



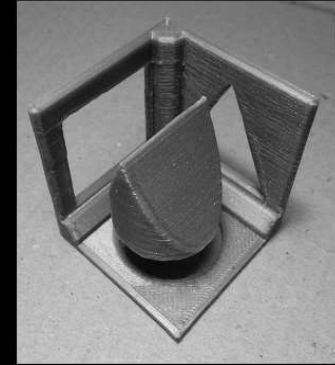
LE PELICAN

Revue de l'Amicale de l'Offshore Pétrolier

N° 87 Hiver 2019/2020



Page 2 : KAOMBO NORTE



**Page 17 : L'OVNI et les 3 bergers
par Michel BEAULIEU**



Page 11 :

**Expressions
et croyances
de l'ancienne Marine à voile
par Olivier JARRY**



**Page 19 :
Fusion SAIPEM / SUBSEA 7 ?**



**Page 26 :
Le pétrole au cinéma**

SYRIANA

**et toutes vos rubriques
habituelles...** 

**Amicale de l'Offshore Pétrolier c/o SUBSEA 7
1 quai Marcel Dassault -92156 SURESNES CEDEX**



LE PELICAN¹

N° 87 HIVER 2019 / 2020

Revue de
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier²



Sommaire

1. EDITORIAL	4
2. KAOMBO NORTE	5
3. EXPRESSIONS ET CROYANCES DE L'ANCIENNE MARINE A VOILE	11
4. L'OVNI ET LES TROIS BERGERS	17
5. FUSION SAIPEM SUBSEA 7 ?,	19
6. LE PETROLE AU CINEMA (SIEME PARTIE)	24
7. A BORD DE LA BARGE DLB 1601	27
8. SANTE : A LIRE ABSOLUMENT	32
9. LES BIRDS	33
10. LE DESSIN DE GILBERT MAUREL.....	37
11. LE CHAT ??	38
12. CALENDRIER DES EVENEMENTS : 2020.....	36
13. SUDOKU	37
14. A QUAND VOS ARTICLES	38

29/12/2019

¹ Retrouver le Pélican en couleur sur votre site : www.a-o-p.org

² Amicale de l'Offshore Pétrolier c/o SUBSEA 7, 1 quai Marcel Dassault 92156 SURESNES CEDEX

1. EDITORIAL



Chers Amis de l'AOP, et autres,

Du fait de l'adoption du système décimal dans nos mathématiques appliquées, nous fêtons avec un faste particulier les anniversaires s'exprimant en dizaines et aussi en demi-dizaines.

En système duodécimal, c'eût été différent, c'est en douzaines ou demi-douzaines que nous aurions fêté ces anniversaires, mais nous n'avons pas eu le choix.

L'AOP n'échappe pas à ce principe, vous vous souvenez du Trentième, sur la Seine suivi du restaurant des Impressionnistes sur l'île de Chatou, c'était en 2014.

Votre bureau, réélu en 2018 vous avait promis un projet exceptionnel pour fêter le 35ème anniversaire de l'AOP, et il fût monté de main de maître pour vous offrir cet événement.

Initialement prévu et organisé début Décembre, il nous fallut réactivité, réflexe et habileté commerciale pour avancer la date et ainsi échapper à la catastrophe de maintenir un tel événement en plein coeur d'une grève dure alors que nous attendions fermement 50 participants ces 5 et 6 Décembre derniers.

C'est donc les 28 et 29 Novembre que nous avons fêté ce 35ème anniversaire qui vous sera relaté prochainement

Disons simplement que ce fût la vie de château puisque 2 étapes prestigieuses furent au programme, le dîner de gala au chateau de Ferrière en Brie, et la visite privée du château de Vaux le Vicomte somptueusement décoré à l'approche de Noël.

Dans un souci d'économie et de simplification nous avons combiné l'Assemblée Générale 2019 avec cette anniversaire; le PV de cette AG renseignera ceux qui n'ont pu venir sur les nombreux points abordés, en particulier la diminution du nombre d'adhérents et donc son corollaire, le déséquilibre budgétaire qui va nous conduire à des mesures d'économie à mettre en place en 2020.

Un autre point délicat est la simplification de notre site Internet qui va être mis en oeuvre pour permettre une meilleure diffusion de nos Flashs, Pélicans et nouvelles internes de l'AOP.

2020 s'annonce comme une année ordinaire, mais une année de transition, des forces neuves nous sont nécessaires, et même si nous sommes comblés d'énergies fossiles, les énergies nouvelles nous feront grand bien.

Toutes vos suggestions pour participer à la vie de l'AOP seront toujours bienvenues.

Comme tous les ans une messe en souvenir des AOPs disparus cette année est célébrée le 23 Janvier 2020 à Paris dans le 17ème ; la disparition cette année de Thérèse Desbois, co-fondatrice de L'AOP, bien connue de nombre d'entre vous donne une émotion particulière à cet évènement ; cette messe est suivie d'un déjeuner très convivial où nous vous espérons nombreux, les fiches d'inscriptions vous ont déjà été adressées.

Tous les membres du bureau de l'AOP se joignent à moi pour vous souhaiter une bonne année 2020, avec toutes nos Amitiés.

Bien amicalement

Jean-Marie DELAPORTE
Président de l'AOP

2. KAOMBO NORTE

L'INCROYABLE NOUVELLE PLATEFORME PÉTROLIÈRE DE TOTAL EN ANGOLA



Au large de l'Angola, Total a inauguré une gigantesque plate-forme capable de pomper l'or noir à 3.500 mètres sous la surface de l'océan. Une prouesse technique qui va lui rapporter beaucoup.

Vacarme des pompes et des compresseurs, émanations étourdissantes et chaleur étouffante, surtout à l'étrave où une impressionnante torchère de plus de 30 mètres de haut crache un long panache de fumée noire... Bienvenue sur le Kaombo Norte, un ancien tanker que Total a fait reconvertir en plate-forme pétrolière flottante. Depuis juillet dernier, il puise de l'or noir à 260 kilomètres des côtes angolaises – une heure et demie d'hélicoptère ou cinq à huit heures de bateau rapide. Dans ses soutes, le navire peut stocker près de 1 million de barils de brut, de quoi charger un pétrolier qui alimente le marché international tous les dix jours. Sur le pont, un enchevêtrement de tuyaux et de cuves. C'est à la proue que se situe la pièce maîtresse : une énorme tour métallique où aboutissent les tuyaux reliés aux champs, à environ 1.500 mètres sous les fonds marins, soit à 3.500 mètres sous le bâtiment. Au printemps prochain, son «sister ship», le Kaombo Sul, dont la construction s'achève à Singapour, le rejoindra. Les deux bateaux pourront à terme extraire 230.000 barils par jour, l'équivalent de 13,5% de la demande actuelle française. L'exploitation devrait durer vingt ans.

Même s'il y a de bonnes raisons de s'en désoler, on n'est pas près de se passer du pétrole : l'Agence internationale de l'énergie prévoit que la consommation annuelle pourrait grimper de 97,5 à 103,5 millions de barils par jour d'ici à 2040. Pour les majors internationales comme Total (numéro 4 mondial avec un chiffre d'affaires de 171,5 milliards de dollars en 2017) qui doivent renouveler leurs réserves, trouver des hydrocarbures tient toujours de l'aventure, voire du western, y compris pour leur personnel, qui se recrute partout (on compte 24 nationalités différentes sur le Kaombo). Il leur faut chercher de plus en plus loin : depuis 2010, 75% des découvertes se font au large – et, dans plus de la moitié des cas, dans des champs dits ultraprofonds à plus de 1.500 mètres sous le niveau de la mer, situés pour la plupart au Brésil, dans le golfe du Mexique ou sur les côtes ouest de l'Afrique.

UN CHANTIER À 16 MILLIARDS DE DOLLARS

Les défis techniques sont délirants : en l'occurrence, les six champs découverts par Total sont répartis sur 800 kilomètres carrés, soit huit fois la surface de Paris. Les 59 puits sont connectés à plus de 300 kilomètres d'oléoducs sous-marins, un record du monde. Les coûts sont à l'avenant : pas moins de 16 milliards de dollars vont être investis dans ce chantier, l'un des dix plus gros de Total. Un sacré pari quand les cours du brut ne sont pas flamboyants. Sans oublier le danger de piraterie qui sévit par exemple au Nigeria. Et bien sûr, en toile de fond, les relations complexes avec les autorités locales et une réalité sociale dramatique qu'on constate d'emblée en survolant Luanda, la capitale, où les bidonvilles s'étendent à perte de vue. Une situation dont les compagnies pétrolières transnationales s'accommodent depuis toujours, arguant du fait qu'elles sont là pour extraire l'huile mais pas pour donner des consignes à un gouvernement souverain.

L'ANGOLA, MINÉ PAR LES DÉTOURNEMENTS DE FONDS

L'Angola, pays lusophone de 30 millions d'habitants, grand comme deux fois la France et deuxième producteur africain après le Nigeria, où Total, présent depuis 1953, assure 40% de la production nationale de 1,6 million de barils par jour, est un cas d'école. «Typique des nations africaines frappées par la malédiction du pétrole», résume une source diplomatique. Passé par une terrible guerre civile de vingt-cinq ans après son indépendance en 1975, le pays a été gouverné pendant trente-huit ans par l'inamovible Eduardo Dos Santos, qui a quitté le pouvoir en 2017. Cet autocrate a profité, avec ses proches et affidés, de la manne pétrolière à partir des années 2000. Au point que les détournements de sa fin de règne sont estimés à la somme faramineuse de 20 milliards de dollars. Une bonne partie des «fuites» ont été placées dans des projets immobiliers spéculatifs, dont nombre ont capoté : des dizaines d'immeubles abandonnés pendant leur construction se dressent dans les quartiers centraux de Luanda.



Ville fantôme batie par les Chinois



Le Kaombo Norte a commencé à pomper du pétrole à 260kilomètres des côtes angolaises en juillet dernier.

Le nouveau Président Joao Lourenço, ancien général, commence à faire le ménage et a fait arrêter José, le fils de son prédécesseur, qui investissait pour son compte via le fonds souverain du pays. L'Angola fait toujours partie des nations les plus corrompues au monde et figure à une piteuse 167e place sur le Corruption Perceptions Index de Transparency International. Sonangol, la compagnie pétrolière nationale, partenaire obligée de l'opération Kaombo, a été au cœur de nombre de détournements. La population, dont l'espérance de vie n'est que de 61 ans, s'entasse dans des quartiers misérables, sans eau courante ni réseau électrique. Plus du tiers des habitants vit sous le seuil de pauvreté absolu, avec 1.000 kwanza (2,80 euros) par jour. Le niveau de délinquance en ville est tel que Total impose des règles de sécurité draconiennes à ses expatriés, qui n'ont pas le droit de se rendre dans certains quartiers et qui vivent dans deux immeubles gardés à proximité du siège de la filiale ainsi que dans un condominium du sud de l'agglomération, où les loyers sont hors de prix (de 5.000 à 7.000 dollars par mois).

La saga Kaombo a démarré en 1999 quand Total, qui avait déjà fait des découvertes mirifiques plus au sud, dans le bloc 17 – l'un des champs offshore les plus prolifiques de la compagnie (760.000 barils par jour actuellement) –, s'est vu attribuer le bloc dit 32. Les relevés géologiques ont commencé au début de la décennie suivante. «On fait des échographies du sous-sol avec des bateaux qui envoient des ondes sismiques. Cela demande un savoir-faire technique et un certain air», explique Pierre-Louis Pichon, le géologue en charge du projet. De fait, il s'agit de repérer des réservoirs cachés sous 2.000 mètres de sédiments. La tâche est plus ardue au début tant que le terrain est

mal connu, mais, après les premières découvertes, les géologues savent plus précisément ce qu'ils cherchent. Pour qu'elles puissent être interprétées, les données récupérées sont traitées par des supercalculateurs qui recréent des images du sous-sol en 3D. Total dispose pour cela d'une énorme machine appelée Pangea, dans ses laboratoires de Pau (64), réputée comme la plus puissante de l'industrie. L'engin est régulièrement boosté : il dispose aujourd'hui d'une puissance de calcul de 6,7 pétaflops, autant que 80.000 ordinateurs portables, et d'une capacité de stockage de 26 pétaoctets, l'équivalent de 6 millions de DVD.

Fin 2008, les géologues de Total avaient repéré six réservoirs. Les études et l'ingénierie ont encore pris quatre ans, tout comme la fin des recherches sismiques. La complexité du projet est telle qu'une centaine de sous-traitants spécialisés du monde entier – de la Corée du Sud au Brésil, en passant par la Norvège et l'Inde – y ont été associés. Côté français, le principal participant a été Technip, qui a supervisé la production des oléoducs. Les premières estimations du coût de l'ensemble s'élevaient à 20 milliards de dollars. «Il faut imaginer qu'un seul puits en offshore profond coûte jusqu'à 170 millions de dollars», explique Sylvain Serbutoviez, expert à l'Institut français du pétrole (Ifpen). Pour faire des économies, Total a décidé de convertir deux anciens tankers à Singapour plutôt que de construire des plates-formes neuves.

Quand la décision de lancement a été prise en 2014, les cours du brut ont commencé à chuter. «Il était impossible de revenir en arrière vu les dépenses engagées, remarque Cyril de Coatpont, directeur du projet, rencontré sur le Kaombo Norte. Mais on peut aussi investir à contre-cycle, car les prix de la sous-traitance ont tendance à baisser.» Dans ces moments-là, les compagnies aux reins suffisamment solides peuvent obtenir des rabais de 20 à 50% sur différents services. Le français a ainsi fait de sérieuses économies, notamment sur les «rigs», ces énormes foreuses flottantes dont la location peut dépasser les 500.000 dollars par jour. Grâce à la simplification du «design» des puits, Total indique aussi, dans ses publications financières, que, depuis 2015, il a réduit d'un tiers le nombre de jours de forage (quarante en moyenne). Avec leur coût final de 16 milliards de dollars, les travaux ont coûté 20% de moins que le devis initial.

20% DE RENTABILITÉ ESPÉRÉE POUR TOTAL

Alors, comment peut-on rentabiliser un projet aussi titanesque ? D'abord en partageant les risques. Total est bien l'opérateur de Kaombo, mais il ne détient que 30% des parts. Comme à chaque fois dans les pays pétroliers, la compagnie nationale est de la partie, et la Sonangol, chargée de toutes les autorisations administratives et fiscales, en détient aussi 30%. Les autres partenaires sont les américains Exxon (15%) et SSI (20%), et le portugais Galp (5%). «Il s'agit d'un contrat classique de partage de la production, souvent utilisé dans les pays du Sud, indique Olivier Jouny, directeur général de Total Angola. Ce montage permet de rembourser les investissements et de partager les excédents.» On ne connaît pas les détails du deal, mais on peut en tracer le mécanisme à grands traits. Sur un baril qui serait vendu 60 dollars sur le marché international, 42 dollars (70%) sont affectés à la récupération des coûts (le «cost oil») et le solde, 18 dollars, représente les bénéfices (le «profit oil») que se partagent l'Etat producteur et les investisseurs. Les proportions varient d'un contrat à l'autre, mais le pays récupère en général de 60 à 80% du profit oil. Une fois les installations remboursées, ce qui dépend des cours du brut mais semble réalisable sur une période de cinq à sept ans (avec un baril aux alentours de 60 dollars), l'objectif de rentabilité moyen de Total sur ce genre de projets est d'environ 20%.

Six mois après sa mise en route, le Kaombo Norte fonctionnera à plein. Cent cinquante ingénieurs et techniciens y auront passé d'interminables journées.

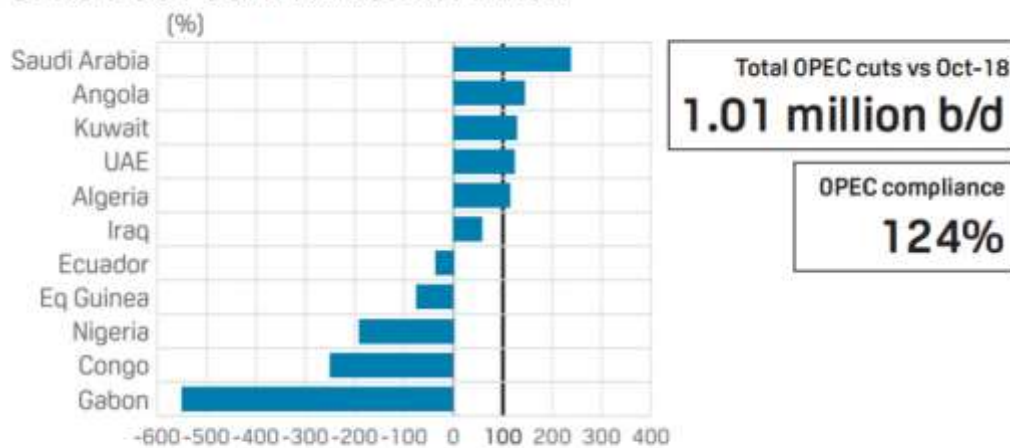
«On fait douze heures par jour sept jours sur sept, mais, en période de lancement, les horaires sont parfois sans limite», explique l'un d'eux dans la salle de contrôle du navire où, à 21 heures, une douzaine de personnes scrutent sur les écrans les débits, la densité du pétrole remonté et le bon fonctionnement des milliers de valves et de pompes. «Au début, sur un projet de cette taille, il y a beaucoup de bugs, de petites pannes, de coupures de courant, et on se fait la main petit à petit», reprend notre homme. Au moment de notre visite, il restait une grande opération en cours : le lancement du système de séparation du pétrole et du gaz, qui va être exporté vers une usine de gaz liquéfié sur la côte.

EXPLORATIONS À 3.000 MÈTRES DE PROFONDEUR

D'ici là – il faut d'abord réguler la circulation de l'huile dans le réseau –, l'imposante torchère à l'avant du bateau continuera de brûler... et les équipes à trimer sans relâche, dans une ambiance austère où l'on ne peut se détendre que dans une petite salle de sport, un fumoir inconfortable au possible, et à la cantine, à la nourriture très correcte mais aux horaires limités (pas de petit déjeuner après 7 heures du matin). La nuit, les hommes (et quatre femmes) partagent des cabines de quatre couchettes. Aucune intimité donc, mais au moins le Wi-Fi fonctionne bien et permet de communiquer avec ses proches. Ce régime strict est quand même intéressant : le personnel des plateformes reste en général quatre semaines à bord, avant de repartir pour le même temps de repos. La paie est plutôt bonne. «Je gagne 4.500 euros net par mois quand je suis à la maison et 9.000 à bord», explique un ingénieur, qui se dit moyennement payé par rapport à des collègues au cursus plus fourni.

Total ne compte pas en rester là en Angola et a l'intention de lancer prochainement des explorations par 3.000 mètres sous le fond de l'océan, encore plus loin sur la «frontière». Le français va aussi activer des champs laissés jusque-là en jachère. Le président Joao Lourenço vient en effet de faire des gestes envers les majors. Il leur permet notamment d'aller exploiter les champs dits «auxiliaires» des gisements déjà en fonctionnement, alors que ces opérations étaient soumises à des tracasseries sans fin quand Isabel, la propre fille de Dos Santos, dirigeait la Sonangol. De quoi augmenter les réserves de 30%. Il y a urgence pour ce pays, car, faute d'investissement important au large de ses côtes – Kaombo est le seul en cours –, l'Angola a du mal à tenir ses quotas Opep et pourrait de ce fait les voir réduits. La malédiction du pétrole plane toujours sur Luanda.

OPEC'S CUT COMPLIANCE IN MARCH



Note: Includes OPEC members covered by a production target and excludes Iran which is under US sanctions. OPEC's latest cut deal exempts Libya and Venezuela.
Source: S&P Global Platts

Le Meccano du Kaombo



300 kilomètres d'oléoducs courent sous la mer. - ©DR

Les risers remontent le pétrole à la surface. Pour récupérer le brut, les pétroliers mouillent à distance du bateau plate-forme. Ce dernier (le futur Kaombo Sul, à droite sur la photo) est amarré par des câbles positionnés «en christmas tree» et fixés sur neuf plots en béton de 20 mètres de large. Le réseau sous-marin est constitué de lignes de pompage (en rouge), de lignes d'injection d'eau (en bleu) et de lignes de service qui permettent de renvoyer du pétrole si jamais l'une des lignes de production se bouche. Chaque puits pèse 80 tonnes, et tous sont reliés par des manifolds.



Kaombo Sul

Par Olivier JARRY



Éléments choisis parmi la montagne d'information qu'il est possible de trouver, certaines sont connues, d'autre moins ... (Merci à Internet) :

Beaucoup de pirates et corsaires portaient des **perroquets** sur leur épaule. Le perroquet est vraiment utile ! Il a le don de la parole, de reproduire la musique et les chansons, il peut prédire les changements météorologiques. S'il se lisse les plumes, c'est signe d'orage ; s'il parle sans cesse ou s'agite pendant la nuit, c'est signe d'un temps incertain. Tuer un perroquet porte malheur.

Le lapin est l'animal le plus détesté des hommes de la mer. Cela paraît étonnant pour une si gentille bête. Mais le lapin adore le chanvre et le grignote. Tout ce qui est cordage sur un navire est fait en chanvre, donc le navire est à la merci du lapin ! Le lapin ronge l'étoffe qui empêche les infiltrations d'eau.

Les marins nomment ce mammifère « **la bête aux grandes oreilles** » pour ne pas prononcer son nom.

Sur un bateau, le mot "**corde**" (ou "ficelle") est totalement prohibé. Les marins peuvent en revanche utiliser des mots similaires tels que "bout", "manœuvre", "filin", "cordage" (qui est un dérivé de corde, mais autorisé). Cette interdiction du mot "corde" viendrait du temps où les mutins étaient pendus hauts et courts.

Les **figures de proue** de bois sculpté et peints qui ornent l'avant des grands vaisseaux sont une puissante protection symbolique. Il s'agissait rarement de divinités masculines telles que Triton ou Poséidon, ou encore des animaux, mais souvent des femmes ou des sirènes aux seins nus. Ces formes féminines étaient un hommage aux dieux de la mer. Peut être aussi qu'étant femmes et portant malheur, elles étaient utilisées en proue pour effrayer les mauvais esprits de la mer.

Les **boussoles** s'affolent lorsque les femmes ont leurs règles ; c'est sûrement l'un des éléments qui fait que la femme est indésirable sur un bateau.



En cas de calme plat, si on fouettait le **mousse**, le vent revenait. Il ne monte pas dans les mâts, et est dispensé de quart. Il aide à tout, et tout le monde.

Tout objet en fer est le bienvenu à bord, et le **couteau** possède une charge de porte-bonheur. Les anglais plantaient un couteau dans le grand mât.

Les marins sont convaincus que le bateau est doté d'une **âme**. Les anglais ont pour habitude dans leur propre langue de ne pas donner de masculin ni féminin pour des objets inanimés, or, pour les bateaux, ils disent "**he**" ou "**she**", comme d'une personne humaine.

Tout bateau d'époque a sous son grand mât une pièce **d'or**, ce qui a pour but d'éloigner la malchance et les encombres.

Il était courant de jeter une pièce d'argent avant tout grand voyage afin de s'attirer les grâces de l'océan. Cette pratique était aussi utilisée en cas de calme plat, ce qui permettait de faire revenir le vent.

Montrer du **doigt** un bateau qui quitte le port, c'est le condamner à un naufrage certain.

On ne **jure** pas à bord d'un navire, ça porte malheur aux pêcheurs, le poisson fuit.

Siffler est totalement interdit à bord d'un bateau car cela fait lever des vents incontrôlables et attire le diable. En revanche, le marin peut siffler à terre.

La seule personne qui était tolérée de siffler à bord d'un bateau était le cuistot, car tant qu'il sifflait, il ne pouvait pas manger les provisions du bord.

Le marin ne doit pas se couper les **cheveux** à bord d'un navire car cela ferait lever des tempêtes. En revanche, le marin qui se coupe les cheveux pendant une intempérie pourrait avoir une très bonne surprise en revenant à son foyer.

Le Hollandais Volant est le plus célèbre des bateaux, et celui-ci navigue toujours depuis... le XVII^e siècle.

Il est condamné à errer en mer éternellement entre le Cap Horn et le Cap de Bonne-Espérance, par la faute de son inconscient capitaine Van Der Straeten ! Un jour de l'an 1665, le capitaine, homme borné et intransigeant, refusait de faire relâche dans un port pour que son équipage puisse se reposer et refaire des vivres. Il fallait à tout prix rattraper le retard du navire. Le capitaine souhaitait traverser le Cap de Bonne-Espérance par tempête, son équipage lui a demandé de patienter, mais le capitaine inflexible refusa. Il chanta des chansons obscènes à la dunette, avant de rentrer dans sa cabine se saouler encore et encore. La tempête était encore pire que ce que l'on pouvait craindre, et l'équipage terrorisé décida de se mutiner. Mais alors que le chef des mutins prenait la barre, le capitaine, totalement ivre, sortit et abattit le mutin avec son pistolet, et prononça le poing levé face au vent mugissant, les terribles paroles :

« Je franchirai ce cap, dussé-je naviguer jusqu'à la fin des temps ! »

La légende raconte qu'un fantôme apparut alors. Le capitaine voulut l'abattre, mais le fantôme prononça sa malédiction, ce à quoi le capitaine répondit : « Amen ! ».

Depuis, perpétuellement pris par un vent de tempête, le bateau erre sur les mers, incapable de trouver le repos... on le nomme le Hollandais Volant.

Légende ou pas ?



Des rapports font état d'un navire qui apparaît mystérieusement dans les tempêtes.

- En 1835, un capitaine britannique fit état d'un navire fonçant sur lui, mais qui disparut mystérieusement.

- Le 11 juillet 1881, le futur roi d'Angleterre, George V, alors Duc d'York fut le témoin d'une de ces apparitions le long des côtes australiennes. Alors qu'il prenait le frais sur le pont du HMS Bacchante, il aperçut un halo rougeâtre dans la nuit noire et opaque. Un immense vaisseau apparut et passa devant le bateau, sans aucun bruit... Le lendemain, un des marins de quart cette nuit là, tombait d'un mât et se tuait. Quelques jours plus tard ce fut le tour de l'amiral qui commandait cette flotte. Certains pensèrent à une malédiction provenant du Hollandais Volant. Le journal de bord de La Bacchante relate les faits :

« Quatre heures du matin, un brick passa sur notre avant, à environ trois cents mètres, le cap vers nous. Une étrange lumière rouge éclairait le mât, le pont et les voiles. L'homme de bossoir le signala sur l'avant, ainsi que le lieutenant de quart. Un élève officier fut envoyé dans la vigie, Mais il ne vit cette fois aucune trace, aucun signe d'un navire réel. Seize personnes ont été témoins de l'apparition. La nuit était claire et la mer calme. Le Tourmaline et le Cléopâtre qui naviguaient par tribord avant nous demandèrent par signaux si nous avons vu l'étrange lumière rouge ».

- En mars 1939, de nombreux baigneurs sur une plage d'Afrique du Sud virent un navire à voile dont la description ressemble fortement à celle d'un brick. Ce dernier apparaît filant sur les flots, toutes voiles dehors alors qu'il n'y avait aucun vent, puis disparaît aussi mystérieusement.

- Durant la bataille de l'Atlantique, un équipage de U-Boot l'aurait entre-aperçu...

Proverbe Grec : « Celui qui pille avec un petit vaisseau se nomme **Pirate** ; celui qui pille avec un grand navire s'appelle **Conquérant** ».

Proverbe Chinois : « Quand il y a sept **Timoniers** sur huit marins, le navire sombre » !!!

Aristophane : « Il faut être rameur avant de tenir le gouvernail, avoir gardé la proue et observé les vents avant de gouverner soi-même le navire. »

Proverbe Suédois : « Quand la mer est tranquille, chaque bateau a un bon capitaine » !

Zahiri de Samarcande : « L'homme n'atteint pas tout ce qu'il espère. Les vents ne soufflent pas au gré des voiliers. »

Si le chef de bord vous demande de « **prendre la bitture** », n'en profitez pas pour descendre à la cambuse vous envoyer un boujaron de tafia. À bord, le sens de cette expression est tout à fait différent. Il s'agit d'une façon de ranger la chaîne d'ancre sur le pont afin qu'elle ne s'emmêle pas et que l'ancre descende très rapidement.

Bordée :

Ce mot a plusieurs sens suivant le contexte.

- Quand les marins travaillent en 2 équipes, ces équipes s'appellent la « Bordée tribord » et la « Bordée bâbord » ou encore les « Tribordais » et les « Bâbordais ». Ça n'a rien à voir avec le bord sur lequel ils travaillent ou logent, ce sont juste des noms.

- Dans la marine à voile, pendant les combats, les vaisseaux de ligne ne pouvaient

utiliser à un moment donné que les canons situés du côté « au vent » (à cause de la gîte). Ça s'appelle Tirer une bordée.

- Aujourd'hui, quand les Marins descendent à terre après une longue traversée ils ont coutume de parler d'aller Tirer une bordée. On se demande bien pourquoi ? Il arrive aussi qu'un Marin amène sa conquête sur le quai (et non pas...).

Branle Bas :

C'est le signal du réveil pour l'équipage de quart. Dans la marine ancienne, à la place des bannettes, il y avait des hamacs surnommés les branles. Le « branle bas » est le moment où il faut descendre (ou tomber) de son branle, et aussi décrocher et ranger le branle.

Les branles étaient disposés partout où il y avait de la place, par exemple entre les canons, dans les soutes, etc...

Si l'ennemi se pointait à l'horizon, il fallait descendre des branles et les ranger encore plus vite que d'habitude. C'était le branle bas de combat.

Charivari :

Chant improvisé des Marins pendant la manœuvre dite « à virer le cabestan ». Pendant cette manœuvre, très dure, il était toléré que les hommes d'équipage, dans les paroles du charivari, insultent ou se moquent de n'importe qui, gradé ou non. Cette tolérance permettait aux hommes de se défouler, mais surtout aux officiers de prendre la température de leur état d'esprit et de leurs rivalités afin de prévenir une crise.

Le charivari a été autorisé sur les navires de La Royale jusqu'en 1850.

Il est bien entendu qu'à tout autre moment la plus petite des insolences pouvait entraîner des sanctions très dures.

Ficelle :

Contrairement à une légende populaire : il peut y avoir des ficelles à bord !!!

Le seul endroit où vous en trouverez est la cambuse. Elles servent à suspendre les saucissons !

Sifflet de Bosco :

Le sifflet de Bosco ou sifflet de Marine est utilisé depuis le XIII^{ème} siècle pour transmettre les ordres et pour saluer les officiers et les visiteurs.

Voici quelques unités utilisées par les Marins :

Boujaron :	Unité de volume	= 60 cm ³ (ration de tafia).
Brasse :	Unité de longueur	= 1,828 m.
Encablure :	Unité de longueur	= 120 brasses, soit 219,36 m.
Maillon :	Unité de longueur de ligne de mouillage	= 15 brasses = 27,42 m.
Mille (MN) :	(ou Nautique) Unité de longueur	= 1852 m = 1 minute de latitude (pour les anglais il fait 1853,88 m).
Nœud :	Unité de Vitesse	= Mille à l'heure, soit 1,852 km/h (et 1,854 km/h pour les anglais).
Tonneau :	Unité de jauge (volume)	= Brute, nette ou utile suivant Les besoins. 2,83 m ³ .

Quart : Unité d'angle =11,25° (la rose des vents
Contient 8 secteurs de 45°,
1 quart = ¼ de secteur)

Ne pas confondre le Mille Nautique (avec 2 « L ») qui correspond à une minute de latitude, avec le Mile (un seul « L ») qui est une unité anglaise de 1609 m (se prononce MAYLE) et qui ne correspond ni à une minute de quelque chose ni à absolument rien d'autre.

Aller de conserve :

Au XVIe siècle, le mot "conserve" prend le sens de "escorte". On trouve aussi la locution "de conserve" à ce moment-là dans le langage maritime. Naviguer de conserve se dit alors pour des navires qui voguent ensemble, sans se perdre de vue, pour s'escorter et se protéger mutuellement en cas d'attaques de pirates. Aujourd'hui, aller de conserve intègre toujours cette notion d'accompagnement. Cela signifie "aller ensemble".

La planche de salut :

Aujourd'hui, la planche de salut est le dernier espoir, le dernier recours pour éviter qu'un ennui vous tombe sur le dos...Là encore, c'est à la mer que l'on doit cette expression, apparue au XIXe siècle. Elle fait référence à la planche de bois, qui servait à l'embarquement et au débarquement à quai sur un bateau. Cette planche, tout comme d'autres débris de bois, pouvaient être utiles aux marins en cas de naufrage. Ils pouvaient alors s'y accrocher pour garder la vie sauve.

Bitture. Longueur de chaîne nécessaire entre la bitte et l'ancre pour mouiller, que l'on étale en segments de longueurs identiques sur le pont afin de préparer la longueur voulue, ce qui se dit « **prendre la bitture** ». Lorsque le capitaine ou le patron d'un navire ordonnait de prendre une bonne bitture, cela signifiait que l'on allait rester mouillé au moins une marée ce qui pouvait laisser à l'équipage le temps d'aller à terre et d'absorber une quantité pas toujours modérée de vin ou d'alcool. Ce serait l'une des origines possibles du sens familier de l'expression « prendre une bonne bitture », se soûler. On passe en quelque sorte de la rade de mouillage aux rades du port... !

Pas de Quartier :

Voilà une expression reprise dans les films de pirates qui correspond à la réalité historique. À l'époque, un prisonnier pouvait racheter sa liberté en payant un quartier de sa solde. Mais si l'ennemi refusait, il pouvait être traité sans quartier, c'est-à-dire être mis à mort. Ainsi, ordonner, avant l'abordage, « pas de quartier », signifiait qu'on ne faisait pas de prisonniers...

Le Pavillon Noir :

Sa première apparition fut signalée en 1700, par le capitaine du His Majesty's Ship Poole attaqué au large de Santiago de Cuba par un pirate français du nom de Emmanuel Wynne. Ce dernier arborait un pavillon noir avec tête de mort, tibias croisés et sablier, symbole du peu de temps restant à l'adversaire pour prendre une décision de combattre ou se rendre; ou encore exprimant à chacun que la vie est fugace et n'est que du sable. Le crâne et les tibias sont le symbole de la mort lequel fut utilisé par quelques armées européennes au XVe siècle avant que les pirates reprennent cette " idée ".

Le costume des PIRATES et CORSAIRES :

Les pirates ne portaient pas d'uniforme, mis à part certains pirates qui étaient d'anciens corsaires du roi et qui avaient gardés leurs uniformes.

Voici quelques types d'habits selon les différents siècles :

Le corsaire musulman du XVI^e siècle, en mer Méditerranée suivait la mode d'Afrique du Nord, un turban, un sarouel (pantalon comme Aladin), une veste et chemise à col rond richement brodée, une ceinture de couleur vive.

Le boucanier du XVII^e siècle portait un chapeau à larges bords orné de plumes de différents couleurs, une longue veste sur un haut-de-chausse, un collant ou un pantalon.

Le pirate en costume militaire du XVIII^e siècle qui ratissait les côtes de Madagascar était souvent un ancien corsaire officiel. Son costume était un tricorne sur la tête, une redingote, des manches très larges, des bas, des chaussures à bout carré.

Mais le pirate typique que l'on a l'habitude de voir en film, en en image ou dans les romans est celui qui porte :

- un bandeau sur le front (pour se protéger des éclats de bois lorsqu'un boulet détruit le bastingage) ou bien un tricorne pour le capitaine.
- Un cache œil (ou bandeau) noir
- Des boucles d'oreilles en or,
- Un foulard décoratif (et utilisé aussi pour lui protéger le cou des éclats de bois),
- Une longue chemise ample (et surtout pas collée au corps afin d'amortir les éclats de grenaille ou de bois), ou une longue veste de toile de voile,
- Une grande écharpe autour de la taille,
- Une large ceinture pour y glisser sabre, couteau et pistolet à silex,
- Un pantalon ample, court pour le marin qui circule et travaille sur le navire, long pour le capitaine,
- Des chaussures à boucle ou encore des bottes « à la mousquetaire ».

Le Pantalon à Pont ;

L'histoire la plus courante raconte que les marins auraient utilisés ce modèle pour éviter les boutons de braguette, susceptibles de se prendre dans les haubans. Les marins agissant sur le pont du navire, le pantalon à pont serait maritime uniquement.

L'origine du pantalon à pont serait portugaise comme le caban. Ce pantalon boutonné sur les côtés pour permettre également au marin de satisfaire ses besoins tout en se tenant avec ses deux mains à la rambarde des caravelles et cela pour éviter de tomber, chose qu'une braguette traditionnelle n'aurait pas permise.

Origine du large col de la veste de costume de marin :

Une ordonnance de Louis XIV indiquait que les cheveux du marin soldat devait être attachés en catogan recouvert d'une « corne noircie ». Cette corne signifie que l'extrémité du catogan était durcie par du noir de fumée. Cette manière de porter les cheveux était en effet assez pratique pour le travail du soldat mais elle représentait l'inconvénient de salir le col du vêtement. Le grand col des marins servait à protéger les vêtements de la graisse des cheveux !

La **Boucle d'Oreille du Marin** doit être en or, ce qui a des vertus protectrices que les autres matériaux n'ont pas.

Les marins portent des boucles d'oreilles depuis fort longtemps. Celles-ci sont sujettes à de nombreux symboles :

Depuis l'antiquité, porter un anneau d'or à l'oreille préserve de la noyade et des naufrages.

Le marin doit obligatoirement se percer l'oreille et ne pas utiliser des boucles à pinces. Le trou dans le lobe procure une bonne vue et éloigne les maux ophtalmiques. Le marin aura une assez bonne vue pour repérer de loin des écueils, navires ennemis, etc. L'anneau d'or à l'oreille est aussi un trésor pour le marin, principalement destiné au curé pour payer ses obsèques si le marin venait à mourir loin de son pays. La boucle d'oreille était le symbole des fiançailles entre le marin et la mer. Enfin, la boucle d'oreille était souvent portée par le marin seulement lorsqu'il avait réussi à franchir le Cap Horn, ce qui correspondait à un vrai trophée pour lui.

Le béret des marins de la Marine Nationale porte un **pompon rouge** que tout le monde peut toucher avec l'index gauche, pour acquérir 24 heures de chance, à condition que le marin se s'en aperçoive pas.



Si le marin se rend compte qu'une fille a réussi à toucher son pompon, il lui réclame un baiser en gage.

Si dans une même journée, on arrive à toucher 3 pompons, cela équivaut à 3 semaines de chance.

Dans l'ancienne marine à voile les matelots portaient des bonnets agrémentés d'un pompon car c'était une protection contre les fractures du crâne car les entreponts des navires avaient des hauteurs très réduites.

Origine des langages marins :

Il est impossible de préciser à quel moment, les marins commencèrent à parler français sur leurs navires. Dans les écrits de langue française, ce n'est qu'au XI^e siècle qu'on voit apparaître quelques termes de marine et il semble que le mot « mer » soit l'un des premiers.

Il faut attendre le XII^e siècle, pour rencontrer des vocables marins de façon moins sporadique, encore qu'il soit nécessaire, pour comprendre la plupart d'entre eux, de les transformer en français moderne.

Il se passa alors un phénomène linguistique singulier. Tandis que la langue française usuelle s'acheminait lentement vers son unification, le parler marin prenait deux routes divergentes qui devaient aboutir à deux langages presque entièrement différents l'un de l'autre, le premier à l'usage de la marine des galères, le second à celui de la marine

à voile.

Bien que la marine à voile et la marine à rame aient été appelées, à maintes occasions, à coopérer pour servir une même cause, il n'y eut jamais entre elles d'interpénétration. Pendant quatre siècles et demi, ces marines coexistèrent, mais leurs divergences de langage, loin de s'atténuer, ne cessèrent de s'accroître.

Si le langage des galères est essentiellement méditerranéen, celui de la voile présente un caractère nettement international.

L'explication est simple : les galères eurent pour principal champ d'action la Méditerranée, tandis que les vaisseaux, à partir du XVI^e siècle parcoururent le monde entier.

Au fur et à mesure de l'évolution de la technologie, le langage marin se transforme, adopte de nouvelles expressions, de nouveaux termes inspirés de la construction, de la manœuvre, de la navigation, de l'utilisation des bâtiments.

11,25° (la rose des vents
Contient 8 secteurs de 45°,

Libre au lecteur de compléter ses connaissances en allant sur Internet



Olivier JARRY

(Conte imaginaire du Pays Basque, recueilli par l'auteur de ces lignes).

Le vieux Firmin Etcheber, prenait l'air sur l'unique banc, à côté du puits communal, dans son village que nous appellerons Toki-Eder, ce qui veut dire BeauLieu en Basque. Et il me raconta qu'un beau jour sans pluie, mais avec des nuages bas, comme souvent au fond des vallées Pyrénéennes, les habitants de Toki-Eder virent, en plein milieu de la journée, un objet brillant, juste à la verticale de leur bourg.

Dire qu'ils virent un objet est un peu exagéré car, du fait de la nébulosité, ils ne pouvaient pas distinguer de formes précises, mais ils constatèrent une zone, vaguement ovale, qui brillait énormément, comme un formidable lampadaire allumé d'un seul coup au-dessus des nuages.

Tout le monde est tombé assez vite d'accord sur le fait qu'il s'agissait d'un OVNI, et sans conteste, c'est exactement la définition qui convenait : un Objet Volant Non Identifié.

Firmin Etcheber, charpentier-menuisier du village, et homme de bon sens, émit alors cette remarque : "D'ici, sous les nuages on ne distingue rien, mais dans les alpages, au-dessus de ces nuages plutôt bas, il y a Xabi et Txio-min [pron. "Tcha-bi" et "Tchio-mi-ne"], avec leurs moutons, et puis Peïo , qui est allé acheter son "herbe" en Espagne par la brèche des Deux Bornes. Tous trois auront vu quelque chose, au-dessus des nuages, et ils nous diront de quoi il retourne, en rentrant ".

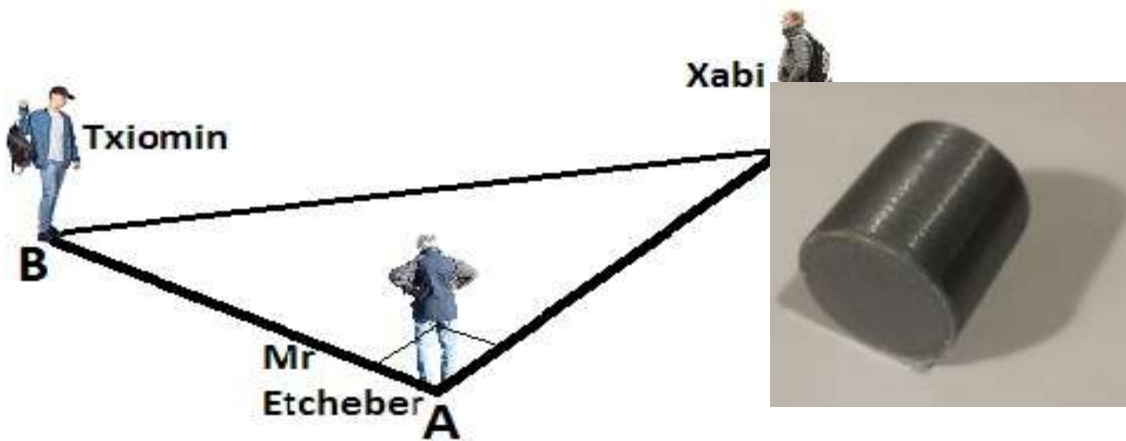
Tout le monde convint que ce soir on aurait deux ou trois témoignages sur cette drôle de lueur, et qu'on comprendrait un peu mieux ce mystère.

Les trois lascars rentrèrent pratiquement en même temps, et c'est sur la place centrale du village que la population réunie leur demanda ce qu'ils avaient vu.

Pour Xabi, qui était parti au Nord-Est du hameau : "J'ai vu une lueur, un truc très lumineux, dont je ne pouvais discerner que le contour, et c'était un disque, ou une boule. Et puis ça s'est éteint d'un seul coup, et j'ai entendu un sifflement qui montait en chandelle, puis plus rien".

Txio-min, qui avait passé la journée sur le versant Nord-Ouest, se récria : "Ah ben moi j'ai pas vu ça du tout !!! D'accord pour la luminosité aveuglante et la disparition vers le haut, mais je l'ai observé longtemps, bien immobile, et c'était un rectangle, ou un cube, mais pas un disque !!!".

Le père Etcheber pensif alla prendre dans son atelier un petit rondin de bois, ébauche d'un moyeu de roue. Il revint sur la place, et se positionna de façon à ce que lui, Xabi et Txio-min, forment un triangle rectangle comme selon le croquis ci-dessous :



Firmin Etcheber, tenant le rondin à bout de bras au-dessus de sa tête, l'orienta vers Xabi, à sa droite, de façon à lui présenter la base ronde de l'objet. De ce fait, Txiomín, placé à angle droit, voyait l'objet de côté.

"Tu vois bien un disque, Xabi, et toi, Txiomín, tu vois bien une forme inscrite dans un rectangle ?"

Firmin tourna alors l'objet de 90 degrés "Et là, Txiomín, tu vois un disque, et toi, Xabi, tu vois une forme rectangulaire ?"

"Ah, oui – dit Xabi – rectangulaire, oui, mais je vois bien que l'objet a une surface courbée", "C'est exactement ce que je voulais vous dire" renchérit Txiomín.

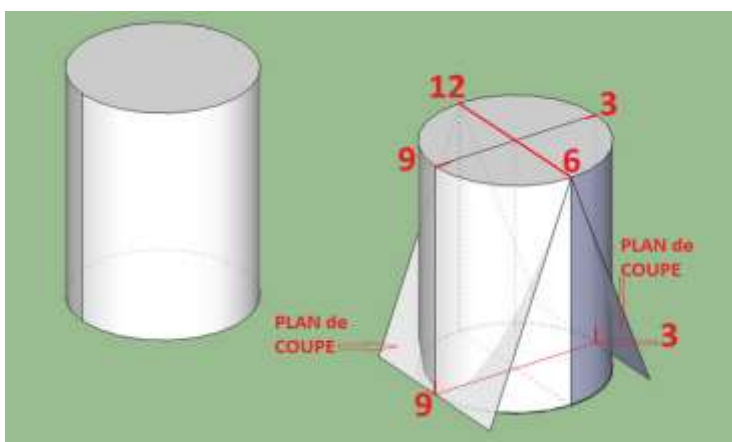
"Oui, mais si c'était très brillant, vous ne distingueriez pas la courbure" expliqua Firmin Etcheber.

Il fit tourner la forme et chacun put voir un disque ou un contour rectangulaire, tour à tour.

Peño intervint alors avec vigueur : "Ah mais moi, que ce que j'ai vu et bien observé, ça n'avait rien d'un disque, rien d'un rectangle, parce que ce que j'ai vu c'était UN TRIANGLE, bien pointu en plus, et ça pourrait bien être UNE PYRAMIDE !!!"

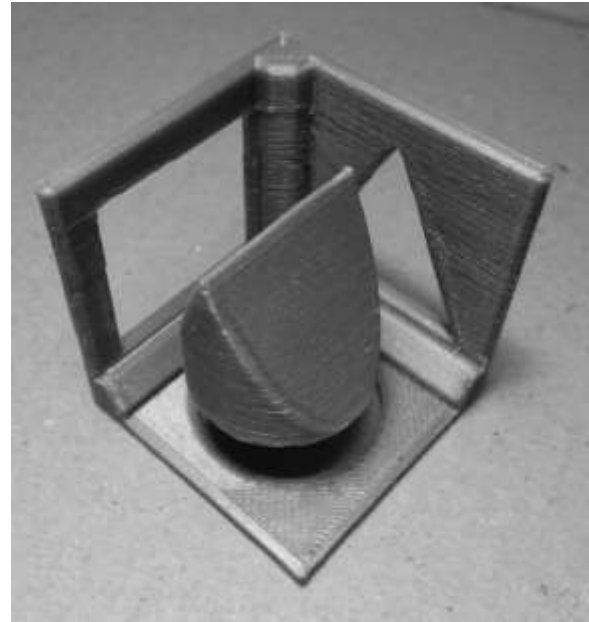
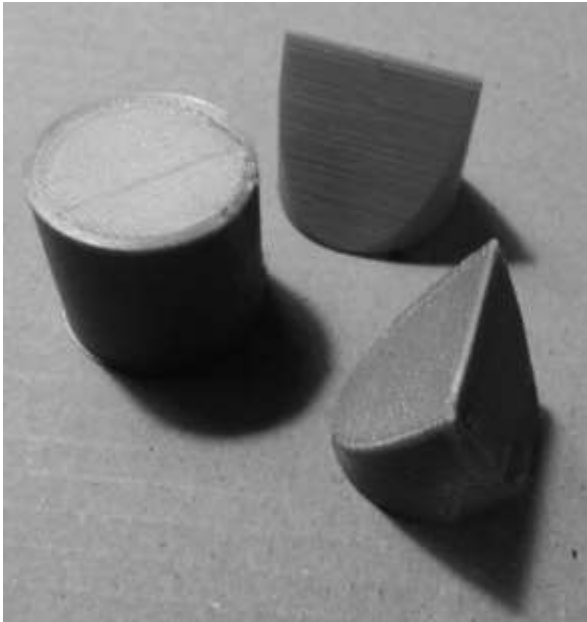
Grosse émotion et murmures dans l'assistance, car le Peño avait l'air sûr de son fait, mais les deux autres n'étaient pas des imbéciles non plus, et le village se divisa en plusieurs factions, plus ou moins convaincues par l'une ou l'autre des hypothèses.

Le Père Etcheber repartit dans son atelier, et en revint avec une machette et un billot.



Ayant posé verticalement le cylindre sur le billot, comme une canette de bière posée sur une table, il avait tracé un diamètre sur la face supérieure, comme joignant midi (12h) à 6 heures sur un cadran imaginaire, et, à la base, il avait tracé deux points placés à 3 heures et à 9 heures selon le même système de repérage.

Après quoi, de deux coups de machette bien assurés (c'était un charpentier) il avait taillé deux "onglets" symétriques qui partaient du diamètre supérieur pour finir, chacun, à un point de la base situés à 9h et 3h. Comme sur le croquis ci-dessus.



Les images ci-dessus montrent, à gauche, le cylindre et l'objet tranché (en deux exemplaires orientés selon deux positions), et, à droite, l'objet orienté et placé dans un demi-cube ajouré.

Selon l'angle sous lequel on regarde l'objet on peut observer :

Vu de la base, un disque (vu par Xabi,).

Vu du côté gauche, un rectangle (vu par Txiomin,)

Vu du côté droit, un triangle (vu par Peïo).

Si l'OVNI était placé assez haut dans le ciel et orienté avec la pointe vers l'Espagne (au Sud) et dans une position pointant vers le haut, nos trois compères pouvaient très bien avoir vu ce qu'ils ont décrit, sans, pour autant, avoir forcé sur le pastaga ni fumé le chichon des anges.

Monsieur Etcheber tira les conclusions :

"Vous voyez qu'à partir d'une forme simple, en trois dimensions, on peut avoir trois témoignages de bonne foi qui semblent totalement contradictoires, alors qu'une observation globale du phénomène, avec un peu de recul, et en considérant que chaque partie détient une part de vérité, permet de comprendre quelle est la réalité un peu plus complexe qui peut conduire à ces trois points de vue, à priori incompatibles.

Dites vous bien que sur des sujets, bien plus complexes, du quotidien, avec d'autres dimensions, affectives, philosophiques, sociales, religieuses, traditionnelles, que sais-je encore, on pourra trouver cinq, dix, et plus encore de points de vue, bien établis, et chacun pourra penser que les autres sont, soit des imbéciles, soit de mauvaise foi, ou aveugles, et en tout cas incompatibles avec nos propres certitudes.

Mais chacun d'entre nous possède un peu de jugeote, et peut s'essayer à prendre du recul, à faire un "pas de côté" par rapport à lui-même, pour entr'apercevoir l'ombre portée du point de vue de l'autre.

C'est un début, et, bien sûr, derrière ces premiers pas, il y a souvent une longue marche pour que les chemins se rencontrent.

Et puis, il est vrai que certains ne cherchent même pas à se rencontrer. Raison de plus, je pense, pour que chacun et chacune de nous, choisisse de le faire".

Sur ces fortes paroles, quelqu'un s'avisa que c'était l'heure de l'apéro, et que si on mettait en route un bon feu de bois pour faire des braises, on pourrait se retrouver

tous autour d'un barbecue dans la soirée. Ce qui fut fait.

Après tout, Toki-Eder était un village du côté Gaulois de la frontière, et on sait bien comment finissent les histoires dans les villages Gaulois.

... J'ai cet objet sur moi, taillé dans une tige de bois, et, quand j'étais Ingénieur "free-Lance", il m'a servi parfois, autour d'une table de réunion, à montrer qu'en partant de points de vues en apparence inconciliables, on peut arriver à trouver une solution qui satisfasse tout le monde !!!

Conte imaginé par "Bidouille" (AKA Michel BEAULIEU, ex ETPM), résident à Hasparren, au Pays Basque.

Terminé à "La Bodega" le 14 Juin 2017.

5. FUSION SAIPEM SUBSEA 7 ?

La fusion Saipem-Subsea 7 créerait la quatrième plus grande entreprise de services pétroliers

Selon des informations parues la semaine dernière sur une éventuelle fusion entre le britannique Subsea 7 et l'Italien Saipem, une combinaison des deux pourrait constituer l'un des plus gros groupe jamais conçus par le secteur européen des services pétroliers. L'accord créerait la quatrième plus grande entreprise de services de champs de pétrole.



Castorone vessel; Source: Saipem

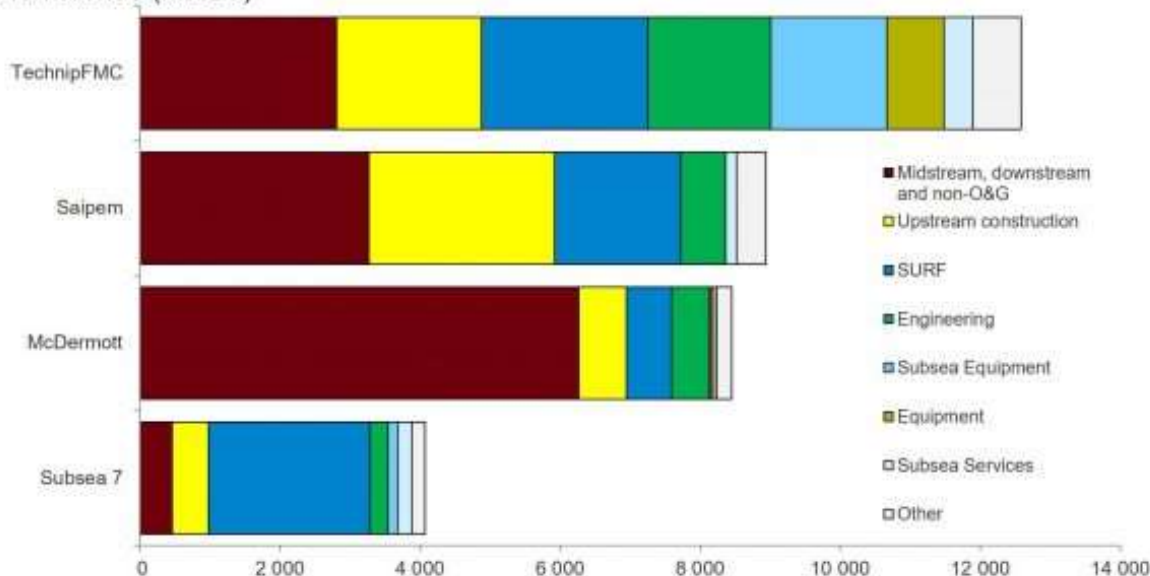
Bloomberg a déclaré jeudi dernier que Saipem cherchait à s'associer à Subsea 7 pour renforcer son activité et résister au ralentissement de l'industrie.

Audun Martinsen, responsable de la recherche sur les champs de pétrole chez Rystad Energy, a déclaré: «Subsea 7 a tenté de fusionner avec son rival américain McDermott l'an dernier.

On pourrait maintenant envisager un rapprochement avec l'Italien Saipem, qui jouissent tous deux d'une solide réputation dans le secteur dit de SURF - impliquant la construction et l'installation d'ombilicaux, de colonnes montantes et de conduites d'air sous-marins. »

Martinsen a ajouté: «Un accord créerait un géant mondial des services pétroliers avec un chiffre d'affaires de plus de 12,4 milliards de dollars. L'entité combinée disposerait de la plus grande flotte de navires d'installation sous-marine au monde et du premier fournisseur de services SURF, avec une part de marché de près de 40%. En outre, Saipem possède un portefeuille diversifié comprenant des navires d'installation de pipelines de grand diamètre, des appareils de forage en mer, l'un des plus grands navires-grues du monde et de nombreux chantiers de fabrication en mer ». Une telle fusion créerait cette Société en quatrième position des grandes sociétés du secteur, après Schlumberger, Halliburton et Baker Hughes, a déclaré Rystad.

Subsea 7 and Saipem's peer group
2018 revenue (MUSD)



Source: Rystad Energy ServiceCube



Rystad Energy, le cabinet indépendant de conseil et de recherche dans le secteur de l'énergie basé en Norvège, voit dans cette décision une réponse directe aux récents développements sur plusieurs fronts du secteur des systèmes de stockage en feuilles. «Nous voyons des signes clairs de consolidation, de diversification et de formation d'alliances dans le secteur.

Les sociétés de services pétroliers cherchent à renforcer leur part de marché sur les principaux marchés, mais aussi à développer de nouveaux secteurs d'activité. Saipem et Subsea 7 ont tous les deux déclaré des objectifs de réduction de leur empreinte carbone afin de devenir des entreprises de services énergétiques plus écologiques », a déclaré Martinsen.

Selon Rystad, en s'associant avec Saipem, Subsea 7 serait également ouvert à l'ingénierie et à la construction onshore, où Saipem possède une solide expérience dans les industries de la pétrochimie et du gaz naturel liquéfié, réduisant ainsi la dépendance aux activités pétrolières et gazières en amont. De plus, Saipem a une renommée au Moyen-Orient et de nombreux contrats sur ce marché en plein essor. Ce transfert permettrait à l'entité issue de la fusion de se disputer le rôle de leader dans le secteur des services de champs de pétrole dans la région.

Une éventuelle fusion pourrait également avoir des conséquences sur la manière dont les sociétés OFS et les sociétés d'exploration et de production structurent les contrats sous-marins. Si cette fusion se concrétise, les cinq principaux fournisseurs de SURF auront effectivement conclu une alliance majeure couvrant le travail sous-marin.

«Le fournisseur concurrent TechnipFMC rencontre un vif succès avec le modèle sous-marin intégré, qui combine des systèmes de production sous-marins et des installations sous-marines», a déclaré Martinsen.





NAVIRE DE SERVICE OFFSHORE POUR INSPECTION,
MAINTENANCE, RÉPARATION DE PLATE-FORMES - IMR

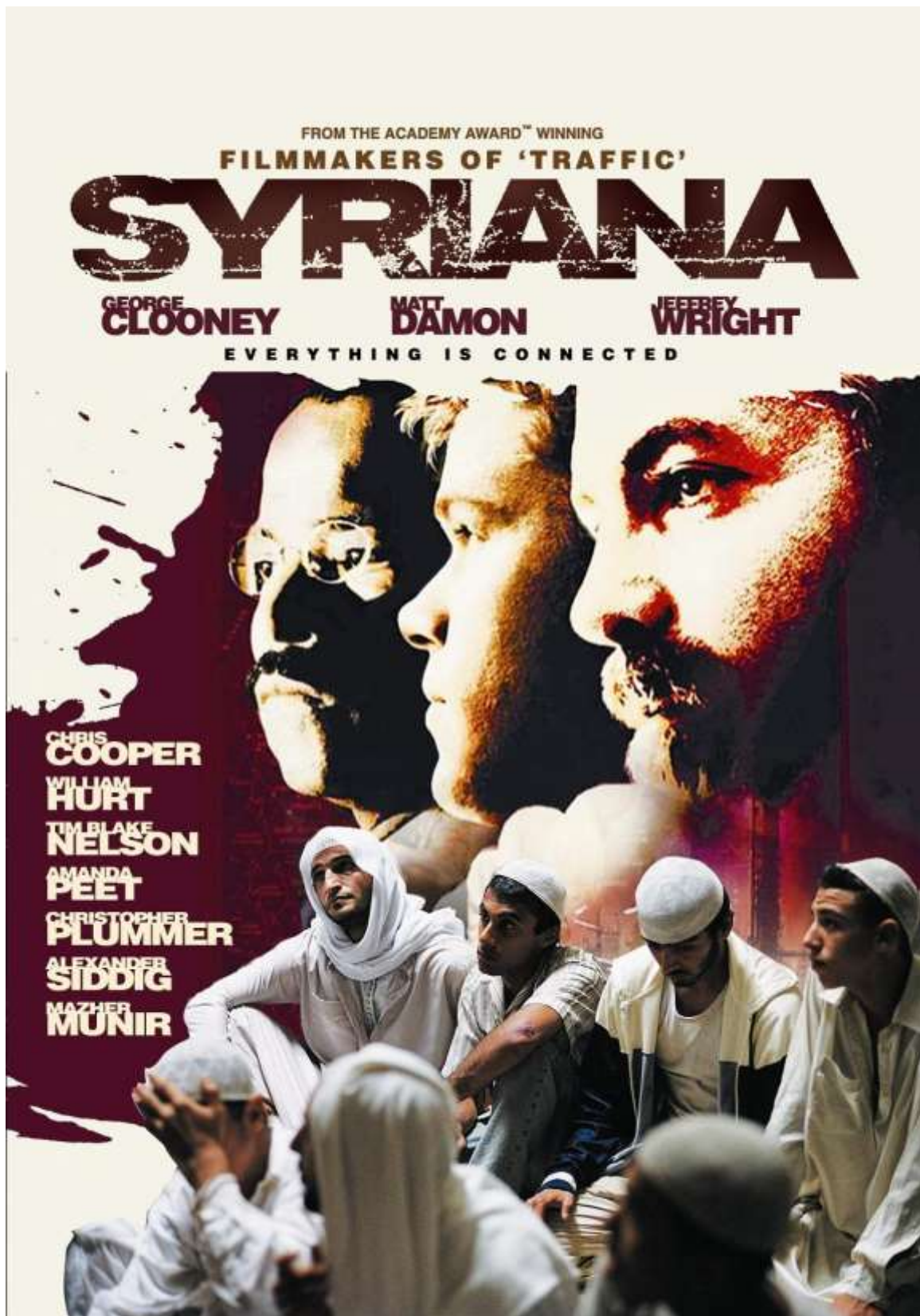
Il a ajouté: «L'offre de contrats intégrés a fait peser plus de risques sur les fournisseurs pendant le ralentissement et a été un succès pour les entreprises E & P jusqu'à présent, mais les choses pourraient bien tourner maintenant que l'industrie sous-marine est confrontée à une marée montante de nouveaux projets .

Avec seulement quelques fournisseurs clés parmi lesquels choisir sur le marché, les E & Ps se sont-ils mis en quatre? Ils peuvent espérer à ce stade que les régulateurs antitrust interviennent et empêchent de nouvelles fusions dans le segment sous-marin. Cette rumeur n'est pas sans rappeler aux investisseurs une autre discussion au sujet d'une fusion entre Saipem et Subsea lors des années précédentes mais qui n'a pas abouti à un quelconque accord.

On suivra donc avec attention les actualités de ces entreprises.

6. LE PETROLE AU CINEMA (5IEME PARTIE)

Par Jean-Régis de VANSSAY



Syriana est un thriller américain réalisé par Stephen Gaghan, sorti en 2005. À la manière du scénario du film Traffic, Syriana est constitué de plusieurs histoires indépendantes afin de décrire une épidémie globale. Syriana se concentre précisément

sur l'influence de l'industrie pétrolière, à travers les destins croisés d'un agent de la CIA (George Clooney), d'un expert en ressources énergétiques (Matt Damon), d'un mandataire (Jeffrey Wright), et d'un jeune ouvrier pakistanais sans emploi (Mazhar Munir) dans un émirat du golfe Persique.

Le scénario de Stephen Gaghan est librement adapté des mémoires de Robert Baer, *La Chute de la CIA* (See No Evil). George Clooney est l'un des producteurs du film.



SYNOPSIS

Dans un Émirat du Golfe, L'héritier du trône d'un émirat arabe, le Prince Nasir, réformiste et progressiste, décide d'accorder les droits de forage de gaz naturel à une compagnie chinoise, au détriment du géant texan Connex Oil et décide de rompre les relations privilégiées de son pays avec les Etats-Unis. Un coup rude Connex Oil implanté de longue date dans le Golfe qui choisit alors de racheter une petite compagnie, Killen, également texane qui vient de signer un contrat avec le Kazakhstan. Bennett Holiday, ambitieux avocat du cabinet Sloan Whiting, veille au bon déroulement de cette opération douteuse. Cette fusion attire l'attention du Ministère de la Justice à Washington. Le gouvernement américain suit donc de près cette affaire et envoie sur les lieux un vétérán de la CIA chargé d'éliminer le jeune prince.



PRODUCTION

1. Le tournage a débuté le 2 août 2004 et s'est déroulé à Annapolis, Baltimore, Washington et White Marsh aux États-Unis, Casablanca au Maroc, Dubaï aux Émirats arabes unis, en Égypte et à Genève.
2. L'actrice Greta Scacchi avait interprété le rôle de la femme de Bob Barnes (George Clooney) et de la mère de Robby Barnes (Max Minghella), mais il fut coupé au montage.
3. Robert Baer, l'auteur de *La Chute de la CIA*, sur lequel est basé le film, fait une petite apparition en tant qu'agent de sécurité de la CIA.
4. L'actrice Michelle Monaghan s'était initialement vu proposer un rôle important, mais lors de projections test, le public trouva le film trop long. Comme son rôle concernait une intrigue parallèle, les scènes en question furent supprimées du scénario.
5. George Clooney a été grièvement blessé à la colonne vertébrale lors du tournage de la scène de torture. L'acteur avait dû prendre plus de 15 kg en un mois afin d'interpréter ce rôle. Sa blessure lui occasionna d'immenses maux de tête et des pertes de mémoire. Il a dû interrompre la promotion d'*Ocean's Twelve*. Il a pu malgré tout participer à l'avant-première de celui-ci à Los Angeles même s'il se déplaçait alors avec beaucoup de difficultés. Après la soirée, il fut hospitalisé et opéré en urgence une première fois, puis une seconde le jour de Noël. Clooney déclara plus tard que ce gain de poids fut « une belle bêtise » (en anglais : « pretty stupid »). Même s'il a ensuite avoué aller de mieux en mieux, il a malgré tout dû porter régulièrement un corset. Julia Roberts l'interviewa en février 2007 pour les besoins d'une émission spéciale Oscars d'Oprah Winfrey. Il lui avoua que les deux dernières années avaient été particulièrement longues du point de vue de sa santé et qu'il a eu l'impression de vieillir de dix ans d'un seul coup. Il a également avoué qu'il ne reprendrait plus autant de poids en si peu de temps pour les besoins d'un rôle. L'acteur souffrit tellement à cette époque qu'il a avoué en 2011 avoir quelques fois songé au suicide.
6. Harrison Ford était initialement pressenti pour jouer le rôle de Bob Barnes (joué par George Clooney), mais il refusa le rôle, décision qu'il regrettera plus tard (dans une interview donnée au magazine Empire Magazine, numéro de mars 2006).

7. Harrison Ford avait déjà refusé le rôle (finalement tenu par Michael Douglas) dans Traffic, précédent film écrit par Stephen Gaghan.



Le titre même du film est controversé. Selon Stephen Gaghan, réalisateur du film, Syriana serait le nom de code d'un « hypothétique remodelage politique du Moyen-Orient » par les tacticiens (think-tanks) de Washington. L'objectif de Syriana étant d'aboutir à configuration idéale d'un Grand Moyen-Orient pour les intérêts (pétroliers) américains.

Le film a essuyé un grand nombre de critiques pour le message politique qu'il véhicule (la plupart de ces critiques viennent de proches du Parti républicain). Selon Max Boot, journaliste néoconservateur qui juge le film « favorable au terrorisme », « le nom Syriana est le nom historique d'un projet de Grande Syrie, qui regroupe autour de ce pays le Liban, la Palestine et la Transjordanie ».

Pax Syriana est également le surnom donné à la domination du Liban par la Syrie de la fin de la guerre du Liban à l'assassinat de Rafik Hariri.

Largement inspiré des ouvrages de Robert Baer, ex-agent de la CIA, le film a été perçu par les néoconservateurs comme de la « propagande anti CIA ». Ainsi, le journaliste Charles Krauthammer juge que Oussama ben Laden n'aurait pas mieux réalisé ce film « pathologiquement anti-américain ». Il a été reproché au réalisateur de donner un visage humain aux terroristes.

Il n'y a guère que les inconditionnels de la politique de l'Oncle Sam qui trouveront que ce film est outrancier ou politiquement incorrect. Le fonctionnement de la CIA y est décrit sans fioritures, les multi-nationales et autres consultants, aussi. Les dirigeants des pays pétroliers y sont mis à leur juste place et quand ils ne conviennent pas... on s'en débarrasse d'une manière ou d'une autre. Entre Saddam Hussein, Khadafi, Bachar el Assad, le prince Nassir trouve sa place dans cette "fiction" plus vraie que nature.

Parfois Hollywood regarde les Etats-Unis d'une manière critique et cela mérite d'être souligné. Syriana observe les liens sombres entre les États Unis et les pays du golfe pour le contrôle du pétrole. Des relations mêlées qui vont jusqu'à l'ingérence. Le film touffu montre bien la complexité de la réalité qu'elle décrit et de ce point de vue le film

paraît même un peu court car il donne l'impression de prendre parfois quelques raccourcis. D'un point de vue purement artistique le film a selon moi quelques lacunes (multiplication des intrigues parallèles qui nuisent à la fluidité du récit par exemple). Mais le très bon casting, la volonté affichée de parler des conséquences des actions de la politique étrangère US font de *Siryana* un film qui mérite le détour.

<p>Réalisateur : Stephen Gaghan</p> <p>Scénario : Stephen Gaghan, Robert Baer</p> <p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • George Clooney / <i>Bob Barnes</i> • Jeffrey Wright / <i>Bennett Holiday</i> • Amr Waked / <i>Mohammed Sheik Agiza</i> • Alexander Siddig / <i>Le prince Siddig</i> • Chris Cooper / <i>Jimmy Pope</i> <p>Photographie Robert Elswit</p> <p>Son Petur Hliddal</p> <p>Montage Tim Squyres</p> <p>Décors Dan Weil</p> <p>Costumes Louise Frogley</p>	<p>Presse : Eugénie Pont</p> <p>Effets spéciaux : Trevor Wood, Hank Atterbury</p> <p>Musique : Alexandre Desplat</p> <p>D'après le livre de Robert Baer</p> <p>Maquillage : Chrissie Beveridge</p> <p>Direction artistique : Laurent Ott, Alan Hook, Andrew Menzies</p> <p>Assistant Réalisateur : Simon Warnock</p> <p>Effets visuels : Eric Durst</p> <p>Société de Production :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MID Foundation FilmWorks • Participant Media, Section Eight, 4M • Participant Productions : Warner Bros.
---	--



7. A BORD DE LA BARGE DLB 1601



En attendant de faire des articles un peu plus précis sur la DLB 1601, j'ai trouvé ce petit article sur internet. J'espère que ça vous rapellera de bons souvenirs et peut-être, vous incitera à nous confier vos propres souvenirs.

Voici un témoignage, celui de Bernard GRÉGOIRE, officier radio pendant 28 ans à la Shell et qui a partagé avec nous quelques uns de ses souvenirs, des photos inédites à bord d'une barge révolutionnaire, la DLB1601 FNPU. La fonction de la barge était de construire une ligne de « Pipe lines » entre une plate-forme pétrolière en mer du Nord et le continent (Ecosse, Hollande, Norvège, etc.).

L'antre du radio de bord





Munie d'une grue de 1600 tonnes cette barge pouvait accueillir un équipage de plus de 300 personnes: représentants de la compagnie pétrolière cliente, photographes spécialistes des rayons X, soudeurs, plongeurs, médecin, employés de restauration ou de la compagnie ETPM (Entreprise de Travaux Publics Multiples) et autres services. Ceci explique l'importance du trafic radio avec FFL qui nécessitait plusieurs heures de communications par jour.

Ancrage et embarquement à bord

Pour suivre le tracé du Pipe Line (défini par la compagnie pétrolière et les autorités concernées) la barge était positionnée sur le tracé de la route à suivre et amarrée par 8 ancres situées tout autour de la barge.



Autour du pont

Des navires de transport apportaient les tuyaux (longueur 12 m) qui étaient stockés sur un des côtés de la barge.

Dans un premier temps, les soudeurs assemblaient deux tuyaux (5 soudures contrôlées par radio, aux rayons X en dernier lieu). Puis ces deux tuyaux soudés (longueur 24 m) étaient joints à la ligne principale. Il y avait de nouveau 5 soudures et la radiographie. Si la radio était bonne, on protégeait la soudure en enrobant cette partie d'une plaque en inox cerclée sur le tuyau avec une fenêtre où on injectait du goudron. Puis on refermait la fenêtre.



Phase finale, c'est le moment où le pipe line va quitter la barge. La barge avançait alors de 24 m en tirant sur les 8 câbles reliés aux 8 ancrés qui assuraient sa position. Un groupe de 4 remorqueurs déplaçaient continuellement les lignes d'ancre au fur et à mesure que la barge avançait.



Il y avait également une équipe de plongeurs qui vérifiaient l'inclinaison et le positionnement du « Pipe Line » au fond de la mer. Cette barge est aujourd'hui sous pavillon panaméen.



J'ai travaillé environ 4 ans sur cette barge en mer du nord (Norvège) à la réception et gestion du matériel nous travaillons durement les 3/12 pendant 8 semaines 7 jours sur 7 ensuite 4 semaines de congés. Nous avons passé des moments difficiles mais aussi de bons souvenirs, j'en parle souvent avec mes amis.

AMICAL SOUVENIR A TOUT LE PERSONNEL DE GTM ET ETPM

BALESTRIERO (Pseudo : BALES) 8 octobre 2018 à 17 h 04

Réponse à "A BORD de la BARGE DLB1601"

- **Jean Louis Glé**

13 janvier 2019 à 10 h 00

Les plongeurs n'allaient jamais sur le fond pour contrôler l'inclinaison et le positionnement du pipe. Leur rôle était d'abord une inspection du Stinger (structure qui donne la courbe à la sortie de la barge) en général toutes les 2 heures, une vérification de l'état des rouleaux sur lesquels circulait le pipe, l'état des caméras de surveillance et du sondeur en bout de Stinger, et aussi dans certains cas, la manœuvre d'ouverture et de fermeture de vannes pour ballaster le Stinger.

La courbe du pipe sur le fond est donnée par la traction donnée sur le pipe freiné à bord, et son positionnement par des moyens DGPS.

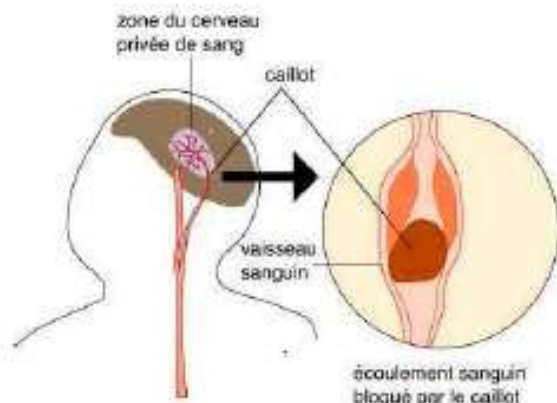


8. SANTE : A LIRE ABSOLUMENT...

Proposé par Hervé KERFANT

Caillot de sang !!! A LIRE ABSOLUMENT !!!

Autant le reconnaître car on ne sait jamais de quoi tantôt ou demain sera fait.



Caillot de sang/attaque cérébrale –Ils ont découvert un quatrième indicateur: la langue.

Je continuerai de transférer ce document toutes les fois que je le recevrai !
C'est important

Faites circuler ce courriel, vous pourriez sauver la vie d'un de vos amis; c'est sérieux !

ATTAQUE CÉRÉBRALE : pour ceux qui comprennent l'anglais, rappelez-vous des trois premières lettres du mot : STROKE (qui veut dire attaque) :S.T.R.

- **COMMENT IDENTIFIER UNE ATTAQUE CÉRÉBRALE:** Ça ne prend qu'une minute pour lire ceci... Un neurologue a dit que s'il pouvait soigner une personne victime d'une attaque cérébrale dans les 3 heures, il pouvait renverser totalement les dommages....**TOTALEMENT !**

Il a dit aussi qu'il est assez difficile de reconnaître une attaque cérébrale, la diagnostiquer et emmener le patient à l'hôpital dans les 3 heures. **RECONNAITRE UNE ATTAQUE CÉRÉBRALE :**

Sachez retenir ces trois étapes : S.T.R.

Quelques fois les symptômes d'une attaque cérébrale sont difficiles à identifier. Malheureusement, le manque de vigilance est synonyme de désastre dans certains cas.

La victime d'une telle attaque pourrait souffrir de sévères dommages au cerveau si les personnes autour d'elle n'arrivent pas à identifier ces symptômes.

Maintenant, les médecins disent qu'un spectateur peut reconnaître une attaque cérébrale en posant trois questions simples :

S * (smile) Demandez à la personne de sourire.

T * (Talk) Demandez à la personne de parler, de dire une phrase simple avec cohérence (Exemple : il fait beau aujourd'hui)

R *(raise both arms) Demandez lui de lever les deux bras.

Si la personne a des difficultés à exécuter l'une ou l'autre de ces tâches, appelez immédiatement le 112 et décrivez les symptômes à la personne en bout de ligne.

Nouveau signe d'une attaque cérébrale : Tirer la langue !

À NOTER : Un autre "signe" d'une attaque cérébrale a été découvert : demandez à la personne de tirer la langue. Si la langue est croche, si elle va plus d'un côté que de l'autre, c'est aussi une indication d'une attaque cérébrale.

Un cardiologue a dit que si chaque personne qui reçoit ce courriel l'envoie à 10 personnes; vous pouvez parier qu'au moins une vie sera sauvée.

J'ai fait ma part, et toi ?





11. LE CHAT ??

Avec l'aimable autorisation de Philippe GELUCK



12. CALENDRIER DES EVENEMENTS : 2020



Mois	Date	Evènements
Décembre 2019	Date à préciser	Le PELICAN N° 87
Janvier 2020	23	Messe du Souvenir
Janvier 2020	Date à préciser	Flash 151
Mars 2020	12	Visite des coulisses de l'UNESCO à Paris
Mars 2020	Date à préciser	Le Pélican N° 88
Mai 2020	Date à préciser	Voyage en Alsace avec les Anciens et Amis d'Entrepose
	Date à préciser	Flash 152
Juin 2020	Date à préciser	Le Pélican N° 89
Septembre 2020	Date à préciser	Lieu à préciser et Devis à l'étude
	Date à préciser	Flash 153
Octobre 2020	Date à préciser	Le Pélican N°90
Novembre 2020	Date à préciser	Assemblée Générale - Election d'un nouveau Bureau



13. SUDOKU

PELICAN N°66

2	4	1	6	3	5	7	8	9
8	7	6	2	9	1	3	4	5
3	9	5	8	7	4	6	2	1
5	8	7	1	4	2	9	6	3
1	6	3	9	8	7	4	5	2
9	2	4	3	5	6	1	7	8
7	3	9	5	6	8	2	1	4
6	1	8	4	2	3	5	9	7
4	5	2	7	1	9	8	3	6

LE PELICAN n°67

	7	2		8				
1	6		5				2	
					3	6		
4				3	2			6
	3		8		5		7	
8			7	6				2
		9	2					
	2				6		5	8
				1		2	4	

14. A QUAND VOS ARTICLES

Le n° 1 du « PELICAN » a paru en juin 1986 sous la plume de Jean JUNK. Déjà il faisait appel à la collaboration des lecteurs :

Le Pélican ... ? ... C'EST VOUS !...

C'est ainsi depuis 30 ans ! Le « PELICAN » et ses rédacteurs attendent vos articles *originaux* que vous nous rédigez pour paraître dans une prochaine édition. Ces articles peuvent aborder tous les sujets « apolitiques » et « non tendancieux » que vous nous adresserez : la technique, la mer, l'histoire, la géographie, les vécus de votre vie active, la cuisine, les collections bizarres de vos connaissances, les voyages, les jeux/énigmes (avec la solution), etc ...

Votre imagination est débordante d'idées et vous aurez le courage d'en faire profiter nos Adhérents. Cette revue est la vôtre et vous devez y participer. Merci à ceux qui ont contribué à ce numéro.

Actuellement, seuls quelques Adhérents, les doigts de la main sont trop nombreux pour les compter sauf si vous avez malheureusement perdu un doigt à cette main dans votre vie active, participent à la rédaction du « PELICAN ».

Soyez plus nombreux pour nous adresser vos articles pour faire du « PELICAN » une revue plus intéressante plus vivante.



1. **Vous êtes sur la toile** : vous rédigez votre article avec photos, croquis, dessins,... (la rédaction en assurera la mise en page) et vous l'expédiez par mail à :

Jean-Régis de VANSSAY :

blavous@club-internet.fr

2. **Vous n'êtes pas sur la toile** : Vous n'avez que des articles qui sont *manuscrits* avec des photos, croquis, dessins, ... Utilisez la vieille méthode, vous les expédiez par courrier à l'AOP (Vous nous précisez si vous voulez récupérer vos photos, croquis, dessins, ... qui vous seront retournés après utilisation pour les besoins du Pélican) à l'adresse suivante :

Amicale de l'Offshore Pétrolier³ c/o SUBSEA 7
à l'attention du rédacteur du Pélican
1 quai Marcel Dassault - 92156 SURESNES CEDEX

Si vous ne faites rien, le « PELICAN » va mourir d'inanition. Cela serait dommage !

Le comité de rédaction du PELICAN vous remercie par avance.

³ Association loi de 1901, déclarée sous le N° 6148 le 15 juin 1984. Modifications des statuts le 11 avril 1996 déclarées le 15 avril 1996 JO du 8 mai 1996 Sous le N° 2042