à un équipage de 4 à 20 marins. Une nuit lorsque j'effectuais des mesures ichtyométriques sur le pont, l'équipage dans mon dos m'avait braqué une rampe d'eau de mer sur moi. Complètement trempé j'avais ainsi dû stopper mon travail. Le jour suivant ils avaient recommencé malgré mon agacement.

## Pratiques illégales et falsifications

Lorsque des poissons issus d'une espèce protégée ou hors quota sont remontés à bord et gardés, ils font l'objet d'un "arrangement", c'est à dire que les parties permettant d'identifier l'espèce sont supprimées (nageoires, tête, etc). Cette technique permet d'éviter la reconnaissance de l'espèce si un contrôle devait être mené à bord par les autorités compétentes.

Une autre fois alors que j'étais assis dans le carré de l'équipage, données sur la table, le capitaine les prit et effaça les relevés de tonnage d'animaux rejetés à la mer que j'avais récoltés sur le chalutage précédent, pour les remplacer par un tonnage moins élevé.

## Souffrance animale

Carcasses de dauphins communs évacuées des plages de Vendée. Photo: Observatoire PELAGIS

Photo: Observatoire PELAGIS

De nombreuses fois, j'ai pu assister à des scènes d'agonies de poissons issues d'espèces protégées. Certains requins en sont le parfait exemple : ils n'étaient pas gardés à bord du fait de l'absence de valeur commerciale mais ils n'étaient pas non plus remis à l'eau immédiatement. Le tri est l'ordre premier, la remise à l'eau des espèces non désirées vient ensuite, parfois après une heure, ne laissant aucune chance de survie à l'animal. Le respect de l'animal une fois pêché est absent sur la plupart des navires sur lesquels j'ai embarqué. D'une part l'animal agonise sur le pont avant d'être rejeté mort à l'eau, d'autre part il arrive très fréquemment qu'il soit frappé avec un maillet, une botte, ou directement contre l'armature du bateau. Cette pratique est normale à bord et ne choque personne, alors qu'elle serait fortement condamnée à terre dans un abattoir.

Un pêcheur m'a raconté qu'il lui arrivait de manger des dauphins, et par moment de tirer à la carabine sur les goélands, fous de Bassan, fulmars qui volent en bancs derrière le navire\*.

## Pollution

Un énorme problème est également celui de la gestion des pollutions en mer malgré des règles très strictes. Les poubelles sont le plus souvent jetées à la mer.

Plastiques, morceaux de filets, bouts, ou tout autre détritiques finissent rarement sur le quai.

## Le cas spécifique des dauphins

Récemment, l'association Sea Shepherd a mené une action pour démontrer la prise importante de dauphins dans les chaluts pélagiques. Les communiqués, notamment celui du CNPME (Comité National des Pêches) défiant les arguments de l'ONG sont arrivés rapidement sur la toile. En tant qu'ancien Observateur des pêches il est de mon devoir de donner mon point de vue sur ce qui est rapporté.

Le Comité des pêches déclare "qu'il n'y a pas de pêche dirigée sur cette espèce", et ceci est vrai car le Dauphin commun (*Delphinus delphis*) est une espèce protégée non seulement en France mais également dans toute l'Europe. Différents textes permettent cette classification : convention de Berne, convention de Bonn, liste rouge de l'IUCN, et annexe II de la CITES. Mais leur protection effective est plus ardue puisque les contrôles par les autorités compétentes sont trop rares notamment dans le Golfe de Gascogne, où la zone la plus fortement impactée par ces prises accidentelles et 10 fois plus grande que la Charente-Maritime. La survie de cette espèce est maintenant jugée critique en Méditerranée (source : GREC).

## Evaluation des captures de dauphins, l'inefficacité du programme OBSMER

Les observateurs à bord reçoivent des consignes à propos de ces prises. J'avais en ma possession des bordereaux en plastique à attacher à la caudale des cétacés en cas de prise accidentelles remontées sans vie. Une partie de ces bordereaux pouvaient être donnés aux capitaines afin qu'en cas de prise, elles soient marquées et remis à la mer. Une fois atteint le rivage si les courants le permettaient, l'animal pouvait être identifié. Toutefois, en 2016 ce sont plusieurs centaines de dauphins qui se sont échoués sur les plages de Vendée et de Charente-Maritime suite à des prises accidentelles. Combien d'entre eux portaient ces fameux bordereaux d'autant que comme le souligne le comité de pêche, les observateurs OBSMER étaient présents à bord pour reporter ces observations ?

La vérité étant que la présence d'observateurs n'étant nullement obligatoire, les navires pêchant sur des zones (ou à des périodes) au risque élevé de prises accessoires dans leurs chalut/filets ne prendront que peu ou pas d'observateurs à bord. Cela aboutit à des données quasi nulles, voir non-exploitable. Voilà pourquoi les dauphins ou prises accessoires, plus éthiquement parlant, n'apparaissent pas significativement dans les résultats OBSMER.

## Quelques exceptions

Un dauphin pris dans un filet de pêche. Photo: S. Gautier

J'aimerais préciser que j'ai été amené à effectuer des observations sur des navires où la réglementation était appliquée avec un réel amour pour la mer et pour le métier. La plupart du temps, il s'agissait d'armements familiaux, d'un bateau ou de petites unités de pêche. Ces petits marins pêcheurs sont à ajouter à la liste des victimes collatérales des armements peu scrupuleux, souvent constitués de plusieurs chalutiers, irrespectueux de la mer, de la loi et de leurs collègues. Ce sont pourtant ceux-là que défend aujourd'hui le Comité des pêches."

\* Chaque année des cadavres de dauphins avec des coupes caractéristiques pour une consommation humaine sont retrouvés sur les plages françaises. Sea Shepherd s'est porté partie civile sur plusieurs cas.

## Programme OBSMER : Témoignage observateur n°2

J'ai été observateur des pêches plusieurs années dans le cadre de la mission OBSMER. Il m'a été donné d'observer un certain nombre de pratiques de pêche illégale et d'atteinte à l'environnement marin. Ces pratiques étaient dans certains cas, étendues à presque tous les bateaux de pêche.

## Pratiques illégales régulièrement observées

La pêche à terre, pratique consistant à chaluter dans la zone des 3 miles depuis la terre afin de capturer dans des stocks plus importants de poisson. Mais ces poissons étaient également plus petits car c'était des zones de nourricerie. Cette pêche a lieu généralement de nuit afin de ne pas attirer l'attention.

L'utilisation de la chaussette était également utilisée. La chaussette est un bout de chalut plus petit que la taille autorisée qui est fixée à l'intérieur des chaluts afin de capturer des individus en dessous de la taille légale. J'ai personnellement constaté les effets dévastateurs de ces pratiques : la vase et les cailloux colmatent très vite le cul du chalut. Il en résulte des captures de très petits individus qui mourront sur le pont sans avoir eu la possibilité de se reproduire.

Une pratique observée sur la pêche de raie. Quand une capture d'une espèce interdite avait lieu, certains pêcheurs coupaient les ailes pour les vendre sous un autre nom (d'une autre espèce commercialisée).

Une pratique que je n'ai pas vu personnellement mais que les pêcheurs ont raconté c'est la pêche de mammifère marin (filet ou chalut). Quand l'animal était encore en vie, ils perforaient les poumons afin qu'ils se remplissent d'eau et les rejetaient en mer.

Sur les espèces de morue avec une taille en dessous de la taille limite, les pêcheurs coupaient la tête afin qu'en cas de contrôle, les Affaires Maritimes ou la Gendarmerie Maritime ne puissent pas définir la taille initiale.

Certains bateaux à tonnage important pêchaient des espèces où la pêche était fermée. Ils livraient à des camions qui les vendaient aux Pays-Bas, ils échappaient ainsi aux quotas en vigueur dans leur zone de pêche. De nombreux trafics avaient lieu sur ce principe.

Dans un autre registre, des pêcheurs nettoyaient leur bateau avec de l'acide ou des produits très corrosifs et allaient rincer en pleine mer et ainsi éviter la cale sèche. Par ailleurs, la gestion des déchets en mer est quasi inexistante à bord.

## Pressions et conditions d'observations :

Certaines missions étaient particulièrement difficiles, les patrons ne voyant pas d'un bon oeil notre présence à bord. On m'a demandé de ne pas noter la capture de telle ou telle espèce en fonction des traits de chalut. Parfois on ne nous donnait pas la bonne quantité de poissons pêchés (sur des espèces petits pélagiques). J'étais obligé d'estimer moi même les captures. PCertaines espèces n'apparaissaient même plus sur le papier déclaratif qu'ils gardaient pour les Affaires Maritimes (bar, morue, raie). Sur certains bateaux, notre présence dans la passerelle n'était pas acceptée. Nous devions juste noter les coordonnées GPS et puis redescendre.

Je tiens à préciser que malgré une grande majorité de pratiques illégales, j'ai aussi pu embarquer dans une moindre mesure, avec des pêcheurs qui respectaient les tailles et les zones de pêche.

<http://www.seashepherd.fr/index.php/actu-edits/actualites/57-news-19032018-fr-01>

- Sea Sheperd : Des trafiquants de bois de mangrove arrêtés lors de la deuxième patrouille de l'Opération Jodari - Une patrouille en mer de 20 jours entreprise conjointement par les autorités tanzaniennes, Fish-i Africa et Sea Shepherd à bord de l'Ocean Warrior a permis l'arrestation de dix navires, dont sept appartenant à un réseau de trafiquants de bois qui dévastent les mangroves d'Afrique de l'Est.

- Sea Sheperd - campagne de protection des dauphins : témoignages d'observateurs embarqués à bord de navires de pêche (OBSMER) + pétition : <http://www.seashepherd.fr/index.php/actu-editos/actualites/57-news-19032018-fr-01>



### LA FAUNE & LA FLORE (marines ...) y/c espèces invasives

- RESEARCHER CAPTURES STRIKING ANTARCTIC VIDEO OF MINKE WHALE :

WELLINGTON – Marine mammal expert Dr. Regina Eisert thought minke whales were a little boring until she captured some striking footage of one swimming underwater near Antarctica. Now she thinks they're beautiful.

<https://www.japantimes.co.jp/news/2018/03/21/world/researcher-captures-striking-antarctic-video-minke-whale/#.WrJhG2dvG5k>

VENDREDI DERNIER, L'ETAT, LA RÉGION RÉUNION, LES MAIRIES DE SAINT-PAUL, DE TROIS-BASSINS, DE SAINT-LEU, DE L'ETANG-SALÉ ET DE SAINT-PIERRE, ÉTAIENT RÉUNIS AFIN DE VALIDER LE NOUVEAU PROGRAMME DE PÊCHE AUX REQUINS DÉPLOYÉ À PARTIR DE LA FIN DU MOIS JUSQU'EN 2021.

La lutte pour réduire le risque requin se poursuit, avec la mise en oeuvre toute proche du nouveau programme de pêche. Le CRA (Centre de ressources et d'appui sur le risque requin), qui est désormais en charge du pilotage des programmes de pêches ciblées (à la place du Comité des pêches précédemment), a annoncé que les premiers engins de pêche seraient déployés dès la fin de ce mois de mars.

Le programme de prélèvement ciblé, qui court de 2018 à 2021, concernera, comme feu Cap Requins, les requins bouledogue (*Carcharinus leucas*) et les requins tigre (*Galeocerdo cuvier*), qui sont les deux espèces de requins côtiers potentiellement dangereux à La Réunion.

Etat, Région, mairies de Saint-Paul, de Trois-Bassins, de Saint-Leu, de l'Etang-Salé et de Saint-Pierre, partenaires financiers du CRA, se sont mis d'accord sur une enveloppe prévisionnelle de 840 000 euros pour le nouveau programme de pêche.

Comme prévu, des appels d'offre ont été lancés, par le biais d'un marché public fin octobre dernier, pour un accord-cadre sur 6 lots : la pêche préventive rapprochée, la pêche préventive élargie, la logistique et la valorisation des prélèvements, l'observation, la fourniture de bouées GPS, et la fourniture d'appâts.

Ces procédures d'appel d'offres sont, selon le CRA, en cours de finalisation. Les courriers de notification aux candidats non-retenus sont en train d'être envoyés, et les actes d'engagement avec les autres candidats signés.

Pour rappel, les prestataires intéressés devaient faire acte de candidature et proposer leurs offres pour la fin novembre 2017. A la suite, plusieurs commissions d'appel d'offres ont eu lieu de décembre 2017 à mars 2018 pour in fine évaluer précisément les propositions selon des critères de valeurs techniques et économiques. Un des lots a par ailleurs fait l'objet d'une nouvelle procédure de janvier à mars 2018.

Par ailleurs, le CRA informe que deux techniques ont été retenues pour les prélèvements de requins. Elles permettront de cibler seuls les requins dangereux évoluant aux abords des zones d'activités nautiques et de baignade.

D'un côté, les pêcheurs useront de la palangre verticale munie d'un dispositif d'alerte de capture (PAVAC), munie d'un hameçon, destinée à être posée plus près des côtes, sur des fonds de 30 mètres de profondeur maximum, dans un but de pêche préventive rapprochée.

De l'autre, ils pourront aussi utiliser la technique de la palangre horizontale de fond (PHF), équipée elle de 25 à 50 hameçons, et qui est destinée à être posée plus au large sur des fonds de jusqu'à 70 mètres de profondeur, pour une pêche préventive élargie.

Ces palangres, tant la verticale que l'horizontale, seront déployées dans les zones autorisées à la pêche professionnelle. Mais la Réserve naturelle marine en accueillera également tout autant.

Les nouveautés de ce programme renouvè

Ce nouveau programme de pêche, renouvè, et qui vient remplacer Cap Requins, a plusieurs ambitions :

- Encadrer les opérations de pêche par "des protocoles rigoureux" pilotés par un coordinateur scientifique du CRA. Ce qui permettra "d'évaluer régulièrement l'efficacité du programme sur la base d'indicateurs concernant notamment la densité de population de ces requins près des côtes",
- Améliorer le ciblage des requins, mais aussi la survie des "prises accessoires". Comment ? Tout simplement en adaptant les sites et les horaires de déploiement des palangres, mais aussi en faisant évoluer les pratiques. D'ailleurs, les interventions pourront se faire sur site en moins de deux heures,
- Ajuster le déploiement des opérations de pêche de prévention rapprochée, qui ont lieu dans des zones à enjeux, et les opérations de pêche élargie, réalisées dans des zones de concentration. Cela passera par l'analyse des techniques mobilisées, des conditions environnementales, mais aussi des observations remontées au CROSS,

- Le CRA, mais aussi des observateurs indépendants contrôleront les prestataires du programme de pêche, et effectueront un suivi externe des opérations, à l'embarquement et au débarquement. L'effort de pêche et les prises, ainsi que leur valorisation scientifique seront surveillés, notamment grâce à la géolocalisation,

- Le nouveau programme de pêche intègre désormais le dispositif post-attaque,

- Enfin, ce programme aura aussi vocation à pêcher les requins bouledogues juvéniles, notamment aux embouchures de l'Etang de Saint-Paul et de l'Etang du Gol.

Pour rappel, le programme réunionnais de pêche de prévention, dont la création a été initiée en octobre dernier afin de remplacer Cap Requins, participe à la réduction du risque requin. Il s'inscrit en complémentarité des autres mesures opérationnelles : la surveillance et l'alerte du dispositif Vigies Requins Renforcées, les filets d'exclusion pour la baignade et/ou les activités nautiques ainsi que les dispositifs innovants en cours de validation pour sécuriser à l'avenir de nouvelles zones

[https://www.clicanoo.ro/Societe/Article/2018/03/19/Risque-requin-le-programme-de-peche-valide-840-000-euros-engages\\_520589](https://www.clicanoo.ro/Societe/Article/2018/03/19/Risque-requin-le-programme-de-peche-valide-840-000-euros-engages_520589)



### LITTORAL & DPM

NN

### CLIMAT

NN

**AIRES MARINES**

**VERS UNE AUGMENTATION DES ZONES DE PÊCHE DANS LES PARCS MARINS AUSTRALIENS**

Publié le 21/03/2018 16:25 | Mis à jour le 21/03/2018 19:56

Le gouvernement australien a présenté, le 21 mars, une proposition visant à augmenter la surface dédiée - de 63 à 80 % - à la pêche commerciale dans ses réserves marines.

« Ils disent que cela aura un bon résultat environnemental. C'est vrai, sauf si on est un poisson », a réagi Tony Burke, porte-parole pour l'environnement du Parti travailliste, dans l'opposition.

La proposition, qui concerne 44 parcs, dont certains situés sur la Grande Barrière de corail, a été présentée après une évaluation scientifique indépendante, a expliqué le gouvernement. « En ciblant davantage nos restrictions et en intégrant la gestion des parcs marins à celle des pêcheries de classe internationale, nous avons non seulement renforcé la protection de l'environnement, mais aussi assuré un soutien aux économies régionales », a déclaré le ministre australien de l'Environnement Josh Frydenberg.

Pour Richard Leck, chargé des océans chez WWF, « la mer de Corail (...) est la région la plus durement touchée, avec une baisse de 50 % des zones protégées ». Il craint que la mer soit vulnérable « à des pratiques commerciales destructives comme la pêche au chalut, au filet maillant ou à la palangre ».

Avant d'entrer en vigueur, la recommandation - qui prévoit par ailleurs que 200 000 km2 de fonds marins bénéficient de l'interdiction d'activités minières, fréquentes, notamment autour de la Grande Barrière de corail - doit recevoir l'aval du Parlement. Avec 3,3 millions de km2, l'Australie détient le deuxième espace maritime protégé au monde.

Kévin STORME

<http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/environnement/30981-vers-plus-de-peche-et-moins-de-mines-dans-les-parcs>

[http://www.lepoint.fr/economie/l-australie-veut-ouvrir-davantage-ses-parcs-marins-a-la-peche-industrielle-21-03-2018-2204338\\_28.php](http://www.lepoint.fr/economie/l-australie-veut-ouvrir-davantage-ses-parcs-marins-a-la-peche-industrielle-21-03-2018-2204338_28.php)

<https://la1ere.francetvinfo.fr/polynesie/australie-envisage-augmenter-17-surfaces-peche-industrielle-ses-parcs-protoges-571539.html>

**OCÉANOGRAPHIE ET RECHERCHES HALIEUTIQUES**

Sydney, 20 mars 2018 (AFP) -

**UN GLACIER DE L'ANTARCTIQUE GRAND COMME LA FRANCE, EN TRAIN DE FONDRE SOUS L'EFFET DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE, FLOTTE DAVANTAGE SUR L'OcéAN QUE CE QUE PENSAIENT JUSQU'À LES SCIENTIFIQUES, AGGRAVANT LES RISQUES DE HAUSSE DU NIVEAU DES MERS, ONT DIT MARDI DES CHERCHEURS.**

Le glacier Totten, dans l'est de l'Antarctique, est l'un des plus grands glaciers du continent blanc. Comme d'autres calottes glaciaires, il est surveillé de près car susceptible de libérer des quantités énormes d'eau, menaçant les centaines de millions d'humains vivant en zones côtières.

Une partie du glacier repose sur le substrat rocheux et l'autre se répand à la surface de l'eau, où elle flotte. Cette dernière partie, la barrière de glace, est plus vaste que ce qu'estimaient jusqu'alors les spécialistes.

Dans le cadre du Programme Antarctique australien, des chercheurs emmenés par le glaciologue Ben Galton-Fenzi, dont des scientifiques de la Division australienne de l'Antarctique et de la Central Washington University, ont passé l'été à étudier le Totten.

Dans un communiqué publié en fin de mission, le professeur Paul Winberry, de la Central Washington University, explique qu'ils ont provoqué artificiellement des ondes sismiques pour étudier sa structure.

"Dans certains endroits où l'on pensait que la calotte reposait sur la terre, nous avons décelé l'océan au-dessous, ce qui indique que le glacier est de fait en train de flotter", a-t-il dit.

Du ciel, les contours de ce glacier n'apparaissent pas, car le continent antarctique est couvert d'une épaisseur de neige et de glace de plusieurs kilomètres.

Des études récentes ont déjà montré que le glacier était érodé par en-dessous via des canaux apportant de l'eau de mer chaude.

Au fil de l'érosion, la proportion du glacier flottant sur l'eau augmente, accélérant la vitesse de la désintégration.

La découverte des chercheurs pourrait expliquer des périodes récentes de fonte accélérée, a ajouté M. Winberry. "Cela peut aussi vouloir dire que le Totten sera plus sensible à l'avenir aux variations climatiques".

Selon la Nasa, entre 2002 et 2016, l'Antarctique a perdu 125 gigatonnes de glace par an.

D'après M. Galton-Fenzi, le Totten contient suffisamment de glace pour élever ces niveaux de trois mètres si la totalité venait à fondre. "Depuis les années 1990, le niveau global de la mer a augmenté d'une vingtaine de centimètres et d'ici la fin du siècle, il devrait s'accroître de jusqu'à un mètre. Mais tout ceci est très incertain, c'est pourquoi il est important d'étudier les glaciers comme le Totten", a-t-il dit.

L'Antarctique concentrant 62% des réserves d'eau douce de la planète, son dégel devrait notamment contribuer à désaliniser les mers du globe, un mécanisme fatal pour de nombreuses espèces marines.

<http://www.marine-océans.com/actualites-afp/16029-antarctique-nouvel-indice-sur-la-hausse-du-niveau-des-mers>

Ouest-France, Saint-Malo - 17/03/2018

# La Pérouse cartographie les fonds de Chausey

La silhouette blanche de *La Pérouse* ne passe pas inaperçue dans le bassin Vauban, où il stationne jusqu'à lundi matin.

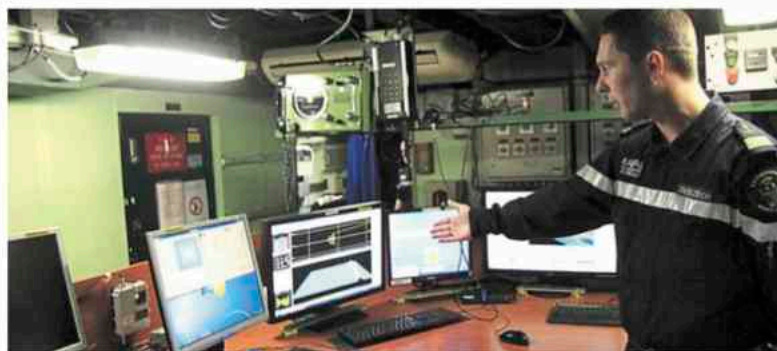
Le navire de la Marine nationale vient compléter une campagne, amorcée en janvier février, avec la cartographie de fonds marins autour de Chausey, sur un espace de 150 km<sup>2</sup>. Encore deux semaines de travail avant de retourner au port d'attache brestois, pour un arrêt technique de trois mois.

Le lieutenant de vaisseau Stéphane Benezech a succédé, il y a un an, à une femme, et sera, à son tour, bientôt remplacé à la tête de l'équipage, dont l'âge moyen dépasse à peine les 26 ans (avec six femmes sur 46 personnes). Trente-cinq sont des marins, dix sont des hydrographes, qui collectent les informations pour le Shom (Service hydrographique et océanographique de la marine).

**Un relevé de précision**

Sous la coque, un sondeur multifaisceau permet de relever, avec précision, le paysage sous-marin, sur un angle de 65 degrés de chaque côté. Progressant à la vitesse moyenne de huit nœuds, il laboure la mer, comme le ferait un paysan dans son champ, sur de grandes longueurs, allant et revenant en sillon (on appelle cela des fauchées) de 50 m de large. Cela demande beaucoup de rigueur, et une activité 24 h sur 24.

Les derniers relevés cartogra-



En service actif depuis 1988, le « La Pérouse » est l'un des quatre bâtiments hydrographiques et océanographiques de la Marine nationale.

phiques sur Chausey remontaient à l'an 2000, avec du matériel qui était moins performant. Il faudra environ une année pour éditer une mise à jour (papier ou numérique), mais si une épave ou un autre danger à la navigation était repéré, le signalement serait immédiat.

La Pérouse a fait d'autres investigations cette année : sur la très stratégique disposition de séparation des flux de navires à Ouessant (où

passent quotidiennement une certaine de bateaux), alors que les dernières données remontaient à 1970. À Calais, on passe tous les deux ans pour surveiller les mouvements des dunes sous-marines, dont certaines peuvent remonter jusqu'à une dizaine de mètres de la surface, alors que de gros porte-conteneurs croisent dans ce secteur de forts courants. Devant Orléon, La Pérouse a étudié le fonds et sondé les sédiments, en vue d'une

éventuelle implantation de parc éolien, etc.

Le navire remplit également sa vocation militaire, sous l'angle du maillage de la défense maritime, avec un axe vigipirate, mais aussi la surveillance de l'activité (à Saint-Malo, par exemple, sur l'aspect transport de passagers), en complémentarité avec la mission des sémaphores.

Gérard LEBAILLY.

**DÉPART DE LA CAMPAGNE OCÉANOGRAPHIQUE DCE 5 AUJOURD'HUI, OBJECTIF: SURVEILLER LA QUALITÉ DES EAUX LITTORALES DE MÉDITERRANÉE**  
La qualité des eaux littorales de Méditerranée s'améliore globalement d'année en année et l'évaluation de la faune qui peuple les fonds marins et d'éventuelles contaminations est régulière et obligatoire. Ce 21 mars et jusqu'au 12 avril, 5 scientifiques embarquent à bord du navire de recherche de l'Ifremer L'Europe pour mener de nouvelles mesures et assurer le suivi imposé par les directives européennes visant à évaluer la qualité des masses d'eaux. Cette campagne est réalisée en collaboration avec l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse et la station marine corse Stareso (université de Liège).

Plus de précisions sur le dossier de presse en fichier joint et sur l'espace presse de l'Ifremer.  
Contacts presse :  
- Service Communication Ifremer Méditerranée : Erick Buffier | 04 94 30 48 61/53 | erick.buffier@ifremer.fr  
- Service Presse Ifremer : 02 98 22 41 07/46 46 | presse@ifremer.fr  
- Délégation à la communication de l'agence de l'eau : Valérie Santini | 04 72 71 28 63 | valerie.santini@eurmc.fr  
[http://www.datapressepremium.com/rmdiff/2006347/diff\\_2023249210318120725.pdf](http://www.datapressepremium.com/rmdiff/2006347/diff_2023249210318120725.pdf)

Dans le cadre du départ de L'Europe pour la mission de surveillance de la qualité des eaux littorales de Méditerranée (campagne DCE 5), vous êtes cordialement invités à venir assister au point presse qui aura lieu :  
Mercredi 21 mars, à 10h, dans l'auditorium du Centre Ifremer Méditerranée, à La Seyne-sur-Mer, en présence de :  
Pierre BOISSERY, expert « Eaux côtières », de l'agence de l'eau ;  
Marc BOUCHOUCHA, chef de mission DCE 5.  
Le point presse se poursuivra sur le quai océanographique de l'Ifremer, afin de découvrir le navire de recherche L'Europe, et toute l'instrumentation embarquée pour la mission DCE 5. L'Europe lèvera l'ancre à 14h00.

**IMPORTANT**  
Le Centre Ifremer Méditerranée étant située dans la zone d'accès restreint de la zone portuaire de Brégaillon, entre Toulon et La Seyne-sur-Mer, il est impératif de prévenir de votre présence au point presse, afin que vous puissiez entrer sur cette zone.

Merci le cas échéant d'envoyer vos identités avant le mardi 20 mars midi à : erick.buffier@ifremer.fr (Tél. : 04 94 30 48 61/53)

Les escales prévisionnelles de DCE 5 :  
Départ le 21 mars du Centre Ifremer Méditerranée, à La Seyne-sur-Mer (Var) ;  
Escale le mardi 27 mars à Porto Vecchio (Corse) ;  
« Touch and Go » le vendredi 30 mars matin à La Seyne-sur-Mer (Var) ;  
Escale le lundi 2 avril à Nice (Alpes-Maritimes) ;  
Escale le dimanche 8 avril à Port-Saint-Louis-du-Rhône (Bouches-du-Rhône) ;  
Retour le 12 avril au Centre Ifremer Méditerranée, à La Seyne-sur-Mer (Var).



Le 21 mars 2018

## Campagne océanographique DCE 5 : surveiller la qualité des eaux littorales de Méditerranée

La qualité des eaux littorales de Méditerranée s'améliore globalement d'année en année et l'évolution de la faune qui peuple les fonds marins et d'éventuelles contaminations, est régulière et obligatoire. Ce 21 mars et jusqu'au 12 avril, 5 scientifiques embarquent à bord du navire de recherche de l'Ifremer, L'Europe, pour mener de nouvelles mesures et assurer le suivi imposé par les directives européennes visant à évaluer la qualité des masses d'eaux. Cette campagne est réalisée en collaboration avec l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse (AERMC) et la station marine corse Stareso (université de Liège).

texte complet sur [http://www.datapressepremium.com/rmdiff/2006347/DP\\_DCE5.pdf](http://www.datapressepremium.com/rmdiff/2006347/DP_DCE5.pdf)  
[http://www.datapressepremium.com/rmdiff/2006347/diff\\_2023249210318120725.pdf](http://www.datapressepremium.com/rmdiff/2006347/diff_2023249210318120725.pdf)

**Campagne océanographique « DCE 5 »**  
**« Surveiller la qualité des eaux littorales de Méditerranée »**  
Toulon, 21 mars 2018

La qualité des eaux littorales de Méditerranée s'améliore globalement d'année en année et l'évolution de la faune qui peuple les fonds marins et d'éventuelles contaminations est régulière et obligatoire. Du 21 mars au 12 avril 2018, 5 scientifiques embarquent à bord du navire de recherche de l'IFREMER « L'Europe », pour mener de nouvelles mesures dans le cadre de la campagne « DCE 5 », conformément au suivi imposé par la Directive européenne DCE (Directive cadre sur l'eau), visant à évaluer la qualité des masses d'eaux. Cette campagne est réalisée en collaboration avec l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse (AERMC) et la station marine corse Stareso (Université de Liège). Il s'agit de la cinquième campagne de ce type menée en Méditerranée depuis plus d'une vingtaine d'années (une campagne tous les trois ans depuis 1996).

\*\*\*

**Calendrier :**  
- 21 mars 2018 – 12 avril 2018 : premier leg (pose de stations artificielles de moules)  
- 03 juillet 2018 – 24 juillet 2018 : deuxième leg  
- Juin 2019 : publication des résultats de la campagne

**Chiffres clés :**

- 40 jours de mer (2 legs de 3 semaines)
- 3600 km à parcourir (2 fois le long des côtes méditerranéennes françaises)
- 99 stations de suivi de la contamination chimique
- 12 stations « sentinelles »
- 13 stations de suivi de la macrofaune benthique
- 17 stations de suivi des microplastiques dans l'eau
- 6 scientifiques (équipe pluridisciplinaire)
- 3 organismes participants (AERMC ; IFREMER ; STARESO)
- Plus de 20 années d'expérience (5ème campagne)

**Comment établir un état des lieux ?**

**Etat chimique Etat de la faune et de la flore**

- Chimie dans les sédiments
- Ecotoxicité des sédiments
- Chaîne trophique
- Chimie dans la matière vivante
- Chimie dans l'eau
- Microplastiques dans l'eau - Algues
- Phytoplanctons
- Benthos de substrat meuble
- Posidonie
- Coralligène
- Poissons

- UNESCO - COI : Réchauffement de l'océan Austral : la vie marine perdrait plus qu'elle ne gagnerait : Une étude sur les invertébrés marins des mers antarctiques révèle

qu'il y aura plus de « perdants » que de « gagnants » ces cent prochaines années à mesure que le plancher océanique de l'Antarctique se réchauffe. Les résultats ont été publiés dans la revue Nature Climate Change.

[http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/ioc-oceans/single-view-oceans/news/more\\_losers\\_than\\_winners\\_for\\_southern\\_ocean\\_marine\\_life\\_in\\_a/](http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/ioc-oceans/single-view-oceans/news/more_losers_than_winners_for_southern_ocean_marine_life_in_a/)

- IFREMER : Campagne océanographique DCE 5 : surveiller la qualité des eaux littorales de Méditerranée

La qualité des eaux littorales de Méditerranée s'améliore globalement d'année en année et l'évaluation de la faune qui peuple les fonds marins et d'éventuelles contaminations, est régulière et obligatoire. Ce 21 mars et jusqu'au 12 avril, 5 scientifiques embarquent à bord du navire de recherche de l'Ifremer, L'Europe, pour mener de nouvelles mesures et assurer le suivi imposé par les directives européennes visant à évaluer la qualité des masses d'eau. Cette campagne est réalisée en collaboration avec l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse et la station marine corse Stareso (université de Liège).

## **PALÉOSHIPING**

NN

### **HERMIONERIES**

<http://madeinmarseille.net/33634-navire-hermione-vieux-port/>

<https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-pme/0301320925080-lhermione-leve-des-fonds-et-part-decouvrir-la-mediterranee-2155161.php>

[https://www.francetvinfo.fr/culture/hermione/lhermione-a-repris-la-mer\\_2623442.html](https://www.francetvinfo.fr/culture/hermione/lhermione-a-repris-la-mer_2623442.html)

<http://www.actonautique.com/2018/02/l-hermione-part-aujour-d-hui-de-la-rochelle-pour-une-tournee-mediterranee-de-4-mois-et-demi.html>

<http://www.marine-oceans.com/actualites-afp/15901-lhermione-a-quitte-la-rochelle-pour-cingler-vers-tanger>

<http://www.france24.com/fr/video/20180221-video-fregate-hermione-lance-son-second-periple>

<https://www.bateaux.com/article/27784/l-hermione-obligee-de-s-abriter-nord-maroc>

[https://www.facebook.com/LHERMIONESHIP/?hc\\_ref=ARTTKPNvTnJV99n36U7ZKsZDfxJAZTnbyQIPkF3P56zYD6fg-\\_DjgYVMI\\_wdGpgncYc&ref=nf](https://www.facebook.com/LHERMIONESHIP/?hc_ref=ARTTKPNvTnJV99n36U7ZKsZDfxJAZTnbyQIPkF3P56zYD6fg-_DjgYVMI_wdGpgncYc&ref=nf)

<http://www.lindependant.fr/2018/03/06/attendue-a-port-vendres-en-avril-l-hermione-obligee-de-s-abriter-dans-le-nord-du-maroc,3099889.php>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/charente-maritime/la-rochelle/muscles-rompus-troupe-soudee-nouvelles-hermione-abri-ceuta-1434629.html>

- L'Hermione, frégate symbole de la liberté, fait escale à Tanger. L'Hermione, frégate symbolisant la liberté, la solidarité et la paix, est arrivée ce 7 mars pour sa première et unique escale en Afrique, à Tanger au Maroc. Un premier voyage mouvementé pour un équipage inédit, partageant une expérience hors du commun. Reportage.

<http://www.rfi.fr/afrique/20180309-reportage-maroc-hermione-oif-fregate-symbole-liberte-fait-escale-tanger>

<http://www.rfi.fr/afrique/20180312-images-sous-tempete-tangeroise-historique-hermione-largue-amarres>

<http://www.rfi.fr/afrique/20180311-maroc-tanger-reportage-bord-hermione-cuisinier-entretien-le-moral-equipage>

Vous pouvez suivre l'Hermione dans sa navigation vers Tanger puis la Méditerranée sur le site :

<https://esfrance.maps.arcgis.com/apps/Embed/index.html>

En cliquant sur la silhouette de la frégate, vous avez les renseignements sur son PIM.

## **PUBLICATIONS, CONFÉRENCES ET COLLOQUES**

NN

### **FÊTES DE LA MER**

NN

### **EXPOSITIONS & FESTIVALS**

NN

### **NOTES DE LECTURE**

#### **CONCARNEAU. LIVRE & MER MET LES PETITS PLATS DANS LA GRANDE HERMINE**

Modifié le 21/03/2018 à 07h31

Publié le 21/03/2018 à 07h31

Cette année les festivaliers auront l'occasion de visiter la Grande Hermine, amarrée au ponton du port de plaisance. L'annonce du lauréat du Prix Henri-Queffélec par le président d'honneur de la 34e édition, Dider Decoin aura lieu le vendredi 6 avril, à 19 h. Un lauréat que les lecteurs pourront rencontrer le lendemain, au café de l'Atlantique, à partir de 18 h.

Le navire-école de la Marine nationale française est un yawl à grément aurique. Un quoi ? Rendez-vous à bord pour une explication. Des lectures d'albums jeunesse, en présence des illustratrices, auront par ailleurs lieu samedi et dimanche, à 14 h (Durée : 1 h. Inscription conseillée sur le site de Livre & Mer).

Annnonce du lauréat vendredi soir, à 19 h

Toujours pour les enfants, en plus de l'atelier dessin le samedi et le dimanche, de 14 h à 18 h (les dessins seront mis en ligne sur le site internet du festival), trois ateliers « Les petits débrouillards » auront lieu le dimanche matin, toujours sous le chapiteau, sur inscription. À 10 h 30 : dessiner une carte de pirate. À 11 h 10 : réaliser une boussole. À 11 h 50 : découvrir les secrets de la flottabilité.

Gros temps fort bien sûr : l'annonce du lauréat du Prix Henri-Queffélec par le président d'honneur de la 34e édition, Dider Decoin, le vendredi 6, à 19 h. Lauréat que les lecteurs pourront rencontrer le lendemain, au café de l'Atlantique, à partir de 18 h.

À voir et écouter aussi : une rencontre avec Sébastien Destremau à la Thalasso, l'auteur de Seul au monde aux éditions XO. Un récit de son Vendée Globe 2016-2017, lors duquel il a fini en dernière place en 124 jours 12 h 38 '18" Un témoignage qui, loin de la figure du pirate choisie comme emblème de l'affiche cette année, illustrera une des manières contemporaines d'être (ou ne pas être) « héroïque ».

À la station de biologie marine : une table ronde sur l'Antarctique (samedi à 11 h), une conférence de Polly Gregson sur les écrivains des mers et de Cornouailles (samedi à 15 h), une conférence de Didier Decoin lors de laquelle il traitera du vocabulaire de la mer et des livres qui ont compté pour lui (samedi à 15 h 30) et une conférence de Philippe Gouletquer sur les ressources marines (dimanche à 11 h).

Sans oublier : visites guidées gratuites du Marinarium sur le thème de l'adaptation des espèces aux contraintes de la vie sur l'estran, samedi, de 15 h 30 à 16 h 30, speed-booking (défendez votre livre préféré en trois minutes) et duo musical québécois à l'Atlantique, dimanche, de 10 h 30 à 12 h 30, et une exposition photo d'Alain Le Cloarec intitulée Paréidolies.

Retrouvez les infos sur les auteurs sur : [www.livremer.org](http://www.livremer.org).

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/concarneau-29900/concarneau-livre-mer-met-les-petits-plats-dans-la-grande-hermine-5633132>





## LA BD & le très petit billet du JOUR @@@m

Bleu pétrole par Montgermont

Fanny Montgermont

Gwénola Morizur

ISBN : 2818940966

Éditeur : BAMBOO EDITION (05/04/2017)

Résumé :

Le combat d'un homme pour que les pollueurs soient les payeurs.

Le 16 mars 1978, le pétrolier libérien Amoco Cadiz s'échoue sur les rochers de Portsall, dans le Finistère. L'ensemble de la cargaison s'échappe au fur et à mesure que le navire se disloque. 220 000 tonnes de pétrole brut défigurent près de 400 km de côtes bretonnes et détruisent faune et flore.

Léon, le maire de la petite commune, décide d'engager la lutte avec le géant pétrolier propriétaire du chargement de l'Amoco Cadiz, jusqu'au procès aux États-Unis, quinze ans plus tard. Cet homme incarne la persévérance des petits face aux puissants.

Bleu Pétrole est son histoire.



La BD est maintenant partout entre mémoire et fiction et souvent support de militance. Mais rassurons nous, les pollueurs ont trouvé le moyen de ne plus être les payeurs, sinon on n'aurait pas inventé le FIPol ... GT



LA CHANSON DE DUMBO

[https://www.youtube.com/watch?v=m\\_9RYQnPu34](https://www.youtube.com/watch?v=m_9RYQnPu34)

