

# marine marchande informations



N°251  
2<sup>ème</sup> trim. 2025

## FLOTTE STRATÉGIQUE, UNE ÉTAPE SUPPLÉMENTAIRE P04

IN MEMORIAM -  
JEAN-CLAUDE MAUR  
P31



L'ART PEUT-IL PARTICIPER  
À LA CONSTRUCTION DE L'IDENTITÉ ?  
P10

ISSN : 2739-6495



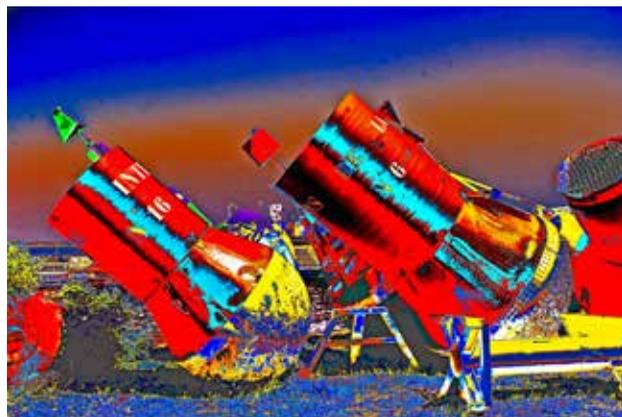
REVUE DE L'ASSOCIATION  
DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE  
ET DES DIPLÔMÉS DE L'ENSM



# « L'ART PEUT-IL PARTICIPER À LA CONSTRUCTION DE L'IDENTITÉ ? »

Ariel Piou, diplômé es Arts, Sciences et Lettres, est artiste portuaire, membre de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer<sup>1</sup>. Il combine peinture et photographie pour transformer des motifs de navires de travail en œuvres d'art numériques<sup>2</sup>.

Alors que l'édile d'une grande ville portuaire de l'Ouest aurait affirmé que « un port, c'est sale ! », nous sommes reconnaissants à Ariel Piou de nous faire partager ses réflexions en la matière, et de nous montrer qu'un port, ça peut également être beau.



St-Malo -19-05-25 - Des balises pour l'identité maritime !

## L'ART PEUT-IL PARTICIPER À LA CONSTRUCTION DE L'IDENTITÉ ?

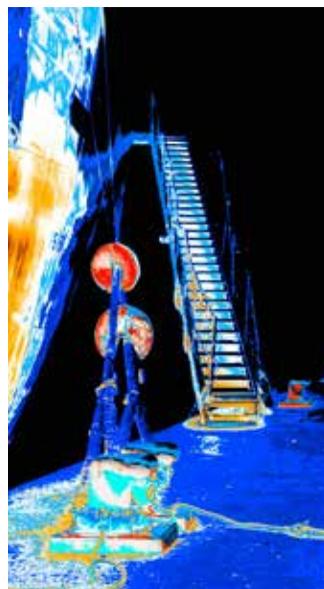
*Une entreprise liée à la mer peut-elle utiliser l'art pour renforcer son "Identité" ? La filière maritime peut-elle également tirer parti des interprétations des artistes ? Et pour atteindre quels objectifs ? Les ports, aux activités de plus en plus invisibilisées car de plus en plus grillagés peuvent-ils continuer à susciter des vocations ? Au-delà des aspects purement factuels des métiers, comment fidéliser et séduire les collaborateurs en affirmant sa culture d'entreprise ? L'art peut-il participer à la construction de cette identité ?*

Si les ports les plus importants sont interdits au public, ces mesures garantissent la sécurité des installations et des navires amarrés. Outre la prévention des accidents, l'absence de public permet une meilleure organisation opérationnelle et un meilleur respect de la réglementation : horaires d'accès, zones de stationnement, procédures de sécurité.

De fait, les activités portuaires sont de plus en plus éloignées de leurs lieux d'origine : la productivité des transports, le besoin d'espaces de stockage et conditionnement et les impératifs environnementaux ont glissé vers des localisations plus accessibles, en aval des estuaires et plus loin des centres-villes.

Cependant, ces fermetures ont un impact sur l'attrait touristique autant que sur la population locale, dont les citoyens se sentent exclus de leurs propres ports. Ceux-ci, autrefois lieux de rencontres et d'échanges ou de pêche à la ligne, sont parfois perçus par les autorités locales comme sales et sources de nuisances. Ces fermetures éclipsent la visibilité de ces métiers.

Parallèlement, et face à une pénurie endémique de candidats qualifiés ou qualifiables (France-Travail a proposé 418 000 offres d'emploi dans le secteur en 2023...), la filière maritime comme les entreprises doivent rendre l'activité attractive. La quête de sens au travail n'est pas



Iraklis--0025 Echelle de rêve

qu'une question morale, elle a un impact pertinent sur la performance des entreprises. Le bien-être au travail n'est plus une option.

## UNE REPRÉSENTATION QUI A ÉVOLUÉ AU FIL DES SIÈCLES

La représentation des navires a largement évolué au fil des siècles en Occident : un bref regard permet d'établir le constat d'une place prépondérante dans l'histoire, servant de lien entre les cultures, de moteur pour l'exploration et le commerce. Il n'est donc pas surprenant que ce puissant symbole ait trouvé sa place dans le domaine de l'expression artistique.

En Egypte ancienne, le navire, lié à la vie quotidienne et l'importance du Nil, se retrouve sur maints papyrus ou symboles dans les tombes pour aider le défunt dans son voyage vers l'au-delà. Plus près de nous, la Grèce antique commerçait largement depuis les ports et les

1. Site de l'Académie : [Lien](#)

2. Avec d'autres membres de l'Académie, Ariel Piou expose ses œuvres à Bénodet (Musée du bord de mer) jusqu'au 14 septembre.

représentations de navires apparaissent dès le VIII<sup>ème</sup> siècle av J.-C. Au fil du temps et des évolutions de la construction navale, les représentations sont devenues plus détaillées et réalistes.

Au Moyen Âge, les navires de l'art médiéval illustrent les manuscrits enluminés et les histoires bibliques (Noé, tapisserie de Bayeux, ex-voto) pour rechercher la protection ou en remerciement. À la Renaissance, la peinture maritime devient un genre distinct, notamment dans la peinture hollandaise au XVII<sup>ème</sup> siècle. Le développement de l'Europe étendait sa portée mondiale, les navires symbolisaient le pouvoir et marquaient l'ambition et la soif d'exploration et de commerce. Les Romantiques ont magnifié la lutte contre les éléments marins puis l'ère industrielle a suscité une peinture plus représentative de la vie des marins. Les artistes contemporains réinterprètent l'image navale, les évoquent de manière plus abstraite, et les navires, tout en étant reconnaissables, sont souvent utilisés de manière métaphoriques. À travers ces différentes époques, le navire a servi de miroir aux sociétés.

### UNE IMAGE DÉSORMAIS ABSENTE ?

Puisque les grands ports sont de plus en plus fermés, quelles sont, *via* les grands médias, les représentations les plus courantes de la navigation ? La course au large, sans l'ombre d'un doute !

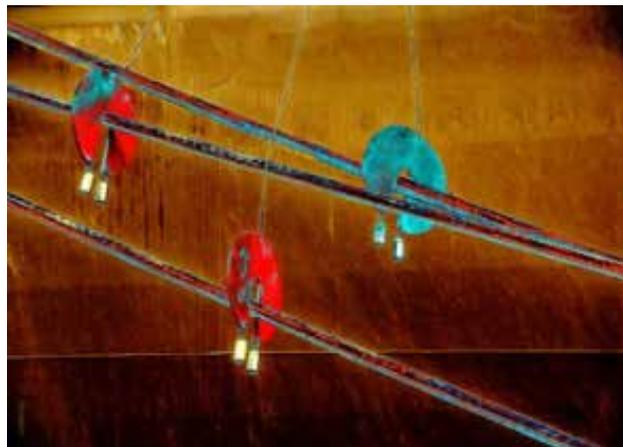
En direction du grand public, ce sont les voiles de la Transat plus que celles de Christophe Colomb, les foils des trimarans de course au large Ultim plus que les mâts véliques qui, sans jeu de mots, ont pourtant pleinement le vent en poupe !

La médiatisation est ainsi donc fortement réductrice et les autres utilisations de la mer : pêche, militaire, passagers ou plaisance sont, de la sorte, ramenées à une portion congrue d'illustration dans les médias, éloignant également l'attraction de ces métiers.

### UNE ENTREPRISE LIÉE À LA MER PEUT-ELLE ALORS TIRER SON ÉPINGLE DU JEU EN VALORISANT SON/SES MÉTIERS AVEC DES ŒUVRES ARTISTIQUES ? LA FILIÈRE POURRAIT-ELLE BÉNÉFICIER DE L'APPORT D'ARTISTES POUR BOOSTER L'IMAGINAIRE ASSOCIÉ À LA NAVIGATION ?

L'art contemporain, tel que celui illustrant cet article, a trouvé sa place dans les salons pour l'emploi organisés par Bretagne Pôle Naval avec un objectif manifeste : prouver que les navires sont porteurs d'imagination et source de création. Par la couleur, par le traitement graphique, par le rendu esthétique, le souhait est que ces œuvres participent à la valorisation de la filière.

Il s'agit de briser les stéréotypes de la filière maritime, souvent perçue par les jeunes à travers des images traditionnelles (marins robustes, métiers éloignés de la vie lors des voyages au long cours sur les cargos, métiers salissants, fortement manuels). Le but est bien de dépoussiérer l'image et -au-delà des présentations



Cargo *Chloë*, IMO 9749910, à Lorient-Kergroise en septembre 2018 pour décharger 63 217 tonnes de soja importées de Paranagua (Brésil). Construit en 2016, navigant sous pavillon des Iles Marshall, ce cargo de 229x33 m a un tirant d'eau de 7,80 m. Le 2 mai 2025, le *Chloë* a quitté le port de Tubarao au Brésil, souhaitant parvenir en 16 jours au port de Convent (USA) à la vitesse moyenne de 10,4 nœuds.



Chalutier *Djakey*, IMO LO.924830 secteur maritime de Lorient-Keroman. Autrefois, ce chalutier de fond pêche arrière en acier construit en 2006 par le chantier naval Bretagne Nord Saint Malo se nommait *Entre Terre et Mer*. Racheté, il s'appelle désormais *Djakey*, mesure 14,90x5,52 m



Cargo *Andermatt* IMO 9738791, à Lorient en septembre 2023. Ce cargo construit en 2015 navigue sous pavillon du Liberia, a un port en lourd de 40 937 tonnes. Ce cargo mesure 225x32 m avec un tirant d'eau de 14,6 m, navigue à la vitesse 10,4 nœuds. Le 2 mai 2025, l'*Andermatt* est parti depuis le 17 avril de Sriacha, en Thaïlande pour une arrivée le 4 mai au port de Singapour

factuelles des métiers- montrer une facette plus créative et actuelles du secteur. Cela peut susciter la curiosité des jeunes qui ne se seraient pas spontanément orientés vers ces métiers. Sous-jacente, la démonstration artistique vise bien à participer à la recherche de sens de plus en plus prégnante dans les recherches d'investissement professionnel.

## LA NÉCESSITÉ DE MODERNISER L'IMAGE DE LA FILIÈRE

Il s'agit bien de rendre le secteur plus accessible et plus cool : l'art contemporain est souvent associé à la modernité et à l'innovation. En intégrant cet élément dans leur environnement, les entreprises maritimes peuvent projeter une image plus dynamique et attractive pour la jeune génération qui est sensible et à l'esthétique et à la culture visuelle. Cela peut rendre les métiers de la mer moins austères et plus en phase avec leurs centres d'intérêt.

Car les œuvres d'art peuvent raconter des histoires, ouvrir des fenêtres sur des mondes inconnus, incitant à se poser des questions sur la vie en mer, les technologies navales, l'environnement marin et les différentes carrières possibles. L'exposition à ces interprétations artistiques façonne l'image de la filière.

Une relation étroite des motifs artistiques avec l'activité appuie naturellement le métier, ainsi inscrit dans une atmosphère en prise avec le réel : l'authenticité, ça paye ! La valorisation du patrimoine maritime induit l'image d'une entreprise ou d'une filière sensible à la culture, soucieuse de faire appel à des artistes contemporains. L'utilisation de tels supports muraux permet de servir d'autres préoccupations que la seule dimension esthétique ou de décoration des murs...

L'un des bénéfices à rechercher est également celui de créer un environnement de travail agréable et stimulant. Des bureaux, un lieu d'accueil, des façades extérieures, des ateliers enrichis et agrémentés d'œuvres d'art en lien étroit et concret avec le métier peuvent améliorer le moral, apporter une dimension esthétique et émotionnelle qui rompt avec la routine. L'utilisation de l'art marque une différence, une originalité. Les œuvres d'art peuvent susciter des conversations, des échanges, créer des liens entre employés ou avec les partenaires.

À l'intention des clients, l'exposition ou l'utilisation de ces œuvres d'art peut transformer un espace fonctionnel (hall d'accueil, lieu d'attente) en lieu d'intérêt et de contemplation. Leur exposition peut servir de cadre à un événement d'entreprise (vernissage, rencontre) offrant ainsi des opportunités de relations publiques et de networking.

Ces œuvres peuvent être mises en avant sur les supports de communication de l'entreprise (sites web, réseaux sociaux, brochures) contribuant à la cohérence de son image et à son attractivité. En contribuant à l'achat d'œuvres originales d'artistes, l'entreprise, tout comme la filière, contribue au dynamisme de la scène artistique tout en diffusant une image valorisée des métiers.



**Cargo YEBA, IMO 9045728**  
Construit en 2004, navigue sous pavillon de Panama, tirant d'eau de 4,40 m, 125X16 m. Cargo amarré à Lorient-Kergroise en mars 2025. Port en lourd de 8 049 tonnes. Au 2 mai 2025, ce cargo était amarré en Tunisie au port de Bizerte.



**Cargo Koutalianos (IMO 9332016) - Ref 7871,**  
pavillon Liberia, construit en 2007, 229x37 m, avec 14,4 m de tirant d'eau. Ce cargo est venu en décembre 2021 à Lorient, puis de nouveau en janvier 2024 pour une escale technique de 6 semaines après avoir déchargé sa cargaison de soja en provenance du Brésil. Le 5 mai 2025, le *Koutalianos*, parti de Cienaga (Colombie) navigue à 8,2 nœuds au sud de Madagascar en direction de Singapour.



**Cargo Zhi Qiang, IMO 9144483,**  
construit en 1998, était à quai à Lorient-Kergroise en février 2014, il mesurait 186x30 m avec un port en lourd de 26 062 tonnes. Il naviguait sous pavillon de Hong-Kong, sa dernière position a été identifiée en Ukraine en 2017. Ce navire est désormais désarmé.



**L'Acadie (IMO 7104269),**  
navire à passagers, à Lorient sur le slipway en octobre 2014, lorsqu'il effectuait les rotations entre Lorient et l'île de Groix. Ce navire de 42x10 m, construit en 1971, navigue désormais sous pavillon des Comores dans l'Est de l'Afrique à la vitesse de 6,9 nœuds. Le 2 mai 2025, l'*Acadie* est au large de Madagascar, en direction du port de Moroni (Union des Comores).

## UN INVESTISSEMENT SUR LA FORME... ET LE FOND !

Avec ces pauses visuelles et mentales bénéfiques pour le bien-être des employés, le but à atteindre est de conforter le sentiment d'appartenance à l'entreprise, l'adhésion à ses valeurs.

Peuvent-elles susciter la créativité et l'imagination ? Souhaitons qu'une atmosphère véhiculée par ces œuvres, souvent interprétatives, puisse à son tour encourager de nouvelles idées et approches du travail ! L'art a la capacité de communiquer des émotions et des idées de manière non verbale. Les peintures de navires ou de parties de navires évoquent des sentiments de force, de puissance et de détermination dans un environnement attractif.

La culture d'entreprise, ainsi renforcée, peut dès lors plus facilement traverser les murs, filtrer à l'extérieur par l'action même des employés et attirer de nouveaux talents, sinon d'abord participer à la fidélisation des employés !

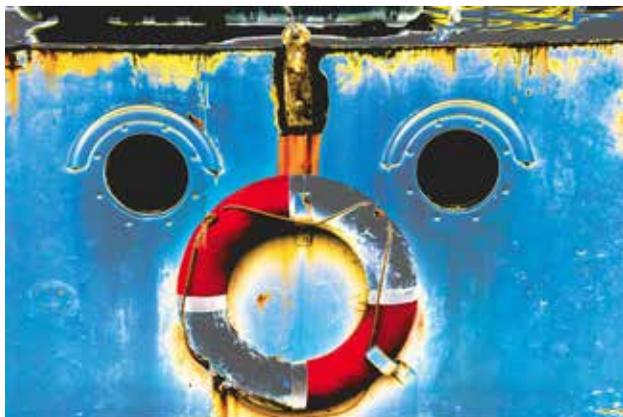
En dehors de l'entreprise, via les organismes de gestion des ports, l'exposition de ce type de réalisations artistiques permettra pour partie de pallier à l'effacement des métiers portuaires et du coup participer à l'exposition et l'identité de la filière.

Parallèlement aux multiples aspects positifs évoqués, cet investissement (ou location) bénéficie de conditions non négligeables de défiscalisation.

*En modernisant ainsi son image médiatique, en stimulant la curiosité, l'art peut devenir un outil puissant pour susciter des vocations et renouveler l'attrait pour les métiers de la mer auprès des nouvelles générations. L'art est un excellent moyen de construction d'une identité authentique : belle, juste et vraie. C'est une manière originale et créative de co-construire l'image de la filière maritime de demain.*

Ariel Piou

Illustrations : Crédit photos Aosten<sup>3</sup>  
(pseudo d'Ariel Piou)



**Yarmouth Seaman**, (MFV. 160) navire école de la Royal Navy, construit en 1942 dans le cadre de la force One pour former au matelotage. Navire de 20 m, qui a participé au débarquement de Normandie au titre de bateau de liaison. Ce navire a été utilisé par la web-série 'Naufrages', en ayant repris la mer en 2013 après 2 ans à quai et une restauration à Belle-Île.

3. Cf le site : [Lien](#) ou tout simplement en tapant aosten.bzh



Kergroise et slipway  
(21-12-20 - Ref 5345)



Péniche Rohoboth sur le slipway  
de Lorient (Ref 0158)



Cargo **SJ Busan** (Ex **Crowned Eagle**) IMO 9418729.  
Cargo construit en 2008, navigue sous pavillon de Corée. À Lorient-Kergroise en mai 2014. Cargo de 190X32 m, tirant d'eau de 8,60 m. Le 2 mai 2025, le **SJ Busan** (Ex **Crowned Eagle**) était amarré au port de Setubal (Portugal)



Cargo **ENES D**, IMO 9100152, à Lorient-Kergroise en octobre 2024. Ce cargo était à Lorient pour y décharger des tubes d'acier. Construit en 1994, port en lourd de 4182 tonnes, navigue sous pavillon St Vincent & Grenadines. 90x13 m, tirant d'eau de 5,80 m. Le 2 mai 2025, le **Enes D** est au large de la Bretagne, parti d'Alger le 25 avril en direction du port de Moerdijk, Hollande.

## LOIRE-ATLANTIQUE

### DES HOMMES AU SERVICE DES PHARES



Au nombre des conférences organisées en 2025 par le Comité Nantais de Documentation Historique de la Marine (CNDHM) figurait ce sujet « Des hommes au service des phares » qui ne pouvait qu'intéresser les « fana marine » de la cité ligérienne, tous éminemment conscients de l'importance de ces infrastructures pour la sécurité de la navigation. Deux conférenciers ont brillamment animé cette soirée du 1<sup>er</sup> avril 2025, à la Maison de la Mer de Nantes, nous offrant, dans un tour d'horizon costarmoricain à deux voix, un volet historique et technique complété par une belle aventure artistique.

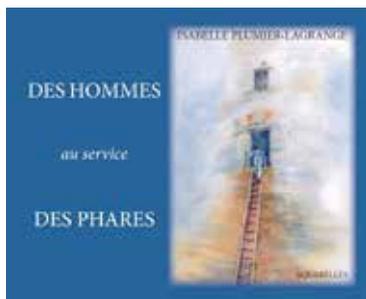
Gérard Raoul a débuté sa carrière aux Phares & Balises des Côtes d'Armor en tant que gardien de phares. Il nous a présenté sa première expérience de gardien au phare des Triagoz, en 1979. Il a ensuite expliqué les grandes étapes de l'évolution des phares : leur construction et reconstruction pour certains d'entre eux, leur automatisation et ses conséquences sur la vie professionnelle des gardiens de phare, et la formidable évolution technique qui se poursuit encore aujourd'hui. Après leur automatisation, il est intervenu dans la maintenance de ces

installations, ainsi que celle des différents feux qui sécurisent nos côtes. Il a donc suivi toute cette évolution technologique qui a conduit des feux à pétrole de ses débuts, aux lampes remplacées par des diodes électroluminescentes, alimentées par des générateurs photovoltaïques, etc...



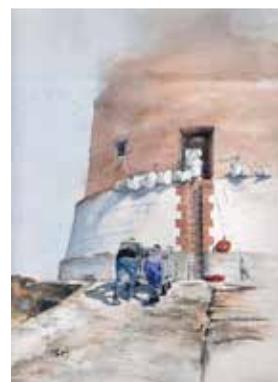
Photo Hervé Raulet / DRAC Bretagne-CRMH

En collaboration avec Patrick Coaldalan, Ingénieur en Chef de la Subdivision des Phares et Balises de Lézardrieux, et de ses équipes, Isabelle Plumier-Lagrange a réalisé un recueil d'aquarelles sur le travail de ces hommes qui œuvrent à la sécurité de la navigation<sup>1</sup>, ouvrage qu'elle a dédié après la conférence.



Née en Belgique, Isabelle Plumier-Lagrange fréquente la Bretagne depuis son enfance. Ses parents, aquarellistes et navigateurs, lui donnent le goût de la mer. Après des études à Bruxelles en langues germaniques, elle s'installe en Bretagne en 1985 et travaille au Centre Nautique des Glénans de l'île d'Arz puis à Paimpol, et devient monitrice et permanente. Autodidacte, Isabelle pratique l'aquarelle depuis de

1. « Des hommes au service des phares » - Editions Cloître - juillet 2015 - ISBN : 978-2746680647



nombreuses années. La mer est sa source d'inspiration principale. Elle reçoit en novembre 2013 le titre d'*Académicienne Associée Section Art* par l'Académie internationale Greci Marino. Isabelle Plumier est membre de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer<sup>2</sup>.

Des cartes, des photographies parfois anciennes tirées du patrimoine iconographique de l'administration des Phares & Balises, et des aquarelles récentes ont illustré les propos de nos deux intervenants.

Belle soirée, en vérité !

2. [Lien](#)