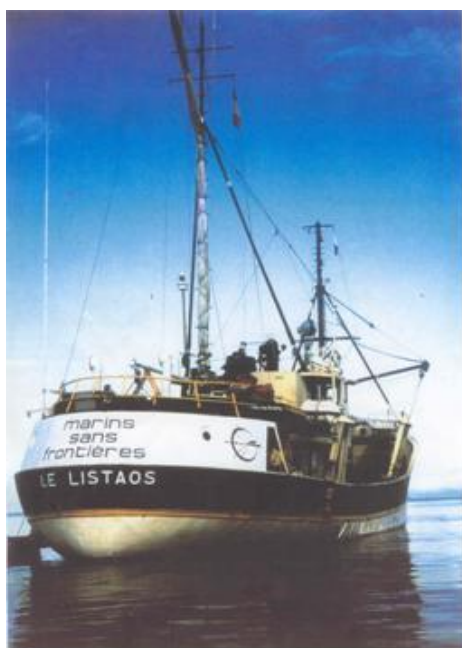


Au moment où je m'apprête à quitter en fin d'année la présidence de Marins Sans Frontières et à en transmettre la barre, j'ai été amené à rédiger un mémoire sur ce qu'aura été mon activité au sein de l'association à laquelle j'ai consacré 27 ans de ma vie en m'excusant par avance des erreurs ou des oublis que j'aurais pu commettre, même si je ne parle pas de la tourmente dans laquelle l'association s'est trouvée en 2016 et que je ne peux oublier.

Marins Sans Frontières est une association de solidarité internationale créée en 1984 par Martine Le Fur et Jacques Autran dont l'objet est de porter assistance et secours aux populations isolées par la mer ou par une voie navigable.



Son premier bateau, le Listaos, un ancien thonier de 350T, aménagé en bateau médical à Cherbourg a rejoint par la mer en 1986 Marseille d'où il est parti en 1987 pour l'océan indien. Là, financé par l'Union Européenne, il est intervenu dans la province de Cabo Delgado au Mozambique alors en pleine guerre civile pour apporter des vivres dans les camps de réfugiés et pour soigner les malades et les blessés par balle dans deux de ses cales qui avaient été transformées l'une en centre de soins, l'autre en salle d'opérations.

Je suis entré en 1996 dans l'association à la demande de la Présidente de l'époque, Martine Le Fur, qui souhaitait que je l'épaulais dans la gestion et cela à la suite d'un audit que j'avais fait l'année d'avant. En 2003, le Conseil d'Administration m'a demandé de prendre la présidence pour remplacer Martine Le Fur qui, médecin épidémiologiste était en déplacements continuels pour le compte de l'Unicef ou de Médecins du monde, ce qui posait des problèmes de gouvernance. J'ai assumé cette gouvernance jusqu'en 2022.

Au tout début de mon arrivée j'ai connu les derniers mois de notre mission à Haïti qui s'est mal terminée du fait de l'attitude de Carole B ....., qui dirigeait sur place cette mission et qui en a profité pour créer là-bas une association concurrente, Marins Solidaires, sur le compte de laquelle elle a transféré les 5.000 € dont elle avait demandé d'approvisionner le compte de Marins Sans Frontières.

J'ai eu également à recevoir, alors que la présidente était au Mozambique, la visite d'un audit de la Commission Européenne qui venait enquêter sur la mission d'Haïti, audit qui s'est traduit quelques mois plus tard par une assignation à rembourser 350.000 € de dédommagement pour non-respect des conditions du contrat signé pour cette mission.

Il a fallu que je me batte ensuite pendant dix ans pour faire prévaloir notre bon droit, lequel a été reconnu par le Tribunal de Bruxelles qui nous a accordé une indemnité qui nous a permis de payer l'Avocate belge.

La fin de nos missions au Mozambique et à Haïti ayant laissé l'association sans activité la Présidente s'est retournée vers Madagascar pour proposer les services de l'association, à cet effet elle a rencontré à Antsiranana le Médecin Chef de la région Diana qui lui a proposé deux missions. Pour la première il s'agissait de mettre à la disposition du service de santé d'Antalaha une pirogue pour desservir 4 centres de santé établis sur le fleuve Ankavanana.

Cette grande pirogue de 18 m a été construite dans un des chantiers d'Antalaha et inaugurée en grande pompe entre malgaches sous l'œil de la télévision.

Je suis malheureusement obligé de dire qu'une fois remise à la Santé nous n'en avons plus entendu parler et nous n'avons jamais su si elle avait bien été utilisée.

Cinq ou six ans plus tard j'ai reçu à notre bureau la visite d'un malgache qui partait dans la région et qui, sachant ce que nous avons fait, m'a demandé comment il pourrait nous aider. Je lui ai tout simplement demandé d'essayer de savoir ce qu'était devenue notre pirogue dont nous n'avions aucune nouvelle depuis sa mise à disposition du service de santé.

Deux mois plus tard il m'a téléphoné pour me dire qu'il avait retrouvé la pirogue sur la plage de Cap Est au sud d'Antalaha, elle était retournée et percée.

Après plusieurs consultations locales notamment avec le Médecin Chef de l'Hôpital de Sambava qui s'est montré intéressé par la pirogue pour amener à l'hôpital les malades et patients habitants à proximité du fleuve Bemarivo nous avons décidé de remettre en état notre pirogue dans le chantier qui l'avait construit.

Cette nouvelle affectation n'a pas eu plus de chance que la première, la pirogue n'a pratiquement jamais été utilisée pour soi-disant une question de concurrence avec d'autres piroguiers qui, outre les malades, disposaient de fret leur permettant de proposer des tarifs plus attractifs.

En désespoir de cause la pirogue a été ramenée à Nosy Be où elle est restée sur un quai à défaut d'affectation.

Cette première expérience a montré que si la mission n'est pas suivie sur place par un responsable local elle ne peut être menée à son terme.



La deuxième mission qui nous avait été confiée consistait à assurer le désenclavement sanitaire de la presqu'île d'Ampasindava seulement accessible par la mer : le Zarga, une barge motorisée que nous



avons achetée en 2001 qui avait été transportée sur un navire affrété par le Ministère des Armées, le Tangara, jusqu'à Mayotte d'où elle avait rejoint Nosy Be par ses propres moyens, escortée par un remorqueur, le Bombo, qui allait se faire caréner à l'île Maurice.

Elle a été mise 45 jours par an à la disposition de l'hôpital d'Ambanja dont dépendait la presque île, que ce soit pour les soins ou pour les campagnes de vaccination et de distribution de vitamines.

J'ai eu l'occasion de participer à l'un de ses voyages de 3/4 jours entre Ankify et Anorantsangana, j'en ai gardé un excellent souvenir. Nous dormions tous sur le pont, moi sur une couche préparée par l'équipage et nous déjeunions avec G. Vita et les médecins qui participaient à la mission.

G. Vita, propriétaire d'une coque dont je parle ci-dessous, était notre partenaire local dans l'exploitation du Zarga qu'il nous a d'ailleurs racheté en novembre 2011 et qu'il continue à exploiter. Cela ne lui a pas trop mal réussi car, connu de la population compte tenu du service qu'il assure ; il est aujourd'hui le maire de Nosy Be.

Entre autres anecdotes de ce périple, à Anorantsangana qui était la première étape du voyage le Maire nous a donné au moment du départ 2 coqs que nous avons attachés par la patte au bastingage du Zarga et qui, pendant le reste du voyage, nous ont joyeusement réveillé le matin.

Au village suivant dont je ne me souviens plus du nom et devant lequel était mouillé à notre arrivée un catamaran nous avons eu droit en partant à plusieurs énormes crabes qui ont agrémenté les repas à venir.



A Nosy Iranja et à Ambaliha, en guise de remerciements, les femmes de ces villages nous ont accueilli avec des danses.

A Benamevika j'ai distribué des gilets de sauvetage et des voiles, dans le cadre d'un partenariat avec la Société Accastillage diffusion qui avait permis de récupérer 5000 gilets de sauvetage que nous avons expédié dans 2 containers de 20 pieds, pour équiper les pirogues des pêcheurs et j'ai tenu avec eux une réunion de travail. En partant nous avons eu droit à des poissons.



Cette dernière mission étant faite gracieusement il était nécessaire d'assurer la vie du Zarga ; pour ce faire notre bateau a assuré pendant 10 ans, de 2001 à 2011, le désenclavement économique de Nosy

Be à partir du petit port d'Ankify à raison d'un ou deux allers retours par jour. Depuis Paris je dirigeais son exploitation avec des compte rendus journaliers que m'envoyait en fin de mois G.Vita , ils donnaient lieu parfois à discussion.

Avant que se développe la concurrence des petites coques qui assuraient sans grande sécurité avec 6 passagers la traversée Hell Ville/ Ankify AR au prix de 10.000 ariarys le passage le Zarga a transporté jusqu' à une centaine de passagers au prix de 5.000 ariarys, indépendamment des voitures, des camions et de certains frets contrôlés par l'Administration comme les sacs de riz à bas prix en provenance d'Asie et les cigarettes.

Si le Zarga ne nous rapportait rien il ne nous coutait rien, Vita payait tous les frais d'exploitation y compris les frais de carénage.



En novembre 2004 le tsunami qui a ravagé de nombreux pays asiatiques a mobilisé les associations de solidarité internationale dont la nôtre.

Reconnue par le Ministère des Affaires Etrangères et par la Fondation de France à qui un projet d'intervention avait été soumis elle a bénéficié d'un budget de 250.000 € de la part de ces deux entités auxquelles s'était joint le Comité National des pêches maritimes. Cela nous a permis de remettre en service en Thaïlande proche de la Birmanie un chantier désaffecté où nous avons construit 85 bateaux de pêche qui ont été donnés par l'Autorité de tutelle thaïlandaise aux pêcheurs dont les bateaux avaient été détruits par le tsunami.



En 2007 et 2009 la Société Cultisol a sponsorisé sur la mini transat La Rochelle / Salvador de Bahia un 6m50 dont le foc portait les couleurs de Marins sans Frontières et qui était skippé par Stéphane Le Diraison

Pour revenir à Madagascar, à défaut de statistiques sur les accidents de mer qui n' existaient pas, notre présence sur le terrain nous a permis de nous rendre compte de ce que la sécurité des pêcheurs n' était pas assurée car il n' existait aucun moyen de sauvetage affecté : c'est la raison pour laquelle nous avons acheté en 2011 à la SNSM à Saint Malo notre première vedette de sauvetage, Aïda, que nous avons affectée à Nosy Be qui était le centre de nos activités et dont nous avons confié l' exploitation à G. Vita.



Mal nous en a pris, la vedette est restée à la chaîne sans servir, personne ne faisant appel à elle et Vita n' y trouvait aucun intérêt financier puisque le sauvetage était censé être gratuit.



Aussi, en 2013, avons-nous décidé de la transférer sur Mahajanga pour la confier à l'Ecole d'Enseignement Maritime ( ENEM) qui était venue la voir et qui s' était montrée intéressée non seulement pour le sauvetage en mer mais pour la formation des élèves de l' école.

Bien qu'elle ait été inaugurée en grandes pompes le 14 juin 2013 en présence de Daniel Guevel, faute de subvention de la part du Ministère des Transports, Aïda est restée immobilisée pendant un an sur un quai sans jamais servir.

Cette situation m' a posé question et m' a amené à demander une nouvelle audience au Secrétaire Général du Ministère des transports, M. Rigobert Rakotoarinirina, que je rencontrais tous les ans à la fin de mes séjours pour lui dire que la situation ne pouvait continuer ainsi, que le sauvetage en mer était une fonction régalienne de l' Etat et qu'il appartenait à son représentant, le Ministère des transports d' en assumer la charge, auquel cas Marsf lui apporterait son concours en mettant gracieusement à sa disposition les vedettes qui s' avèreraient nécessaires.

J'ai su que mon intervention avait déclenché une réunion plénière des dirigeants du Ministère et de ceux de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) au cours de laquelle la question du sauvetage en mer avait été débattue et que la décision avait été prise de le confier à l'APMF.

C'est ce qui m'a été signifié au cours d'une réunion à laquelle j'ai été convoqué le 11 novembre 2014 en présence du Secrétaire Général du Directeur de Cabinet du ministre qui ont tenu à dire que ma ténacité avait payé et que satisfaction m'était donnée : le sauvetage en mer était confié à l' APMF qui l' assurerait avec notre aide.

Pour marquer l'importance de l'événement la réunion s'est terminée par la signature officielle par le DG de l'APMF et par moi-même de la convention de mise à disposition de l'Aïda sous l'œil des photographes attirés du Ministère.

J'ai rédigé le 21 novembre 2014 à l'attention du Conseil un compte rendu de cette réunion mémorable, je le garde dans mes archives.



A Madagascar qui a été pendant longtemps le fleuron de nos missions le sauvetage en mer s' est bien développé: après Aïda à Mahajanga en 2013 dont je garde les photos de son inauguration, après Tosca à Nosy Be en 2015, Norma en 2017 à Tulear, Diva en 2018 à Sainte Marie dont l' inauguration le 11 mai



2018 a fait l'objet d'une somptueuse réception offerte par l'APMF ponctuée par les danses des femmes de l'île à laquelle assistaient Gérard d'Aboville qui avait rapatrié la vedette de La Réunion où elle avait été débarquée, Daniel Guevel et Guillaume Pousse, Stella qui vient enfin d'être mise en service à Morondava après deux ans de retard dû à un problème de recrutement de l'équipage en raison de l'épidémie de covid.

Ce sont 200/250 pêcheurs et passagers environ qui sont sauvés tous les ans sans compter les embarcations qui sont ramenées à bon port.



Notre sixième vedette Scala, une splendide vedette de 1<sup>ère</sup> classe, qui a été mise à l'eau en août 2020 à La Trinité sur Mer et qui se trouve actuellement sur un coffre en rivière d'Auray sous les fenêtres de Gérard, elle attend son embarquement à La Pallice pour La Réunion sur un navire affrété par le Ministère des Armées.

Elle était destinée à un port de la côte est de Madagascar en plein océan indien où la mer est très dure et par où arrivent les cyclones qui ravagent régulièrement l'île rouge.

Cependant, compte tenu des contraintes liées à son transfert sur Toulon et Madagascar et de l'incertitude quant à sa bonne utilisation, Scala pourrait être affectée à une autre mission.





Le sauvetage en mer n'est pas notre seule réalisation à Madagascar, pendant des années nous avons eu sur le fleuve Tsiribihina qui se jette dans le canal du Mozambique deux bateaux, les Salamas, qui assuraient sept fois par an la logistique fluviale d'une association française de médecins, Ar Mada, pour permettre à celle-ci de dispenser soins et consultations dans sept villages riverains du fleuve : bon an mal an 18.500 interventions étaient ainsi faites chaque année. L'épidémie de covid nous a obligé à arrêter et la mission n'a pas été reprise, Guillaume Pousse nous ayant recommandé de vendre nos deux bateaux pour éviter qu'ils pourrissent sur les berges du fleuve et qu'ils soient dévalisés.

Par la suite AR MADA nous a sollicité pour un bateau destiné à assurer la logistique de sa mission médicale autour de Vatomandry sur le canal des Pangalanes.

Dans ce but nous avons fait construire dans un chantier naval de Mananjary un bateau susceptible de transporter une vingtaine de passagers, le Fraisankina 2.

Bien que l'un de nos administrateurs ait été chargé de suivre sa construction celle-ci s'est révélée être mal conçue, l'absence d'une quille a fait que les bordés baignaient dans l'eau qui stagnait en permanence au fond du bateau et qu'au bout de 2 ans leur base avait pourri.



Thierry Le Goff à qui j'avais demandé de visiter le bateau m'a vivement conseillé de le mettre rapidement à la casse afin d'éviter un accident qui nous aurait coûté cher.

Dans cette affaire nous avons perdu la mise de cet investissement et la mission qui a été confiée à un autre transporteur.

Pour la petite histoire j'ajouterais que, tous les ans, j'étais invité en région parisienne à l'AG d'AR MADA à laquelle participaient de nombreux membres de son corps médical. Notre association y était mise à l'honneur et j'avais droit le premier à prendre la parole. Elle se terminait tard dans la nuit au son d'un orchestre malgache.



Je terminerais ce tour d'horizon de Madagascar en disant que, sur le canal des Pangalanes qui sur 650 kms longe l'océan indien, nous avons participé à Tanambao à l'équipement et au fonctionnement d'un centre de santé qui fonctionne toujours mais qui a été repris par les services de Santé malgache, une petite navette médicale assurait alors le transport des consultants et des malades.

Cette coque en alu de 4m95, ex annexe du Zarga, avait été rapatriée de Mananjary plus au sud où elle était utilisée sur le canal des Pangalanes et sur le fleuve Mananjary par notre partenaire, l'association Akanin'Ny, pour dispenser des soins aux lépreux et aux tuberculeux ainsi que pour distribuer des vaccins et des vitamines aux enfants. Elle a servi également à aller récupérer dans les familles qui

avaient eu des jumeaux le dernier né de ces jumeaux pour le soustraire de la fady, cette coutume ancestrale de la région qui voulait que ce dernier né soit 'abandonné par ses parents ».



Toujours à Tanambao j'ai fait creuser dans des troncs d'arbre une dizaine de pirogues de pêche qui ont été données aux habitants de quatre villages que nous soutenions et qui leur ont permis de se nourrir du produit de leur pêche et, même, de vendre les excédents au marché de Toamasina, la deuxième ville du pays.



Avant de clore ce chapitre sur Madagascar je voudrais remercier notre agent Général, Guillaume Pousse, pour l'aide qu'il nous a apportée tant pour nos missions que pour faciliter nos séjours à Antananarivo et nos déplacements.

En 2009 au Mali le projet de construction d'un bateau médical opérant sur le Niger entre Mopti et Tombouctou est resté sans suite du fait du comportement du couple de médecins parisiens qui nous avait proposé ce projet à la suite de la mission qu'a faite à ma demande un infirmier de ma connaissance que j'avais chargé de tester la validité du projet.

A cette occasion j'ai eu un contact avec le Dr Menguy dont l'association Anima assistait dans la même région la population du pays Dogon, il avait eu connaissance de notre projet qu'il approuvait. . A la suite de notre retrait le Dr Menguy m'a proposé de nous intéresser au Sénégal où Anima avait une importante mission.



C'est dans ces circonstances qu', après une reconnaissance des besoins et des lieux , nous avons créé en 2010 notre mission au Sénégal et qu' en 2011 nous avons fait construire à Dakar le Kassoumaye



pour assurer le transport des équipes de santé sénégalaise ainsi que la logistique de deux associations, Anima de Nyons et CPAS de Pavie ( Italie) qui assurent notamment des consultations et des soins dans les villages retirés de l' embouchure de la Casamance, essentiellement pour les femmes et pour les enfants dans le cadre de la médecine scolaire.

Ce sont 750 écoliers environ qui sont examinés tous les ans par les médecins de Cpas. Le Kassoumaye est utilisé également par le dentiste de Nioumoune où se trouve amarré le bateau et par d'autres associations comme Appel de Nîmes et Electriciens Sans Frontières, cette dernière pour ses travaux d'électrification dans les villages situés dans les îles de Basse Casamance.

La baisse de notre activité à Madagascar du fait de l'arrêt forcé de notre mission sur le fleuve Tsirihibina et la connaissance que j'ai eue par un ami des problèmes qui se posent aux milliers de pêcheurs de deux villages situés à une centaine de kms au sud de Dakar m'ont amené à demander tout dernièrement à Bernard Lafourcade qui est responsable du Sénégal d'étudier en liaison avec la Mairie de Concarneau qui sponsorise ces pêcheurs d'étudier la possibilité de les aider.

Cette action pourrait porter sur la fourniture d'embarcations de sauvetage en alu à fond plat pouvant être facilement tirées sur la plage, de balises de repérage ainsi que sur la formation de quelques pêcheurs au sauvetage en mer.

Je pense qu'il y aurait pour l'association une diversification utile et prometteuse.

En 2013 autre expérience malheureuse au Benin qui ne s'est pas terminée comme nous le souhaitions : sollicités par l'association béninoise Jeunesse sans Frontières nous avons fait construire localement un bateau de 9m50 équipé d'un moteur HB de 60 cv pour permettre aux écoliers et aux villageois de franchir le fleuve Okpara qui les séparait de leur collège, du marché et du dispensaire.

Une fois le bateau construit et mis en service à la grande satisfaction du Président de l'association nous n'avons plus jamais entendu parler de celle-ci et de notre bateau contrairement à la convention que nous avons signée. Cette attitude m'a rendu par la suite très réticent pour répondre favorablement aux sollicitations dont nous étions l'objet de la part d'autres pays africains voisins qui avaient eu connaissance de notre action et qui sollicitaient notre aide.

En 2014 souhaitant diversifier nos missions et nous intéresser à l'Asie j'ai chargé François Debats de contacter les associations opérant au Cambodge pour leur proposer un partenariat, j'en avais la liste sur le répertoire des associations de solidarité internationale. Cette démarche est restée sans succès, les associations souhaitant défendre leur pré carré et ne pas faire connaître à d'autres leur activité.

A Pâques de la même année j'ai eu l'occasion de rencontrer un ami de Thierry Le Goff, H. Dubois, qui dirigeait une association formant les jeunes à l'humanitaire international auquel j'ai fait part de nos déboires à propos du Cambodge. Il a réagi immédiatement en me disant qu'il avait embauché un Ambassadeur à la retraite pour créer à Pnom Penh une base avancée pour l'Asie de son association et qu'il le mettait à mon entière disposition.

Dès le lendemain je recevais à mon bureau la visite de M. Graebing avec lequel j'ai parlé de nos réalisations à Madagascar et au Sénégal en lui indiquant ce que nous attendions d'une éventuelle intervention au Cambodge et en lui donnant une documentation sur l'association.

Nous sommes restés en rapport par mail pendant les trois mois qu'il a passés au Cambodge, pour la plupart du temps il s'agissait essentiellement pour moi de répondre à ses interrogations.

Il est revenu me voir début juillet pour me proposer un projet d'intervention sur le Tonle Sap, le plus grand lac d'eau douce d'Asie alimenté par le Mékong où vit une nombreuse population lacustre qui ne dispose pas toujours d'un moyen de transport et cela en partenariat avec une ONG cambodgienne FACT.

J'ai donné suite à cette proposition, j'ai chargé François Debats de la prendre en mains. Cela a été une belle réussite.



A ce jour nous avons fait construire localement plus d'une vingtaine de navettes scolaires et médicales qui assurent tous les jours le transport à l'école de 300 enfants et, quand il y a lieu, le transport à l'hôpital des malades ou des femmes dont d'ailleurs l'une d'elles a même accouché à bord d'un bateau.

Cette mission est pleine d'avenir tant les besoins sont importants sur ce lac, la construction annuelle de deux navettes me semble être un bon objectif de croisière tant les besoins et le nombre de villages sont importants.

En 2015 notre association a participé aux Philippines qui avaient été endeuillées par le tsunami de novembre 2014 à la reconstruction d'une école à Cadiz City, petite ville de pêcheurs sur l'île de Negros, en partenariat avec la Together Ensemble Foundation présidée par H. d'Aboville.



Son inauguration a eu lieu le 1<sup>er</sup> juin 2015, sur sa façade figure une plaque commémorative avec notamment le nom de Marins Sans Frontières à titre de remerciements pour cette action humanitaire.

Je citerais en dernier lieu notre toute dernière mission en Tunisie où nous intervenons dans le port de pêche de Mahdia, ville de 60.000 âmes située à 200 kms au sud de Tunis, essentiellement pour la formation au sauvetage en mer des marins pêcheurs. Il s'agit d'une mission qui avait été délaissée et que nous avons reprise à la demande de l'un de ses participants, Jacques Chéreau.



Quand je me tourne vers ce passé et quand je vois ce que l'association est devenue je ne peux qu'éprouver une certaine fierté de ce qui a été réalisé pendant ma présidence avec l'appui de certains administrateurs, même si tout n'a pas été toujours à la hauteur de mes desiderata ou de mes ambitions.

Mon dernier regret a été de ne pouvoir mettre à la disposition de Nosy Be et de Mahajanga deux CHAS, des barges motorisées identiques au Zarga, qui auraient parfaitement convenus au trafic de ces ports. J'avais obtenu du Chef d'Etat Major de la Marine Nationale, l'Amiral Rogel, et du Ministère des Armées leur accord pour cette cession gracieuse à l'Etat Malgache, l'apathie du Ministère des Transports Malgaches qui a tardé à répondre à l'offre qui lui était faite s'est traduite par une mise à la casse de ces bateaux.





A l'occasion de nos missions sur le canal des Pangalanes et sur la Tunisie nous avons envoyé pour chacune d'elles un container de 40 pieds contenant du matériel médical, dont des fauteuils de dentiste, ainsi que des équipements de sauvetage et des optimistes pour une école de voile.



A l'appui de notre mission à Madagascar et à l'occasion du changement de normes sur les gilets de sauvetage qui s'est traduit par l'achat de gilets neufs, en partenariat avec la Société Accastillage Diffusion nous avons récupéré 5000 gilets anciens qui ont fait l'objet d'un envoi à Madagascar où ils ont été distribués aux pêcheurs de Nosy Bé et de Tamatave qui en étaient totalement dépourvus ?



Pendant plusieurs années, au Grand Pavois à La Rochelle sur le stand du Rotary dont faisait partie l'un de nos administrateurs, René Bigot, pour récolter quelques milliers d'euros pour nos missions et pour recruter de nouveaux adhérents nous avons organisé une tombola dont le premier prix était un séjour sur le Belem.



Quelques années plus tard François Debats a repris sous une autre forme cet engagement en organisant en faveur de notre mission au Cambodge deux soirées sur la terrasse du Château de Bregançon face à la mer et à la résidence d'été du Chef de l'Etat.

Comme le montre ce long récit un travail suivi sur le terrain est la clef de la réussite même si parfois celle-ci n'est pas toujours au rendez-vous, l'humanitaire ne peut pas se faire qu'à partir d'un bureau métropolitain.

En 2011, à l'Hôtel de la Marine à Paris, au titre de l'association, j'ai reçu de mains de l'Amiral Rogel, Chef d'Etat Major de la Marine Nationale le prestigieux prix de l'Institut Français de la Mer.



En 2014 Le jury du Cluster Maritime Français a décerné à Marins Sans Frontières son « Coup de Cœur » pour son action en faveur des populations isolées et défavorisées dans les pays en voie de développement.

Avant de terminer ce mémoire je veux remercier Daniel Boulanger de la collaboration qu'il m'a apportée pendant 15 ans, elle m'a permis de faire fonctionner l'association au moindre coût sans avoir recours à l'extérieur pour un certain nombre de tâches administratives et pour la réalisation de nos deux mailings annuels destinés à nos adhérents.

Sa présence à mes côtés m'a permis d'avoir l'esprit dégagé de certaines contraintes, il m'a toujours donné un avis éclairé sur certains sujets ou sur nos missions et ne manquait pas, quand il le fallait, de calmer mes ardeurs ou mes impatiences.

Demain le Conseil aura à élire un nouveau président parmi ceux qui accepteront de consacrer un peu de temps à cette magnifique association qu'est Marins Sans Frontières dont le potentiel humanitaire est immense. Votre vote devra se porter sur quelqu'un qui saura préserver l'unité de l'association et qui mettra toute son énergie pour en assurer le développement.

J. Ducluzeau