

Sommaire :

Le mot du Président

La vie du Cercle

Les prochaines informations n'auront plus de support papier, elles seront en direct sur le site du Cercle

Programme des activités

Projet du Cercle (Conférences, sorties)

Nouvelles du Cercle

Compte rendu du 15 décembre

Actualité Maritime :

Les cales du Bassin à flot à Bacalan

Revue de Presse :



La vie du Cercle

Ce bulletin devrait être le dernier document imprimé qui vous est distribué cette année.

Grâce à l'aimable compétence de notre ami Alain Clouet vous pourrez dans le courant du mois de février consulter à tous moments sur Internet les informations attachées à la vie du Cercle, sur un site qui nous sera dédié

Programme

Dîner/conférence

Notre dîner mensuel reporté au mercredi 29 janvier sera animé par Frank Laporte sur le thème : La protection de l'estuaire de la Garonne, en remplacement de la conférence d'Eric Banel, empêché.

Nous reprenons à partir de février le principe du dernier jeudi de chaque mois.

Le conseil d'administration a émis le vœu qu'à chaque dîner les membres du cercle puissent inviter des personnes concernées par le sujet traité. L'objectif est d'accroître par ce moyen entre autres le nombre de nos adhérents.

James Vitrac, ingénieur à la Société **Carmo wood France** supervise la construction dans le Bassin à flots numéro un du module d'un bureau flottant et nous donne rendez vous pour visiter le chantier, vendredi 8 février à 14 h 30 sur le terre-plein devant le nouveau musée de la Marine.



Décès

Notre ami Alain Bonnissent vient de nous quitter. Il était né en 1935. Entré à l'Ecole Navale en 1955, comme son père entré en 1915. A Navale il se lie d'amitié avec l'Amiral Meyssonat. Il s'intéresse aux avions et fait ses premiers vols sur des Stamps, des avions biplans. Il embarque sur la Jeanne d'Arc à l'école d'application des enseignes de vaisseaux puis sur une frégate pour une formation d'officier de marine, ainsi qu'une spécialisation dans l'aéronavale qui devient sa passion. Il est breveté pilote à la base de Salon de Provence, il est affecté ensuite à l'école de chasse de l'aéronavale à Khouribga (Maroc). Il y fait ses premiers vols sur des avions américains, SNJ4T Exam et reçoit un complément de formation à Port Liautey sur réacteurs Vampire et Corsair. Il est affecté sur les porte-avions Foch et Clémenceau . Il est remarqué pour son courage, son audace et ses grandes qualités professionnelles et morales. Il y devient un « hibou » : apportant de jour et de nuit sur porte-avions.

Il prend le commandement de la 17F à Istres puis de la 11F à Landivisiau. Il y pilotera des Crusaders, Eten-dards et super-Eten-dards. Il a parcouru toutes les mers du globe. En qualité de commandant en second de l'Ouragan il participe à l'intervention française au Liban en 1975.

Il est membre du Cercle de la Marine, du DEM, de l'Accoram, du SMLH, du Hardan et des Vieilles Tiges , il y est apprécié pour son caractère entier.

Il est Chevalier de la légion d'honneur, Commandeur de l'Ordre Nationale du Mérite, Titulaire de la Médaille de l'Aéronavale et de la Médaille Outre-Mer avec l'agrafe Liban.

Le dîner conférence du 15 décembre

au Château de Castelneau



Pour célébrer dignement la fin de l'année 2018 et le passage à l'an nouveau il a été convenu que le Cercle y consacrerait une demi-journée festive. Le programme prévu était un déjeuner au **château de Castelneau** dans l'entre-deux mers, (commune de Sain Léon) tout près de l'abbaye de La Sauve. Les membres du Cercle ont répondu largement à cette proposition. Cet endroit a été choisi en raison de sa forte connotation maritime. En effet le château est depuis des siècles le berceau d'une famille riche de ses attaches maritimes, les Roquefeuil.

Au départ, Place des Quinconces, un autocar nous attend vers 10 heures du matin pour un trajet d'une trentaine de kilomètres en rive droite sur les pittoresques plateaux de l'Entre-deux-mers.

Les uns sont venus avec leur propre voiture, les autres dans un autocar loué par le cercle : un peu plus d'une heure de trajet sur les petites routes de l'entre-deux-mers.



Nous atteignons le château vers 11 h 30, bel édifice, de noble apparence. Le maître des lieux nous attend, il ne nous lâchera pas.

Connu aussi sous le nom de Chateauneuf. Le **château de Castelneau** est un des vestiges du passé historique de l'Entre-deux-mers. Il est construit sur le plan traditionnel des maisons fortes de la région. Le corps du logis principal du XVe siècle est flanqué de deux grosses tours rondes. Il donne sur une cour intérieure carrée construite autour du puits, close de mur et fermée par deux pe-

tites tours, dans une version massive et rustique. Son élégance réside dans sa simplicité extérieure, ce qui n'exclut pas le raffinement d'une porte et de fenêtres Renaissance donnant sur l'intérieur.

On y produit des vins équilibrés. Les blancs secs vinifiés et vieillis en barriques ont un parfum complexe et suave en vieillissant, les vins rouges cultivés sur le même sol argilo-calcaire que Saint-Emilion « s'arrondissent » dès la deuxième année. Enfin le Claret, vin rouge plus souple aux cuvaisons plus courtes est vinifié dans l'esprit du fameux « Claret » des anglais qui fit la réputation des Bordeaux rouges d'avant la Révolution.

Les premiers seigneurs de Castelneau seraient de la famille de Montferrand.

Les Montferrand étaient de très puissants féodaux de l'Entre-deux-Mers .

Leurs différentes seigneuries allaient depuis la pointe de l'interfluve entre Dordogne et Garonne, (Saint-Louis de Montferrand, et Bassens, d'où il était possible de détruire Bordeaux, la ville d'en face) jusqu'à une ligne à l'est, partant approximativement de la Dordogne , au sud de Saint-Emilion jusqu'à la Garonne . C'est sur cette ligne que se trouve Castelneau.

Ils maîtrisaient le fleuve depuis leur château de Langoiran.

Par mariage le domaine rentre dans les mains de la famille de Ségur , avec les seigneuries de Blésignac et de Pressac, puis il sera l'apanage de la famille de Gaufreteau. Ils transforment l'enceinte fortifiée en maison d'habitation. Les toits-terrasses des tours sont couverts de toitures en poivrière et le bâtiment central est recouvert sur une charpente en carène de vaisseau renversé de tuiles plates.

La dernière Gaufreteau meurt de mort naturelle durant la Révolution et sera enterrée devant le maître-autel de l'église de Saint Léon. Castelneau est alors mis à sac, puis incendié. Il perd alors ses hautes toitures en tuiles plates. Les héritiers Gaufreteau ne souhaitent pas reprendre ce domaine en ruines. Celui-ci sera vendu en deux lots .

Ma famille maternelle s'installe dans la partie sud et la partie nord sera habitée par la famille Ferchaud et ses descendants. Avant de se faire des procès, ces deux familles s'entendent pour reconstruire de nouvelles charpentes. Ce seront des charpentes à ferme, surbaissées et elles sont recouvertes de tuiles-canal. En 1888, mon trisaïeul maternel Alfred Seignouret rachète au colonel Yvart, (descendant Ferchaud), l'autre partie du château. Son frère Albert, ingénieur agronome, déjà propriétaire du château de Tartu-guière dans le Médoc, l'incite à planter, pour résoudre le problème du phylloxéra, les plants locaux français sur des porte-greffes américains. Ce sera la méthode qui permettra au vignoble bordelais de survivre à l'invasion de l'insecte. Castelneau possède encore 78 ares de ces vignes de sémillon qui n'ont jamais été arrachées depuis. Nous produisons depuis 1988 une cuvée spéciale, avec ces purs sémillons entièrement fermentés et élevés en barrique. Le millésime 1996 s'est vu décerner deux médailles d'Or, l'une au Concours de Bordeaux, l'autre au Concours Général agricole de Paris.

Nous avons repris ce domaine avec mon épouse en 1988.

Loïc de Roquefeuil

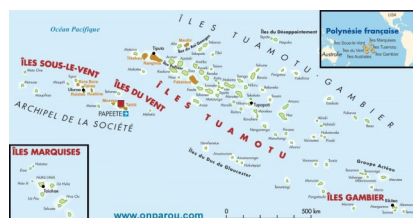


Dès l'accueil une visite des chais avec dégustation des vins de la propriété.



Comme c'est maintenant l'usage dans les manifestations du Cercle nous étions accompagnés de nombreuses dames qui ont autant apprécié le site du château que le programme qui nous était proposé.

Le



repas nous a été servi dans l'orangerie, mise en état pour recevoir ce genre de public. Le temps maussade (mais de saison) ne nous a pas permis d'apprécier le paysage, de vignes et de bois, mais l'ambiance festive a permis de créer une convivialité fort sympathique.

A la fin du repas, enfin, une conférence sur le thème du Tour du monde accompli par la frégate appartenant à Balguerie junior « Le Bordelais » de 1816 à 1819 sous le commandant de Camille de Roquefeuil, ancêtre du maître des lieux.

Cette conférence nous a été donnée par un excellent connaisseur des îles Marquises, **monsieur Philippe** qui a séjourné assez longtemps sur place. Il avait été convenu que le sujet de la présentation serait focalisé sur le récit de l'exploration des îles Marquises, de décembre 1817 à fin février 1818, il y a très précisément 200 ans. Très différentes des îles de la Société, les Marquises ont un relief plus abrupt et sauvage. Camille de Roquefeuil avait été impressionné par la douceur des indigènes et la beauté de leurs femmes. Il en avait ramené un très gros chargement de bois de Santal.



Notre conférencier nous a présenté assez de diapositives pour confirmer l'originalité du paysage et la beauté des indigènes. En revanche il n'a pas ramené de bois de Santal.

Après cet après-midi bien apprécié, le retour s'est fait sans incidents avec quelques provisions de liquides que Loïc de Roquefeuil avait pris la précaution de proposer à quelques-uns d'entre nous.

En conclusion : une journée sympathique à renouveler à l'occasion.

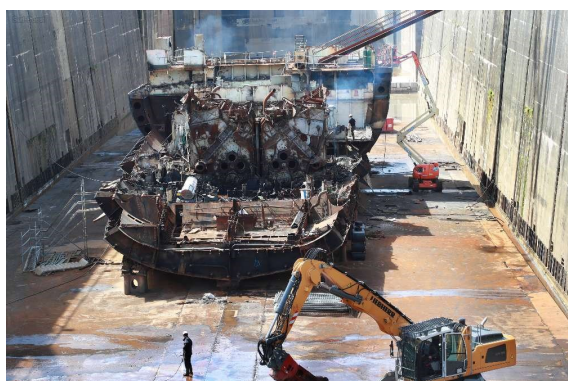
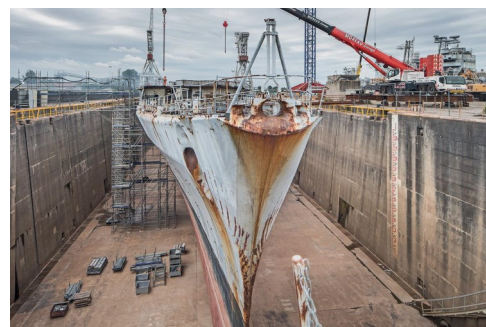


Actualité portuaire

Pole naval

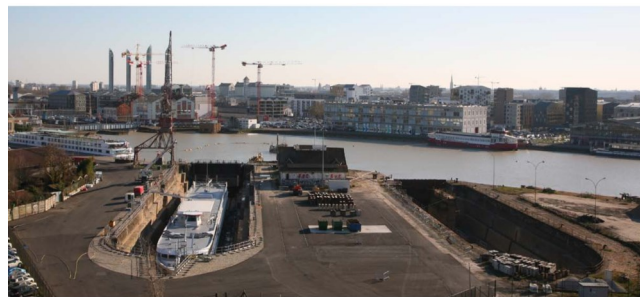
Le port de Bordeaux dispose encore d'importants moyens de réparation navale : une grande forme à Bassens, deux cales sèches à Bacalan, entourées d'un vaste terre-plein, un sleep-way à Bacalan. Ces installations importantes et anciennes sont assistées par un ensemble d'entreprises adaptées à la plaisance, entre quarante et cinquante, spécialisées dans des services, d'équipement, de chaudronnerie, de mécanique d'électricité ou autres activités d'entretien.

La grande forme de Bassens capable de recevoir des navires de grande taille est affectée à des travaux de démembrement qui génèrent une activité de travaux de récupération et de recyclage. La marine nationale a utilisé le site pour le découpage de navires importants déclassés et retirés de la flotte comme **la Jeanne d'Arc** et le **croiseur Colbert**.



Les deux cales sèches de Bacalan offrent un outil privilégié au carénage et à l'entretien des voiliers qui remplissent le port de plaisance maintenant installé dans le bassin n°2. Elles sont aussi utilisées pour la flotte fluviale qui comporte plusieurs unités de grande longueur et qui est devenue importante.

Les deux cales sèches de Bacalan offrent un outil privilégié au carénage et à l'entretien des voiliers qui remplissent le port de plaisance maintenant installé dans le bassin n°2. Elles sont aussi utilisées pour la flotte fluviale qui comporte plusieurs unités de grande longueur et qui est devenue importante.



Le grand avantage que représente la réparation navale est tout à fait profitable aux plaisanciers qui laissent leurs bateaux en hivernage dans cette zone. En revanche, la proximité des immeubles nouveaux construits en bordure de cette zone impose aux habitants de ce quartier fraîchement rénové un voisinage industriel auquel certains auraient préféré un environnement paysagé. Le GPRM a investi de manière importante pour améliorer le *Pôle naval* des bassins à flot il peut encore améliorer l'impact esthétique des installations techniques indispensables. Entre l'avantage économique d'un équipement technique à proximité d'un bassin d'hivernage et l'agrément d'un plan d'eau dégagé il est certainement possible de trouver des solutions profitables pour tous.



Revue de presse

Dans *le Marin* du 14 janvier 2019

CONTENEUR

Drewry estime que la fin de la course aux commandes de grands navires devrait permettre au marché de retrouver une stabilité d'ici trois ans, les armateurs privilégiant leur intégration logistique tel CMA CGM avec Ceva. *Hyundai merchant marine*, qui a commandé 20 porte-conteneurs sous perfusion financière des pouvoirs publics sud-coréens en 2018, n'a pas été suivi par les grands armateurs mondiaux. Une bonne nouvelle pour les consultants britanniques Drewry qui estime que « l'équilibre offre-demande pourra profiter d'une réduction de l'appétit pour les très grands porte-conteneurs (ULCV) ». Selon Drewry, la priorité des armateurs est désormais de permettre une remontée des prix de transport pour financer leur intégration dans la logistique, en témoigne le rapprochement de Maersk line avec la société sœur Damco ou le rachat de Ceva par CMA CGM.



Dans Contexte du 16 janvier 2019

LE RISQUE D'UN BREXIT SANS ACCORD GRANDIT

Après le rejet massif de l'accord de retrait par les députés britanniques (432 députés britanniques – dont 118 de la majorité gouvernementale – sur 650 ont voté contre) dans la soirée du 15 janvier, l'incertitude règne sur les prochaines étapes du Brexit. Les Européens s'attendent à une demande de report de la sortie effective, prévue pour l'instant fin mars. Mais les conditions et la durée exacte de ce report restent floues. « J'invite instamment le Royaume-Uni à clarifier ses intentions dès que possible. Il ne reste plus beaucoup de temps », a insisté le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker – qui a également précisé que l'UE allait continuer à se préparer à une sortie sans accord.

Le Marin du 15 janvier 2019

NORLED EXPLOITERA LE PREMIER FERRY A HYDROGENE NORVEGIEN

Le gouvernement norvégien a retenu l'offre commune de l'opérateur de ferries Norled associé au cabinet d'architecture navale LMG Marin pour exploiter à compter de 2021 le premier ferry côtier utilisant des batteries et une pile à combustible alimenté à l'hydrogène. La sélection du chantier est toujours en cours, mais on connaît déjà la route maritime où ce navire sera déployé ainsi que ses caractéristiques techniques. Il s'agit d'une liaison triangulaire située dans la province occidentale du **Rogaland** entre **Hjelmeland, Skipavik et Nesvik**, soit des traversées d'environ 15 minutes pour chaque tronçon. [...] La principale contrainte sera d'assurer une alimentation à l'hydrogène couvrant au moins 50 % des besoins énergétiques, une performance encore jamais atteinte dans le monde pour un navire de cette taille.



Les Echos du 16 janvier 2019

GAZ LIQUEFIE : L'AUSTRALIE DETRONE LE QATAR

En fin d'année dernière, dans les terminaux gaziers du **port de Gladstone**, dans le Queensland, au nord-est de l'Australie, on a sabré le champagne. 2018 s'est terminée avec un niveau record d'exportations de gaz naturel liquéfié (GNL), pour un total de 20,6 millions de tonnes, comme cela a été annoncé il y a quelques jours. Des résultats qui illustrent la montée en puissance de l'Australie sur le marché énergétique mondial, et plus particulièrement sur celui du GNL, tiré par la hausse de la demande sur le continent asiatique, et notamment en Chine. Pour la première fois de son histoire, en novembre dernier, l'Australie a exporté davantage de GNL que le Qatar, jusqu'alors le leader incontesté dans ce domaine. Une première qui n'a duré qu'un mois, mais qui devrait se confirmer sur l'ensemble de l'année 2019, selon le ministre australien de l'Industrie. Dans son bulletin sur les minéraux et l'énergie paru en décembre, le gouvernement indique que « l'Australie prendra la place du Qatar en tant que premier exportateur mondial de GNL en 2019 avec des



exportations atteignant 77 millions de tonnes et accroîtra encore légèrement son avance en 2020 ». [...] Mais le leadership australien sur le marché du GNL ne devrait pas durer. Aux Etats-Unis comme au Qatar, de nombreux projets visant à accroître leurs capacités de production et d'exportation sont en cours de réalisation. L'Agence internationale de l'énergie estime ainsi qu'en 2023, le Qatar sera en mesure d'exporter 105 milliards de mètres cubes, les Etats-Unis 101 milliards et l'Australie, 98 milliards.

SHELL PREPARE UNE OFFRE DE RACHAT DANS LES ENERGIES RENOUVELABLES, le 14 janvier

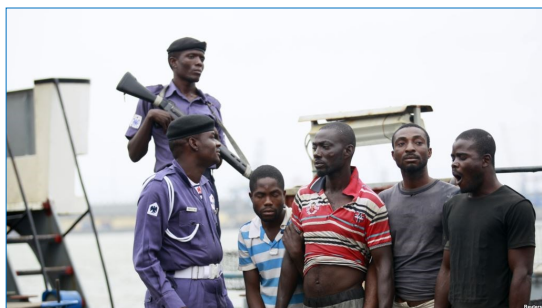
Le géant du pétrole anglo-néerlandais Shell a officialisé, son intérêt pour le rachat du fournisseur d'énergie renouvelable Eneco. Une opération pour laquelle le groupe pétrolier s'est associé avec le fonds de pension néerlandais PGGM. [...] Eneco est, du reste, un de ses associé avec le fonds de pension néerlandais PGGM. [...] Eneco est, du reste, un de ses partenaires dans les parcs éoliens offshore Borssele 3 et 4 en développement au Pays-Bas où l'entreprise détient tout ou partie des 249 MW d'éoliennes en mer de Luchterduinen et Prinses Amalia. Le rachat d'Eneco permettrait aussi à Shell de mettre un pied dans l'éolien offshore belge. [...]



Marine Océans du 17 janvier 2019

LA PIRATERIE EN FORT DEVELOPPEMENT DANS LE GOLFE DE GUINEE EN 2018 (BUREAU MARITIME)

Les attaques de pirates en mer ont progressé dans le monde en 2018, entraînées par un bond des actes de piraterie dans le golfe de Guinée en Afrique de l'Ouest, a indiqué le Bureau maritime international (BMI). 201 attaques ont été recensées l'an dernier, contre 180 en 2017, a indiqué le Bureau dans son rapport annuel sur la piraterie publié cette semaine. En Afrique de l'Ouest, les attaques répertoriées dans les eaux bordant la Côte d'Ivoire jusqu'à la République démocratique du Congo (RDC) ont plus que doublé l'an dernier : les six navires détournés dans le monde en 2018 l'ont été dans cette zone, ainsi que 13 cas de tirs sur des bateaux sur 18, et la vaste majorité des kidnappings contre des rançons. [...] Le golfe de Guinée est maintenant plus touché par la piraterie que le golfe d'Aden, la zone maritime située entre la corne de l'Afrique (Somalie) et la péninsule arabique qui a longtemps été la zone la plus infestée de pirates en Afrique. Le développement de la piraterie dans le golfe de Guinée, qui abrite les deux principaux pays producteurs de pétrole d'Afrique, le Nigeria et l'Angola, perturbe les routes maritimes internationales et coûte des milliards de dollars à l'économie mondiale. Les 17 pays de la région tentent depuis quelques années de renforcer leurs moyens d'intervention et leur collaboration avec l'aide notamment des Etats-Unis et de la France.



www.lantenne.com/ _ Mercredi 16 Janvier 2019

LE GROUPE CMA CGM VIENT DE PRENDRE LIVRAISON DU "CMA CGM FORT-DE-FRANCE".

Le "CMA CGM Fort-de-France", premier navire d'une flotte renouvelée dédiée aux Antilles françaises, affiche une capacité de 3.500 EVP et d'une longueur de 219 mètres. Il est également doté de 850 prises pour brancher des conteneurs frigorifiques permettant le transport des produits périssables tels que la banane.



Après la réception du "CMA CGM Fort-de-France", le groupe devrait prendre livraison au printemps prochain et au courant de l'été 2019 de trois autres navires aux caractéristiques identiques. Ces unités porteront les noms de "CMA CGM Fort Royal", "CMA CGM Fort Saint Charles" et "CMA CGM Fort Fleur d'Épée". Une flotte en propriété qui battra pavillon français et sera déployée en remplacement des "Forts" actuels sur la ligne North Europe French West Indies (Antilles françaises). La direction du groupe précise que ce service relie l'Europe du Nord et la France métropolitaine à la Guadeloupe et à la Martinique, "réalisant la traversée de l'océan Atlantique en moins de dix jours". Avec la modernisation de cette flotte, l'armateur français dit confirmer ainsi "son investissement pour le développement économique des Antilles françaises". La compagnie a par ailleurs renouvelé en novembre dernier son contrat avec l'UGPBAN (Union des groupements de producteurs de bananes de Guadeloupe et Martinique) jusqu'en 2026. Elle devrait transporter ainsi chaque année 270.000 tonnes de bananes antillaises jusqu'à Dunkerque, leur port d'arrivée en métropole. *Vincent Calabrèse*

Le Marin du 16 janvier 2019

MARSEILLE-FOS : L'INTERPROFESSION PORTUAIRE FIXE SES PRIORITES

Les représentants de l'Union maritime et fluviale (UMF) de Marseille-Fos ont présenté le 16 janvier les grandes mesures qu'ils jugent nécessaires d'intégrer dans le futur plan stratégique du grand port maritime de Marseille (GPMM). Dans un document de 47 pages, l'UMF (450 entreprises issues de 24 professions et pesant 25 000 emplois directs) se positionne dans le cadre du plan stratégique qui sera adopté par la future équipe dirigeante du port, le tandem Christine Cabau-Woehrel - Jean-Marc Forneri arrivant en fin de mandat en mars. « Pour résumer ces trois mois de travail de tous les professionnels, on pourrait dire qu'il s'agit d'une démarche positive pour aller vers plus de trafic, plus d'emplois, plus de vert et plus de report modal », a indiqué le 16 janvier le président de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos, Jean-Philippe Salducci, entouré de toute une équipe représentant chaque secteur d'activité du secteur privé portuaire.



worldmaritimenews.com/archives

PIRATERIE ET TERRORISME MARITIME

Le centre d'information ReCAAP signale qu'il y a eu au total 76 incidents de piraterie et de vols à main armée signalés en Asie entre janvier et décembre 2018. En



outre on a signalé 62 incidents et quatorze tentatives d'attaque contre des navires. Cela représente une diminution de 25% sur le chiffre des incidents et de 31% sur les attaques par rapport à 2017. L'organisme ReCAAP ISC se félicite de cette amélioration qu'il attribue au renforcement de la réglementation des autorités et des organisations de shipping ainsi qu'à leur vigilance et leur coopération. Le directeur exécutif de ReCAAP ISC, Masafumi Kuroki, a déclaré : « En Asie, plus de 90% des incidents sont des attaques de navire à main armée qui se produisent dans les eaux territoriales des états côtiers. Toutefois si les efforts des armateurs et des états côtiers sont d'une importance vitale pour déceler et réduire le nombre d'incidents en Asie, la vigilance et les mesures préventives prises par les navires sont tout aussi importants ».