

AFCAN INFORMATIONS

N° 4 — DECEMBRE 1988



Nous avons plaisir à vous faire part
de la naissance du booklet plaisance

NAVIGUEZ «PLUS»
avec les Capitaines de Navires

édité par l'AFCAN est en vente
depuis le 1^{er} décembre chez les meilleurs
libraires de marine de France,
dans les yacht-clubs, ou chez les shipchangers,
et disponible auprès de tous
nos responsables de régions.

NAVIGUEZ "PLUS"

AVEC LES CAPITAINES DE NAVIRES



Par les Commandants

**YVONNOU
LE GALL
SACONNEY**



**NAVIGUEZ
"PLUS"**
AVEC
LES CAPITAINES
DE NAVIRES



«Plus» qu'un livre banal,
c'est avant tout une présentation originale
d'informations et de procédures
à l'usage de nos amis, les navigateurs de plaisance,
mais qui ne déparera pas la
bibliothèque des Capitaines.

«EN REGATE»

La page de couverture de AFCAN INFO n° 4, ainsi que toute l'imagerie de Naviguez «Plus» ont été réalisées par Guy L'HOSTIS, Officier Radio-électronicien de la Marine Marchande et peintre de la mer de talent.

Nous le remercions ici de sa prestation et nous nous permettons de transmettre son adresse :

Guy L'HOSTIS
Peintre de la Mer
Rue de la Mer.
POURVILLE
76550 OFFRANVILLE

Coordonateur : Cdt MARY.
Directeur Publication : Cdt LE GALL.
Rédacteur en chef : Cdt TROYAT.
Comité de rédaction : Groupe évolutif de Capitaines (GECAP).



Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur.

I
AFCAN
F
O

La revue
des Capitaines
de Navires

SOMMAIRE

L'AFCAN et ses structures	P.4
Conseil d'administration du 13.10.1988	P.6
«L'Astrolabe» quitte Le Havre pour la terre Adélie	P.8
Rallier Du Baty et les Iles Kerguelen	P.9
La rémunération de la scolarité de nos élèves Marine Marchande ou «La portion congrue»	P.10
Phénoménologie du sommeil	P.11
Compte-rendu de la réunion AFCAN - Météorologie Nationale du 8.11.1988	P.14
Paimpol. 22.10. «In memoriam»	P.20
OMI : Comité de la Sécurité en mer	P.21
Colloque international de Brest : La communauté européenne et la mer	P.22
Texte de la conférence de M. Cornillou J.Charles, le 24.11 à l'ENMM	P.24
Les Français et la mer	P.24
L'AFCAN et le Shom	P.25
La vie de l'association	P.26
Jeune marine	P.27
Appel de détresse	P.27

4 numéros par an
Siège social :
Centre Henri Dunant
22500 Paimpol.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les commandants **Allard, Bougeard, Caron**, Charlot, Chennevière, Godin, Gourmelon, Henry d'Aulnois, **Hochet**, Huyard, Lalitte, Le Coz, Y. Le Gall, Leydier, **Loiseau**, Mary, Massein, Pinczon du Sel, Recher, Saconney, Stéphanie, Trocheris, **Troyat, Yvonnou**.

COMPOSITION DU BUREAU

- *Président* : A. Trocheris.
- *Vice-Président* : **M. Caron**, F. Gourmelon, P. Massein.
- *Secrétaire général* : Y. Charlot.
- *Trésorier* : P. Recher.
- *Secrétaires généraux adjoints* : J. Chennevière, **A. Hochet**, J. Huyard, P. Stéphanie, **J.D. Troyat**.

SIEGE SOCIAL

AFCAN, Avenue Lucien Corbeaux. 76600 LE HAVRE

L'Association loue un bureau dans les bâtiments occupés par la CGM au nord de la grande cale sèche (forme 7), avenue Lucien Corbeaux, près des «Chais de la Transat».

Adresse postale : AFCAN
BP 1114
76063 Le Havre Cédex.

Téléphone : 35.53.07.13. (24 h/24)

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1988

- Capitaines en activité	1 100 F
- Capitaines intérimaires	750 F
- Capitaines en mission à terre	750 F
- Capitaines retraités	200 F
- Membres associés	200 F

Extraits des statuts : «*Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction du capitaine...*»

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication sont à adresser à :

AFCAN
BP 1114
76063 LE HAVRE CEDEX

ORGANISATION DES REGIONS

- **Région NORD** :
Cdt RAOULT pour Dunkerque (28.61.25.81)
66 allée des Acacias. 59229 TETEGHEM
Cdt HOCHET pour Calais (21.91.33.58)
5 Rédid. Ronsard. 62222 ST MARTIN LES BOULOGNE.
- **Région NORD-OUEST** :
Cdt SACONNEY pour Dieppe (35.83.43.87)
6 av. de l'Esplanade. 76200 DIEPPE
Cdt CHARLOT pour Le Havre
AFCAN LE HAVRE.
- **Région OUEST - 1 (St-Malo)** :
Cdt MARY (99.81.81.21).
5, rue des Orioux. 35400 SAINT-MALO.
- **Région OUEST - 2 (Paimpol)** :
Cdt BUSIAU (96.55.87.45)
L'Arcouest. 22620 PLOUBAZLANEC.

SES STRUCTURES

- **Région OUEST - 3 (Brest) :**
Cdt GOURMELON (98.07.86.63)
20, Place des Fusillés. 29239 GOUESNOU.
- **Région ATLANTIQUE :**
Cdt HUYARD (46.56.47.42)
15, rue du Bois Blanc. 17340 CHATELAILLON PLAGE.
- **Région MEDITERRANEE :**
Cdt ABELANET (67.94.17.24)
11, rue des Sirènes. 34300 ADGE
Cdt MASSEIN (94.25.01.67)
16, Roche Blanche - Le Brus. 83140 SIX-FOURS.
- **Région PARISIENNE (et reste de la France - Outre mer et étrangers) :**
Cdt STEPHANY (47.41.38.05)
47, allée des Haras. 92420 VAUCRESSON.

ORGANISATION DES COMMISSIONS

- **Commission juridique :**
Cdt BUSIAU (96.55.87.45) chargé de tout ce qui concerne notre assurance de Protection Juridique et du suivi des affaires.
Il est assisté du Cdt LOISON (96.20.85.29) et du Cdt STEPHANY : Lois, règlements, conventions, etc.
- **Commission recrutement :**
Cdt HUYARD (46.56.47.42).
- **Commission plaisance :**
Cdt YVONNOU (96.43.80.51)
Cdt Yves LE GALL (96.20.62.31)
- **Commission «Garde-Côte Européenne» :**
Cdt BOUGEARD (98.42.07.91)
- **Chargé des relations avec le CEDRE :**
Cdt ADAM (98.44.79.54)
- **Chargé des relations avec le SHOM :**
Cdt LOISON (96.20.85.29)
- **Chargé des Relations avec la Direction de la Météorologie Régionale et Nationale**
Cdt YVONNOU (96.43.80.51)
- **Travaux du Conseil Supérieur de la Marine Marchande :**
Cdt TROCHERIS.
- **Travaux de la Commission Centrale de Sécurité (CCS) :**
Cdt LALITTE.
- **Membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance :**
Cdt YVONNOU.
- **Cessions de l'O.M.I. :**
Les Cdts Michel VIAUD, René MILON VAN DAMME et Gérard DELAUNAY sont volontaires pour participer aux prochaines sessions à Londres.
- **Cessions IALA :**
Cdt HOCHET.

DIFFUSION DE L'INFORMATION

1. La Revue **AFCAN INFORMATIONS** (4 numéros par an) : sa parution est désormais placée sous la responsabilité des régions «St-Malo/Paimpol». Son comité de rédaction est le suivant :
Coordonnateur AFCAN-INFO : Cdt MARY. Directeur de la publication : Cdt Yves LE GALL. Rédacteur en chef : Cdt TROYAT.
Articles, photos, documents, publicité, sont à adresser à :
AFCAN, Centre Henry Dunant, 22500 PAIMPOL.
2. Compte-rendu des réunions mensuelles : chaque région adressera son compte-rendu au Secrétariat Général qui, à partir de cette matière, rédigera et diffusera un «BULLETIN MENSUEL» qui sera également le véhicule des informations rapides du Président.

CONSEIL JURIDIQUE

Maître BARBANÇON-HILLION.
Avocate au Barreau de Nice
15, rue François Mari. 06000 NICE - Tél.93.62.26.63.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 13 OCTOBRE 1988

PROCES VERBAL

Après avoir souhaité la bienvenue aux membres du conseil présents : 19 participants dont trois actifs, les Cdts Allard, Hochet, Yvonnou, le président ouvre le débat avec le point N° 2, organisation interne et participation des actifs.

Quelques idées clés ressortent de la discussion très animée qui s'en suit :

a. Il est évident que ce sont les actifs qui doivent «insuffler» des orientations à l'AFCAN.

b. Actuellement, ces derniers sont tant soit peu démobilisés à cause de préoccupations majeures relatives à l'emploi et au travail à bord.

c. Chaque actif devrait en quelque sorte se doubler d'un retraité avec lequel il a des affinités et capable de le représenter quand il est en mer.

d. Pour intéresser les adhérents (actifs comme retraités) il faut leur proposer des thèmes bien précis.

e. Les actifs sont surtout intéressés par leur défense. Je retiens surtout :

1. L'orientation à prévoir pour travailler en commun sur des thèmes précis.

2. L'idée de «tandem» actif/retraité qui devrait permettre aux navigants de se faire représenter plus efficacement.

Quant à l'intérêt de l'actif pour sa défense, il est normal, encore est-il que nous ne pouvons pas le défendre s'il ne désigne pas lui-même les objectifs. Je crois personnellement que le manque de participation des actifs vient aussi de l'habitude des marins de se déconnecter des soucis professionnels lorsqu'ils sont en congés.

AFCAN INFO

Notre Directeur des publications Y. Le Gall réclame du texte et des photos. Le dernier numéro est revenu à 18,00 F expédition comprise. Les membres du conseil ont exprimé une satisfaction quasi générale à propos de notre publication avec cependant quelques réserves exprimées par un de nos collègues : Quelques erreurs de texte, manque de précisions parfois, activités internes insuffisamment rapportées.

Il est certainement difficile de trouver le juste milieu entre le journal interne et une revue de divulgation, néanmoins, on peut être sûr que nos journalistes tien-

dront compte de ces quelques remarques.

RECRUTEMENT

A ce jour : Actifs + intérimaires	157
Détachés	5
Retraités	158
Associés	7
Total	327

Si l'on compare ces chiffres au nombre de navires sous pavillon Français, à savoir : 160 + 30 Kerguelen notre représentativité est évidente, en comparant avec l'année dernière on constate que notre nombre diminue moins vite que la flotte de commerce.

Il est décidé de rééditer les lettres de recrutement préparés par Huyard.

Continuer le recrutement par les adhérents au sein de leur compagnie.

Faire paraître des publicités AFCAN dans AFCAN-INFO et si possible dans le JMM et dans le Marin.

OMI - IALA

Nous avons eu quelques difficultés pour envoyer quelqu'un au prochain MSC, à Londres du 24 au 28 octobre.

Le problème s'est résolu après le CA, l'armement SNCF ayant accepté de détacher notre collègue Viaud en mission pendant la durée de ce MSC.

IALA les 21-23 novembre, nous y serons représentés par Hochet et peut-être Bougeard.

COMMISSION PLAISANCE

Le salon nautique se tiendra à la Porte de Versailles du 2 au 12 décembre. Nous partagerons notre stand avec Le Maillon.

Les organisateurs (le Cdt Le Gall) cherchent des volontaires pour assurer la permanence AFCAN pendant le salon.

Notre présence au salon sera mise à profit pour rechercher de la publicité pour AFCAN INFO.

Yvonnou précise que tous les travaux de la com-

mission plaisance énumérés dans le dernier Afcan Info sont disponibles immédiatement. Pour information il rapporte au conseil que les canots de survie sont remis en cause par les petits bateaux, une étude est en cours afin de les remplacer par des boudins gonflables capables de maintenir à flot le bateau lui-même.

METEO

Yvonnou se charge de nos relations avec la Météorologie nationale. Une réunion devrait avoir lieu à Guipavas le 8 novembre.

JURIDIQUE

Le conseil décide de faire paraître notre contrat protection juridique dans le bulletin Afcan Info n° 5 pour que nos adhérents nous fassent part de leurs éventuelles remarques.

Il est également demandé à notre collègue Busiau d'y publier la liste de nos actions juridiques, ainsi que les coûts de ces actions. Tout ceci en conservant la discrétion que certaines de ces affaires exigent.

ENSEIGNEMENT

Jamais notre profession n'a été aussi atteinte que maintenant. Certains des participants pensent qu'il n'est peut-être plus nécessaire de former des officiers Français que ne trouveront plus de débouchés correspondant à leur formation. Former un officier de haut niveau pour lui offrir un salaire de 8 000 francs sur un navire étranger est un non sens. L'ensemble des diverses interventions démontrait à peu près le même état d'esprit chez les participants. Le Cdt Hochet nous présenta un article du Nautical Institute sur la nouvelle formation des officiers Hollandais qui forment des polyvalents en deux ans d'école suivis de quelques stages effectués pendant les années de navigation complétant la formation pédagogique.

RAPPORT DU TRESORIER

Notre trésorier qui avait été retardé par des obligations personnelles nous fait un compte-rendu rapide sur la santé de nos finances. Malgré les dépenses consécutives à l'A.G. de l'IFSMA (AG IFSMA + AFCAN : 44 952,9) il ne sera sans doute pas nécessaire de toucher à la réserve qui s'élève à 207 234 F. Le Cash Flow de 43 563 F augmenté des cotisations encore impayées devrait nous permettre d'achever l'année avec un compté équilibré. Il fut donc décidé de conserver pour 1989 les mêmes cotisations que cette année.

OPUSCULE SUR LA SECURITE MARITIME

«Naviguer Plus avec les Capitaines de navires»

75 pages de texte, les aquarelles d'illustration, les dessins sont prêts pour l'édition.

Coût : formule classeur plus pages plastifiées : 47 100 F pour 1 000 exemplaires.

Le projet est adopté, il faudra trouver les circuits de distribution dans la plaisance. 50 exemplaires publi-citaires seront distribués au salon.

FATIGUE FACTOR

Le Cdt Chennevière qui va assister à un conseil IFSMA le 4/11 en Belgique est en possession du dossier préparé par Massein et donnant principalement les adresses d'auteurs d'études sur le sujet.

Document à consulter : Le Sommeil du Mr J. Foret.

«HOMME MORT» SUR LA PASSERELLE

Discussion très vive, certains participants désirant imposer un veto à ce qui existe légalement depuis deux ans, les moins fanatiques contre l'utilisation de cet appareil étant d'ailleurs les actifs. Il est décidé que notre collègue Lalitte préparerait une lettre pour le ministre afin de lui exprimer notre réprobation quant à l'utilisation de cet appareil tel qu'il est conçu actuellement.

Le Coz nous informe que l'Edouard L.D. est maintenant équipé de cet appareil qui, s'il est utilisé sur la ligne Arzew-Montoire crée un énorme risque en raison de la densité du trafic dans ces parages.

EMBARQUEMENTS DE CAPITAINES FRANÇAIS SOUS PAVILLON ETRANGER

L'AFCAN est désormais en mesure de proposer des embarquements sous pavillon étranger à ceux qui le demanderaient.

Salaires : 20 000 à 22 000 F par mois, avec assurance maladie et accident + une assurance sur la vie pour 0,60% du salaire.

Il n'y a pas d'impôts en France pour les célibataires qui se font domicilier à l'étranger et un impôt fonction de la valeur locative de votre maison (3 fois, à vérifier) pour les gens mariés à moins qu'ils ne soient en instance de divorce.

L'anglais est indispensable.

Envoyer à notre secrétariat général un curriculum vitae insistant sur le déroulement de votre carrière comme Capitaine avec le type des navires commandés.

Ne pas oublier de se procurer le certificat de compétence, version anglaise de votre brevet de CLC ou CINM. Les affaires maritimes mettent en général trois mois à vous le procurer.

Un membre du conseil précise que l'AFCAN doit demander au ministre d'intervenir auprès des affaires étrangères pour que les ambassades et consulats acceptent de s'occuper des Français embarqués sous pavillon étranger, ce qui ne serait pas toujours le cas actuellement.

OFFICIER RADIO SOUS PAVILLON BIS

Si le radio n'est pas français, il faudrait impérativement avoir à bord un système de communication par satellite, téléphone et télex avec console télex chez le Commandant.

LES CAPITAINES ET LA FORMATION DES PLAISANCIERS

D'une façon générale, les capitaines semblent très peu intéressés par ce problème.

Notre collègue Le Coz soulève le cas des NUC (Navires à Utilisation Collective) qui sont des navires de plaisance utilisés pour le transport des passagers. Régis par un décret datant de 4 ou 5 ans, les capitaines sont répartis en cabotage et long cours, ces derniers étant classés en 12ème catégorie. Personne ne contrôle leur brevet. Le Coz prépare une lettre pour le ministère.

PREPARATION DE LA MUTATION EUROPEENNE DE 93

Le ministère n'ayant pas répondu à notre lettre, et d'autre part ayant appris que personne n'y était particulièrement chargé de ce problème, j'ai pu rentrer en contact avec une personne qui s'occupe d'une façon générale des travailleurs migrants. Elle m'a assuré être au courant de beaucoup des problèmes qui nous concernent.

Je dois la contacter lorsque j'aurai réuni un questionnaire suffisamment fourni des questions sociales, équivalences de brevets, etc. Je rappelle aux membres du conseil qu'ils m'ont promis de me fournir les «interrogations» de leurs régions dans les huit jours ??? Il faut également se souvenir que nous aurons à la mi-janvier une réunion des membres Européens de l'IFSMA pour échanger nos informations.

LES COAST GUARDS EUROPEENS

Personne n'étant là pour en parler, le sujet n'a pu être abordé. Voilà un exemple parfait de l'intérêt qu'il y a pour un navigant d'avoir un «correspondant» retraité.

RELATIONS AVEC LES AUTRES ASSOCIATIONS.

D'une façon générale l'AFCAN se doit de tout faire pour améliorer ses relations avec les autres associations, tout en admettant que les affinités sont plus ou moins fortes.

Dans certaines circonstances nous pouvons être amenés à effectuer des actions communes.

A titre d'exemple nous allons partager un stand avec Le Maillon au salon nautique.

Avec les Capitaines côtiers nous avons l'intention de former un groupe de travail. 80% de leurs adhérents étant des Capitaines c'est peut-être une des associations avec laquelle nous avons le plus d'affinités.

QUESTIONS DIVERSES

Celles-ci ont été traitées rapidement en raison de l'heure tardive. Il est décidé de demander une entrevue à M. Le Drian (Mr Marine Marchande), mais pour cela il est nécessaire de préparer cette entrevue.

J'estime qu'un président de deux ans, étant donné l'évolution rapide de notre métier, est déjà un vieux président. Messieurs la succession est ouverte, j'espère que l'un d'entre vous se sentira assez rapidement la fibre présidentielle.

Clôture du conseil à 17 h 30, le président remercie les participants pour leur collaboration.

*Le Président
A. TROCHERIS.*

«L'Astrolabe» quitte Le Havre pour la Terre Adélie.

«L'Astrolabe», un navire polaire, qui va desservir la Terre Adélie dès l'été austral prochain, a été livré lundi au Havre à son armateur, la Compagnie Nationale de Navigation (CNN).

C'est la première fois depuis trente-sept ans que l'approvisionnement de la base Dumont-d'Urville, en Terre Adélie, sera effectuée par un navire français.

C'est le financement de la construction, durant les cinq prochaines années, d'une piste d'atterrissage en Terre Adélie, qui a dégagé les crédits à long terme, permettant aux TAAF (Terres Australes et Antarctiques Française), de proposer un contrat pluriannuel d'affrètement pour le navire français, a précisé l'administration supérieure des TAAF, l'amiral Claude Corbier.

D'un autre côté, la filiale à 100% de la CNN, la société FISH, spécialiste dans



les navires d'assistance pétrolière off shore, était susceptible d'acquérir un navire : il s'agissait d'un navire polaire commandé par le Canada et dont les propriétaires n'avaient pas pris livraison. Il restait sur les bras du chantier écossais Thew Engineering, sur le Clyde.

L'affaire s'est faite par la conjonction de ces deux opportunités, le prix de vente du navire, environ trente millions de francs, était bien inférieur au coût d'une commande. Même si l'on tient compte des aménagements nécessaires, environ dix millions de francs, qui ont été réalisés aux Ateliers et Chantiers du Havre (ACH). Le total, quarante millions de francs, peut être amorti, compte tenu d'un prix de revente, sur cinq ans.

La navigation pour les TAAF ne dure cependant que six mois par an, durant l'été austral. La CNN cherchera des affrètements pour les six mois restants. Il s'agit donc d'une opération financièrement rentable, d'autant que le navire a été primé par l'Etat à hauteur de 10%.

Les rotations du navire, depuis Hobart,

en Australie, jusqu'à la Terre Adélie, sont de 3 500 km, un aller durant environ une semaine.

SOLIDES ESPERANCES.

Durant la saison de l'été austral, le navire fera quatre ou cinq navettes entre Hobart (capitale de la Tasmanie, vers laquelle il doit quitter le Havre demain) et la Terre Adélie (1). Servant trois semaines, il pourrait aussi être utilisé - deux mois par an - pour la recherche océanographique dans les zones de glaces. Son premier voyage passe par le cap de Bonne-Espérance, pour un parcours de 12 000 milles.

La présence là-bas d'un pavillon français tranche heureusement sur un créneau surtout occupé par les Scandinaves. Pour le propriétaire du navire, c'est également «une intéressante opportunité de diversification». Qui a son prix : environ 40 millions de francs - achat et aménagement inclus- engagés sur cinq ans. Puissance,

solidité de coque et équipements spéciaux devraient permettre à la CNN, par le biais de ce bateau, d'aller concrètement au-delà de ses débouchés traditionnels : essentiellement le transport de produits pétroliers et, via Fish, le service off-shore.

Le 10 octobre, les présidents des deux sociétés, ainsi que les patrons des TAAF et des EPF, ont convié, outre les principaux médias concernés, de nombreux représentants des différents rouages administratifs et privés à admirer le résultat de leurs efforts conjoints dans l'intérêt, aussi, du label tricolore.

N.B.

«Le Havre Libre» du 13 oct. 1988

(1) Terre Adélie : Découverte par Dumont d'Urville en 1840. Le dernier transport par navire français d'une expédition polaire tricolore remonte à 1951 (le «Commandant Charcot»), à destination de la Terre Adélie. La desserte aérienne permettrait à un avion lourd de l'atteindre dès octobre - ce qui allongerait la campagne d'été de deux mois.

RALLIER DU BATY ET LES ILES KERGUELEN

Collection et texte de Paul Masseur



Raymond RALLIER du BATY (1882-1956), matelot à bord du «FRANÇAIS» de J.B. CHARCOT, prépara ses examens d'officier de la marine marchande lors de l'hivernage de ce dernier dans l'Antarctique (1905).

Devenu Capitaine au long-cours, avec le concours financier des frères Bossière, il arma avec son frère et 3 matelots, un vieux ketch de 18 m de la flotte harenguière de Boulogne, baptisé J.B. CHARCOT. De mars 1908 à juin 1909 ils firent le levé de toute la côte orientale des Kerguelen tout en chassant d'abondance les éléphants de mer.

Quatre ans plus tard, en septembre 1912, ils quittaient la France à bord de la «CURIEUSE», navire encore plus petit, accompagné des capitaines Jean LORANCHET et G. SAINT LANNE GRAMMONT, et de 7 matelots. Ils envisageaient d'explorer durant cinq ans, îles, îlots inhabités ou mal connus des mers australes.

En 15 mois, de février 1913 à mai 1914, ils complétèrent les levés de 1808-1809 et réalisèrent pour la première fois le périmètre complet de l'île. Leur carte, publiée en 1922 seulement, et non remplacée, témoigne de l'énormité de la tâche accomplie à suivre l'inextricable dentelle de rivages.

La guerre éclata pendant que «La Curieuse» faisait route sur Sydney ; désarmée, elle fut laissée là aux bons soins des autorités Australiennes.

«LA CURIEUSE»
Longueur 16,6 m 32 Tx.



En complément de notre étude sur l'enseignement maritime :

La rémunération de la scolarité de nos élèves marine marchande

ou :

«LA PORTION CONGRUE»

Par le Cdt D. LOISON

A la demande de certains Capitaines, je me suis intéressé à la manière dont nos élèves-officiers étaient rétribués pendant leurs études - ce qui, d'ailleurs, serait susceptible d'apporter une pierre supplémentaire à l'édification de cette marine marchande européenne dont on parle de plus en plus -.

Tout d'abord, chacun d'entre nous a encore en mémoire la façon dont, «de notre temps», les seuls armateurs - à de rares exceptions près (pupilles de la Nation) - participaient financièrement, de manière personnalisée suivant les Compagnies, à la formation des étudiants «Mar-mar» sous forme de bourses, prêts d'honneur (récupérables en années de navigation chez eux) ou même, pour les plus privilégiés, de salaires de disponibilité, soldes de dépôt, etc. Ce système est définitivement périmé depuis plusieurs années, et c'est l'Etat - donc la communauté - qui a pris le relais des entreprises (même si celles-ci, du reste, continuent de profiter pareillement pour armer leurs navires des services de ces élèves, élèves-officiers ou officiers-élèves) (voir N.B.) et c'est là une différence primordiale.

Je ne parlerai pas non plus du système dont, pour l'instant, on souhaite qu'il ait encore cours pour la scolarité actuelle débutée en Octobre 1988, puisqu'il ne constituera qu'une période transitoire faite de diverses mesures des précédentes années, reconduites à la suite des mouvements de grève que chacun connaît, qui avaient pour but de protester, au moment de son application, contre le «cadeau» que leur faisait le précédent ministre par ce décret du 15 avril 1988 signé juste avant qu'il ne quitte son poste. Cette loi va s'appliquer désormais de plein droit stipulant ce qui suit.

Comment donc un élève de niveau 1 (futur CINM) va être rémunéré au cours de sa formation étalée sur 4 scolarités ?

Les deux premières années : $0 \times 2 =$ néant (alors qu'un élève de même bagage - baccalauréat - choisissant, lui, la filière chef de quart, touche, dès son admission à l'ENMM un salaire de promotion sociale, qui en 1983 était encore voisin de 5 000 F - ce qui est pour le moins paradoxal !).

En dehors de quelques chanceux, titularisés dans une société - mais en existe-t-il encore ? - qui pourraient par le biais des Fongecif ou de leur armement bénéficier d'un pourcentage de leur salaire d'activité, s'ils sont en possession d'un contrat à durée indéterminée (voir N.B.) pour les stagiaires de 3ème année (suivant dans la foulée des 2 précédentes) et de 4ème année (qu'ils reviennent suivre après avoir effectué 16 mois de Service National et environ 8 mois de navigation au commerce) dans la mesure, d'ailleurs, où ils ont pu trouver à embarquer, deux cas se présentent :

1. S'ils sont, avant le début du stage considérés comme demandeurs d'emploi, c'est-à-dire bénéficiant déjà et dûment de l'allocation de base des ASSEDIC (ce qui, bien sûr, exclu pratiquement de ce cas les élèves 3ème année, n'ayant effectué qu'un embarquement «vacances» après la

2ème) ils peuvent continuer de bénéficier de prestations versées par cet organisme - comme tout chômeur - au titre de l'AFR (Allocation Formation Reclassement) égales à 57% du salaire antérieur avec un plancher de 115,73 FF/jour ou 3 500 FF/mois ;

2. Autrement, ils perçoivent une allocation mensuelle de 3 200 FF plus environ 300 FF de congés payés, ceci s'ils peuvent justifier d'au moins 6 mois d'activité salariale (4 mois de navigation pour les marins) dans les 12 mois précédents. Sinon, c'est-à-dire, s'ils n'ont pas eu la chance de trouver un embarquement, cette allocation tombe à 40% du SMIC soit 1 690,50 FF s'ils ont plus de 21 ans réduites à 30% du même SMIC soit 1 267,50 F pour les plus jeunes.

Les élèves du niveau 2 devraient eux désormais bénéficier d'une promotion sociale du même ordre variant donc de 1 270 à 3 200 FF suivant leur situation et leur échelon.

Pour la petite histoire, signalons que le «modeste pécule» du § 2 est versé par le CNSEA qui est une caisse régionale «agricole» !! mais les marins préretraités dépendant bien eux du GARP (groupement des ASSEDIC de la région parisienne !) il ne faut s'étonner de rien !

Qu'en conclure ? 3 500 francs (et pour les plus «vernissés») ce n'est certes pas le Pérou ! Certains objecteront que d'autres genres d'études (en FAC, UIT, BTS, infirmières, etc.) ne sont pas rémunérées, ce qui est vrai, mais je ferais remarquer que - surtout en 4ème année de CINM de même qu'en C2NM - il s'agit là de jeunes gens pour la plupart âgés de plus de 25 ans, chargés de famille et déjà entrés dans la vie professionnelle active où ils ont exercé des responsabilités indéniables tant comme chefs de quart pont ou machine sur les navires marchands que comme officiers de réserve lors de leur service national. 3 200 FF, ce n'est même pas le SMIC, c'est même inférieur à l'allocation décernée à une mère célibataire pour un enfant. Et, si l'on compare cette rémunération à celle versée dans d'autres «grandes» écoles nationales - dès l'inscription de leurs élèves : Education Nationale (école Normale), Police, écoles militaires et de Gendarmerie, aéronautique civile, etc., l'on se rend compte que, là aussi notre Marine Marchande fait figure de parent pauvre...!!

Pour terminer, sur une note plus souriante même si également paradoxale, indiquons que les étudiants étrangers francophones - en particulier, africains - qui fréquentent nos ENMM, reçoivent deux aides différentes : l'une de leur propre gouvernement, l'autre du nôtre, qui, cumulées, leur assurent une rémunération substantielle, et, comme me disait l'un d'eux, qui partait suivre une scolarité en France : «J'espère au moins que, cette année, on ne va pas me couper les bourses !» (sic).

N.B. : Il existerait actuellement à ma connaissance une exception : celle d'Officiers Radio qui, envoyés au cours de chef de quart par leur Société sont payés par elle, pendant la durée de celui-ci.

PHENOMENOLOGIE DU SOMMEIL

Il est indiscutable que les êtres humains ont besoin de dormir, mais on connaît très mal les mécanismes biologiques sous-jacents à l'alternance veille sommeil. De ce fait, aussi surprenant que cela paraisse, on ne connaît que très partiellement les fonctions que le sommeil permet à l'organisme de remplir. On ne sait pas non plus, quand un individu est privé de sommeil, de quoi réellement son organisme est privé (ou même s'il y a privation de quoi que ce soit).

En 1984 le problème est le suivant : on dispose d'une description moyenne d'un sommeil humain en régime stable, mais non d'une théorie satisfaisante pour permettre de prévoir «le comportement du sommeil» (sleep behaviour) quand on le soumet à des raccourcissements ou/et à des bouleversements d'horaires. Néanmoins il existe un certain nombre de résultats expérimentaux et d'hypothèses en la matière qui vont être exposés ci-dessous.

On constate :

1. Un besoin de sommeil.

La privation de sommeil provoque pendant la veille un ensemble de manifestations bien précises : somnolence, baisse d'efficacité psychomotrice, etc. qui sont toutes des invitations à dormir.

2. Des schémas temporels périodiques

fortement structurés qui conduisent à une architecture très caractéristique :

- périodicité circadienne (ttes les 24 heures). Tous les caractères du sommeil : heures d'endormissement, de réveil, de survenue du premier sommeil paradoxal, etc. sont circadiens et sont en relation de phase constante, jour après jour, avec un grand nombre d'autres variables elles-mêmes circadiennes : température interne, excrétion endocrinienne, niveau de vigilance, etc.
- périodicité du sommeil paradoxal (90-100 minutes).

3. Des constantes quantitatives sur 24 heures.

Les études de phénoménologie du sommeil réalisées au cours des 25 dernières années ont tenté de définir comment les différents principes qui régissent le sommeil interagissent quand on impose au dormeur une situation anormale. Plus précisément, dans une situation donnée :

- Comment se transforment les schémas d'organisation du sommeil ?
- Quels principes sont en jeu ?
- Enfin, question très importante en physiologie appliquée : quelles sont les conséquences pratiques (et éventuellement les limites supportables) du non-respect de ces principes.

■ EFFET DE PRIVATION DE SOMMEIL SUR LE SOMMEIL DE NUIT.

RESTRICTIONS GRADUELLES.

Beaucoup d'entre nous ont l'impression, jour après jour, de ne pas dormir autant qu'ils le souhaiteraient. De fait, les nuits de fin de semaine ressemblent bien à des récupérations. Ces constatations, quoique banales posent plusieurs questions fondamentales :

- a) Peut-on réduire progressivement la durée du sommeil d'une certaine fraction et «habituer» l'organisme à cette diminution à terme, sans que cela devienne insupportable ?
- b) Dans l'affirmative la possibilité de réduction de sommeil ne met-elle pas en cause l'idée qu'une quantité donnée de sommeil est indispensable au bon fonctionnement de l'organisme ?

Des expériences de réduction progressive de durée de sommeil ont montré que les sujets souffraient d'une certaine fatigue mais ne manifestaient pas de baisse de performance à diverses épreuves de comportement.

Cette tendance de sommeil à simultanément se raccourcir et à devenir plus efficace butte sur une limite située à environ cinq heures de sommeil. Peu d'humains semblent capables de supporter un régime de moins de cinq heures par nuit sans pouvoir récupérer rapidement.

En aucun cas il ne faut comprendre que chacun d'entre nous pourrait ne dormir que cinq heures par nuit s'il le voulait. Ces résultats suggèrent plutôt que la quantité de sommeil obtenu au-delà de cinq heures serait sous le contrôle d'autres mécanismes plus plastiques que le besoin de base du SLP.

■ EFFETS SUR LA PERIODE DE SOMMEIL QUI SUIVIT.

Si le sommeil est raccourci notablement ou même supprimé pendant une nuit ou plusieurs, on constate un rebond des divers stades de sommeil, c'est-à-dire que ces stades surviennent en quantité supérieure à celle des nuits de référence.

Néanmoins on constate un rebond hiérarchisé des différents types de sommeil, en ce sens que la première nuit de récupérations comporte toujours une augmentation de S.L.P. sans changement ou avec même une diminution du SP. Le rebond en SP. semble être obligé d'attendre, en quelque sorte, la deuxième nuit ou les suivantes pour se produire.

Si l'on s'exprime en matière de besoins, on peut dire que le besoin en SLP prime les besoins en d'autres types de sommeil.

CAS DE TRES LONGUES PRIVATIONS DE SOMMEIL.

En la matière, le record effectué sous contrôle scientifique est celui d'un jeune américain de 17 ans resté éveillé pendant 264 heures ! (11 jours). L'expérience ne sera sûrement pas répétée, non seulement à cause de son aspect quasi inhumain, mais parce que les résultats ont été très limités.

Certes, le sujet se trouvait dans un état extrême d'épuisement physique et mental, mais il n'a eu que deux à trois nuit de récupération caractérisée. La seule conclusion claire mais banale est qu'il devient difficile de maintenir un être humain éveillé au-delà de deux nuits sans sommeil.

Les **EXPERIENCES DE PRIVATION PARTIELLE** de sommeil ont permis de distinguer des modes distincts de récupération du SLP et du SP.

Dans des conditions normales, les deux s'organisent et alternent de façon harmonieuse. Mais dans des situations anormales (décalage horaire, travail de nuit, déficit chronique de sommeil) des oppositions ou des compétitions entre les deux types de sommeil amènent une dégradation globale du sommeil.

■ EFFET DES PRIVATIONS DE SOMMEIL SUR L'ACTIVITE VIGILE.

Les effets d'une privation de sommeil sur le comportement sont loin d'être évidents, mise à part la somnolence qui se manifeste au cours de la journée suivante. On n'a pas découvert de système neurophysiologique ou physiologique qui soit très sensible au manque de sommeil. Par contre si une tâche implique attention ou vigilance, le rendement à cette tâche diminue, même après privation limitée (quelques heures). Certains caractères de la tâche contribuent à aggraver l'effet négatif sur la performance après la perte de sommeil :

1. sa longueur : la probabilité de voir décroître la performance augmente d'autant plus que la tâche est plus longue (plus de 30 minutes).

2. sa difficulté : plus la tâche est difficile, plus elle est sensible à la perte de sommeil.

3. plus la survenue des informations significatives est rare et/ou aléatoire, moins le sujet est en mesure de régler lui-même le rythme de son activité, plus la dégradation est accusée.

Bien entendu, toutes les dégradations de la performance liées au manque de sommeil disparaissent quand le sommeil lui-même peut redevenir normal. Dans des cas de privation de sommeil extrêmement longues la difficulté quasi insurmontable qu'avaient les sujets à fixer et à maintenir leur attention disparut pratiquement après la première nuit où ils purent dormir à leur gré.

■ SOMMEIL DE JOUR ET SIESTES.

Dans certains pays de climat chaud et à structures largement rurales, on constate l'habitude d'une sieste d'après midi dont la durée (1 h 20 en moyenne) n'est pas négligeable par rapport à la ration quotidienne de sommeil.

Ce problème du nombre de périodes de sommeil est un exemple frappant de la coexistence d'une programmation génétique et de déterminants sociaux dans l'élaboration des caractères du sommeil.

Il pose aussi la question de la validité des connaissances sur le sommeil humain dans le cas où certaines situations obligent des populations considérables à prendre leur sommeil de jour ou en plusieurs fois (travail de nuit, quart de veille, etc.).

La question ne peut d'ailleurs pas être ramenée à une approche purement physiologique car les intéressés ont à résoudre à la fois un grand nombre de problèmes qui se superposent aux éventuelles difficultés physiologique.

SOMMEIL DU MATIN.

Les sommeils du matin sont plus courts (de 4 à 6 heures) que les sommeils de nuit correspondants et sont subjectivement ressentis comme insuffisants. La brièveté du sommeil matinal (non compte tenu des conditions environnementales toujours défavorables au sommeil) s'accompagne d'une dissociation des principes de fonctionnement respectif du SLP et du SP.

Le sommeil du matin n'est donc pas harmonieux dans sa composition. Le caractère insatisfaisant (objectif et subjectif) du sommeil matinal est obtenu même dans les très bonnes conditions d'un laboratoire.

SOMMEIL D'APRES-MIDI.

Il est très rare d'enregistrer un épisode de SP au cours d'une sieste.

La latence d'endormissement (temps entre l'extinction des lumières et le premier stade 1) est apparue comme une fonction circadienne. Le début de l'après-midi est le moment de la journée où la tendance spontanée à l'endormissement est la plus grande (plus même qu'aux heures habituelles du coucher). Ce résultat est un argument de plus en faveur de la bi-phasicité spontanée du sommeil (nuit + sieste).

EFFET DU SOMMEIL DIURNE SUR LES PERIODES DE SOMMEIL ULTERIEURES.

Il faut distinguer le cas d'un changement d'horaire abrupt (nuit blanche occasionnelle) et celui d'un sommeil diurne répété plusieurs jours voire plusieurs semaines (travail posté).

Sommeil diurne occasionnel.

Un sommeil matinal n'a pratiquement pas d'effet sur la durée et composition en stades du sommeil nocturne. Par contre un sommeil d'après-midi affecte le sommeil suivant, essentiellement parce que la durée de veille entre les deux périodes de sommeil est plus courte que la normale.

Séries de sommeil diurne

Dans ce cas, il faut aborder la question en termes de rythmes biologiques (voir AFCAN INFORMATIONS N° 2 : perturbation des rythmes biologiques).

Les schémas d'organisation du sommeil tendent à se conformer, c'est-à-dire à se synchroniser sur l'heure relative définie par les nouveaux synchronisateurs. La plupart des fonctions physiologiques modifient progressivement leurs schémas temporels et le sommeil se normalise. Néanmoins cette «normalisation» est LIMITEE :

On constate que : les schémas temporels habituels (correspondant au sommeil nocturne) ont une rigidité forte, si bien que la resynchronisation du sommeil sur les nouveaux horaires est lente et de toute façon partielle.

■ SOMMEIL PROLONGE.

Il n'est pas facile de provoquer l'allongement du sommeil par une simple consigne. Le réveil spontané est un phénomène biologique qui échappe à la volonté, mais le fait de se lever est largement déterminé par un conditionnement socio-culturel, psychologique sinon routinier.

En contraignant l'individu à rester couché dans la plus grande immobilité possible sans l'isoler de repères temporels, on constate que le sommeil s'allonge dans certains cas au-delà de sa durée habituelle de 12 heures. Le sommeil accompagnant cette inactivité forcée tend à se fragmenter et à survenir de façon assez aléatoire. On arrive à une désorganisation de l'alternance veille sommeil et les limites sont rapidement atteintes. La désorganisation au bout de 60 heures de confinement est telle qu'on observe plus de périodes longues de sommeil comparables aux nuits habituelles.

Un exemple pratique est fourni par la situation des patients hospitalisés : soumis à un horaire assez incohérent comparé aux horaires habituels, ils sont probablement victimes d'une certaine dégradation de leurs rythmicités qui n'est peut-être pas idéale dans l'optique des soins prodigués par ailleurs.

■ VARIATIONS INDIVIDUELLES SPONTANÉES.

Durée du sommeil.

On trouve des durées vraies comprises entre 4 et 11 heures.

Distribution quasi-normale avec une légère dissymétrie en faveur des gros dormeurs (supérieurs à 9,5 heures de sommeil), ceux-ci étant plus nombreux que les petits dormeurs (inférieurs à 5,5 heures de sommeil).

Mais si les gros dormeurs ont plus d'éveil et de sommeil léger (stade 1 et 2) plus de SP mais autant de SLP que les petits dormeurs, ceci met en évidence deux conclusions importantes.

1. La quantité de SLP obtenue par nuit est une grandeur essentielle.
2. La quantité de SP apparaît au contraire comme variant beaucoup entre les individus.

Horaires spontanés de sommeil.

La distinction entre «gens du matin» et «gens du soir» a des bases biologiques certaines. Quand les obligations sociales peuvent se relâcher (situation avec de faibles synchronisateurs) on constate que les sujets du matin retardent peu leur heure de lever, mais que, par contre, les sujets du soir la retardent avec une énorme dispersion selon les individus.

Les deux groupes se distinguent par le moment où l'endormissement survient sur la partie descendante de la courbe de température. Chez les gens du matin l'endormissement survient en moyenne plus tôt sur cette courbe que celui des gens du soir. Les caractéristiques du sommeil, par contre ne présentent pas de différence significative entre les groupes.

Extraits de : «Physiologie du sommeil». O. BENOIT Paris 1984
«Le sommeil normal chez l'homme» par J. Forêt)

Paul MASSEIN

*La Commission Plaisance remercie très vivement les
Commandants :*

*ALLARD, ARBEILLE, BARBANCON, CAUCHY,
DELARUELLE, HENRY D'AULNOIS, LAURENT, LE
COZ, LE GALL, LEYDIER, QUIQUET, RAOULT,
SACONNEY, SALVY, TURQUET, VAN DAMME,
YVONNOU,*

*pour leur participation active au stand de l'association pen-
dant la durée du Salon Nautique de Paris. Elle tient à leur dire
que grâce à eux l'action de l'AFCAN dans le milieu de la Plai-
sance a été très active et appréciée.*

*Elle ne peut souhaiter qu'une participation encore plus
nombreuse aux prochaines manifestations où l'AFCAN sera
présente.*

Compte-rendu de la réunion AFCAN-Météorologie Nationale du 8 novembre 1988

Une réunion entre le Centre Départemental de la Météorologie Nationale et l'AFCAN a été organisée le 8 novembre 1988 à l'initiative de la Commission AFCAN-PLAISANCE.

Un contact avec M. FONS, Directeur du Centre avait été pris lors des OCEANIDES à BREST au printemps 1988.

M. Pons accueille chaleureusement notre groupe d'une vingtaine de capitaines qui s'étaient donné rendez-vous à l'aéroport de Guipavas.

La matinée se déroule par une visite du Centre sur les principaux thèmes :

- Surveillance des paramètres du temps.
- Réceptions des informations des autres stations.
- Prévisions.
- Images de synthèse.
- Radar météo du Centre.

Un lâché de ballons sonde météo clôture cette visite passionnante.

Etaient présents à cette réunion :

- Région W2 : Les Commandants Le Pollès, Guibert, Le Flao, Ruffloch, Cloarec, Renard, Prual, Bureller, Loison, Busiau, Yvonnou, Caudan.

- Région W3 : Les Commandants Barillou, Loiseau, Bourbeillon, Melenec, Langlais, Adam, Ruysen.

- Météo : Mrs Fons, chef de centre Guipavas ; André, Rennes ; Bourdette, DG Paris ; Le Vouvech, Brest Port ; Le Lann, Brest ; Porhel, Brest ; Paugam, Brest ; Creach, Rennes.

Après un agréable repas où l'AFCAN invite les Ingénieurs et les Techniciens du Centre, ainsi que les représentants de la Direction de Paris, une réunion-débat réunit tous les participants autour d'une table dans la salle de réunion de l'aéroport.

La presse régionale avait été convoquée, et la réunion s'ouvre sous la présidence de M. FONS qui se félicite de l'initiative de l'AFCAN, à confronter pour la première fois des Capitaines de navires et des Ingénieurs de la Météo Marine.

Le Cdt YVONNOU ouvre les débats en regrettant vivement que les cartes météo ne soient plus reçues sur les fac-similés des navires en Europe.

A cette remarque l'ingénieur porte-parole de la Direction de la Météorologie Nationale à Paris répond que, devant les tarifs pratiqués par les PTT, la Direction de la Météo avait pris la décision de ne plus transmettre de telles informations. Tout en regrettant un tel état de fait, elle considère également que la couverture météo est

bien faite par les bulletins. Cependant la question reste à l'ordre du jour et de nombreux usagers maritimes n'y trouvent pas leurs comptes... elle est actuellement soumise à un arbitrage ministériel.

L'avenir pourrait se situer dans les transmissions de données fournies par le réseau INMARSAT, ces données servant, à bord, à tracer les cartes.

Le projet METEO CARTES qui seront des documents de forme GRAPHIQUE a été également évoqué, il ne nécessite pas d'équipement télématique.

La France n'est pas la seule à abandonner les transmissions des cartes reçues sur un fac similé. L'émetteur de BRACKNELL est également arrêté.

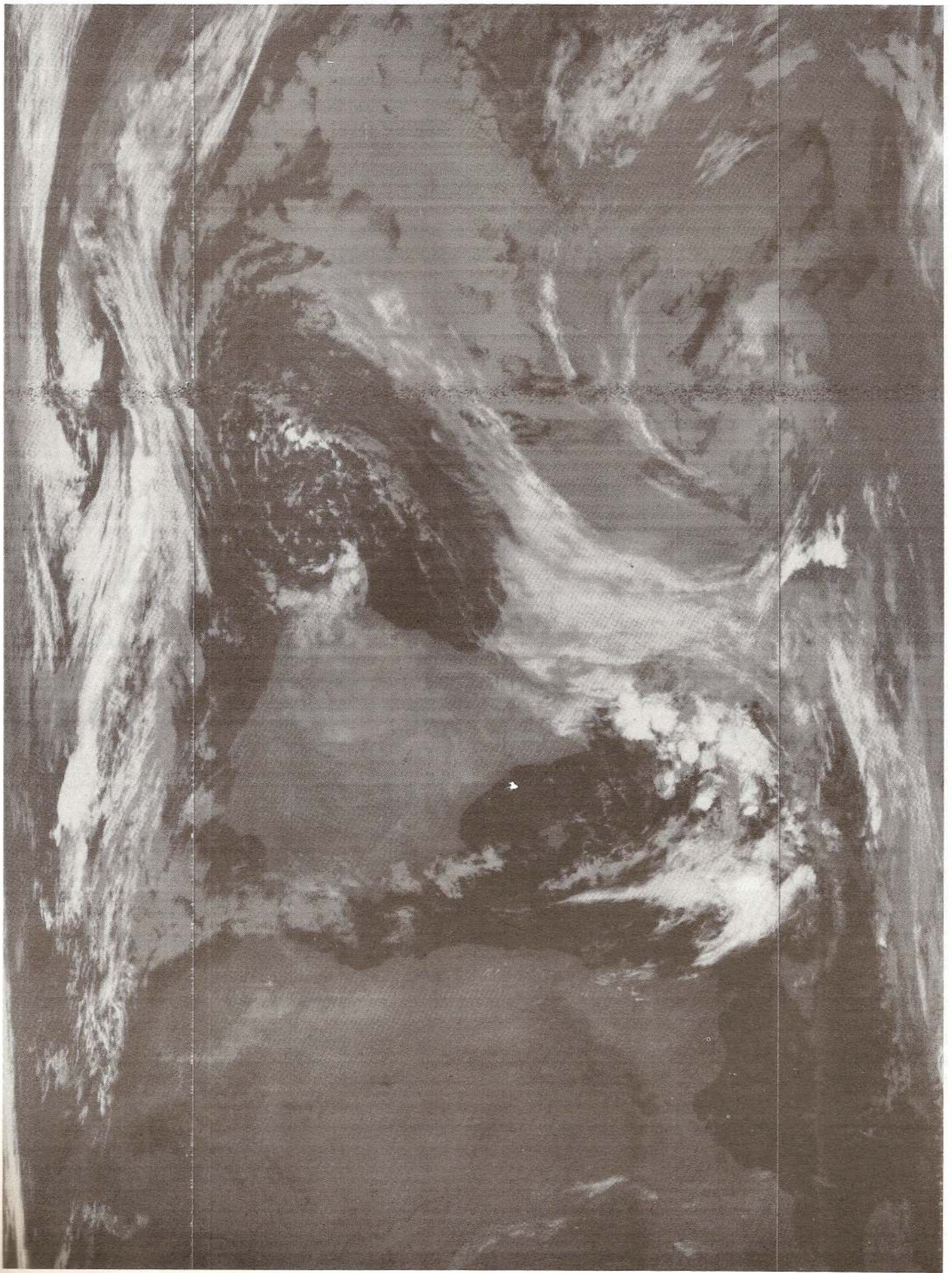
A une question sur les cartes transmises par l'URSS, la réponse fut que les émetteurs russes sont très puissants et deux analyses complètes de 0 h à 12 h GMT donnent de parfaites situations hémisphériques. Bien que certaines situations peuvent appa-

raître paradoxales - l'exploitation de ces cartes par la Marine Nationale, par exemple - il n'en reste pas moins vrai que ces cartes apparaissent comme étant les plus fiables en Europe...

LA ROTA continue cependant à transmettre des cartes, sans doute pour la 6ème flotte US.

Les stations POMMAR à bord des navires sélectionnés a ensuite été évoquée et certains navires modernes sont dotés de la seconde génération de ces stations. Elles permettent de travailler plus rapidement pour ce qui est des observations des vents, températures, etc. Elles sont également dotées d'un mini calculateur FX 790 P CASIO qui permet certaines opérations pour la température du thermomètre humide et le point de rosé. La troisième génération apparaîtra au début des années 1990. L'intervention humaine restera cependant nécessaire pour coder les nuages... Plusieurs groupes d'observations seront transmis à terre automatiquement.

Il faut savoir que la météorologie



Nationale installe GRATUITEMENT ces stations à bord. Seuls reviennent à l'Armateur la partie câblage et installation des mats des capteurs.

Quelques critiques constructives sur les informations fournies par les stations POMMAR 2 se sont portées sur le non amortissement des infos concernant la direction du vent, comme on peut le trouver actuellement sur le matériel fourni par la Plaisance.

Devant la diminution rapide du nombre de navires français sélectionnés, une question a été posée pour savoir si les BOUEES ou les SATELLITES pouvaient remplacer un observateur à la mer. La réponse est «non» et elle ne peut que nous satisfaire...

La question du ROUTAGE METEO dont votre AFCAN INFOS s'est fait écho, a été ensuite abordée. Il est maintenant évident que certains trajets maritimes peuvent bénéficier d'un routage à la condition qu'il tienne compte des éléments du navire, c'est-à-dire de ses caractéristiques de vitesses suivant les situations. Ceci nécessite de nombreux capteurs sur le navire routé et l'installation d'une intelligence artificielle qui stocke les informations, vent, houle, roulis, vitesse, tirants d'eau, chargement, assiette, etc. pour s'en servir par la suite dans des conditions précédemment rencontrées par le navire routé. La C.G.M. aurait-elle établi un projet sur un tel routage et elle est actuellement

acheteur de données informatiques produites par la METEO NATIONALE.

Monsieur FONS, passionné par le sujet, pense qu'à moins d'établir une collaboration étroite entre :

- Les ingénieurs de la METEOROLOGIE NATIONALE,
- Les Capitaines de navires,
- Les Armateurs,
- Les transitaires,
- Les agents maritimes, etc.,

il ne peut pas exister de routage cohérent. En effet à quoi servirait de router un navire pendant six jours, si on doit attendre sur rade, par un manque subit de place à quai...

Il est intéressant de noter que des routages sont établis par les services nationaux de la météorologie nationale en HOLLANDE et en GRANDE BRETAGNE et que ces services en font commerce...

Une discussion animée nous a donné la chance de comprendre que ces routages ne tenant absolument pas compte des caractéristiques des navires routés, sont recherchés par certains AFFRETEURS qui les imposent dans les CHARTE-PARTIES, pour de simples raisons d'ASSURANCE DE LA CARGAISON vis-à-vis des conditions rencontrées.

Ces soi-disant routages ne sont pas établis pour RENTABILISER un navire, mais pour que l'affrèteur dégage sa responsabilité devant celle du Capitaine qui n'aurait pas suivi exactement la route prévue par un

organisme à terre qui, bien évidemment, ne peut pas juger sur place des conditions rencontrées par le navire «routé».

Rendez-vous est donc pris entre les CAPITAINES DE L'AFCAN et les INGENIEURS de la METEOROLOGIE NATIONALE pour établir un cahier des charges et soulever un nombre extrêmement vaste de questions et des problèmes, pour tenter d'établir une logique des besoins des uns et des autres. Une première mesure pourrait se concrétiser par la forme d'un questionnaire transmis aux Capitaines de navires et qui retracerait les idées de chacun sur cette passionnante question, avant d'entamer un premier débat.

Monsieur FONS a également été averti de notre désir de voir un Capitaine de l'AFCAN siéger au Conseil Supérieur de la METEOROLOGIE NATIONALE, et il en a pris bonne note. Ce Capitaine deviendra un interlocuteur privilégié de la METEO.

Le débat se terminant vers 17 h, chaque Capitaine présent se félicitait de l'intérêt d'avoir abordé un tel sujet avec lequel il vit ou a vécu dans son métier. Il est cependant regrettable que les Capitaines en activité qui peuvent apporter beaucoup à un tel débat n'aient pas jugé utile de se déplacer pour participer à une telle réunion où l'AFCAN est forcément partie prenante.

Louis-Alain YVONNOU.

LA PRÉVISION DU TEMPS

par Michel Jarraud et Jean-François Geleyn

La prévision du temps est et restera quoi qu'il arrive un défi scientifique permanent.

Non seulement les météorologistes ne disposent que d'un seul laboratoire expérimental, l'atmosphère, sur lequel ils n'ont guère d'influence, mais en plus ce laboratoire ne reproduit jamais deux fois de suite la même situation.

Que ce soit pour prévoir à quelques minutes près l'heure d'arrivée d'une averse ou une semaine à l'avance l'approche d'une vague de froid, le prévisionniste se trouve devant une avalanche de données éminemment périssables qu'il faut collecter, vérifier et traiter dans les meilleurs délais. Sa tâche s'apparente à une course de vitesse sans fin, dont les résultats sont sans répit jugés par « Monsieur tout le monde » pris de passion pour tout ce qui touche le temps. Aussi malgré des prévisions en constante amélioration, le météorologiste ressent les prémices d'une pression croissante, face à un public de plus en plus exigeant qui a tendance à le transformer en accusé à la moindre incartade de l'atmosphère.

CE QU'ON A SU PRÉVOIR...

LA TEMPÊTE DES 15-16 OCTOBRE 1987

Il faut sans doute remonter à 1762 pour retrouver trace d'une tempête comparable à celle qui balaya la Bretagne, la Normandie, la Manche et une partie du sud de l'Angleterre : en de nombreux points du littoral le vent a soufflé à plus de 180 km/h (en instantané). Des vagues de 12 à 18 mètres furent observées sur la Manche avec des surcotes dépassant 1,5 à 2 mètres par endroits. Les dommages en Bretagne et en Normandie ont été estimés à plus de dix milliards de francs (forêts détruites de 30 à 50 %, cultures ravagées, ports de plaisance transformés en cimetières d'épaves, bâtiments endommagés, réseaux téléphonique et électrique partiellement démantelés...). Malgré tout cela, les pertes en vies humaines ont été extrêmement faibles en France (deux personnes seulement sont mortes directement victimes de la tempête), si l'on tient compte de la violence exceptionnelle des événements ; et surtout, aucune perte n'a été déplorée en mer. Il ne fait guère de doute que les prévisions émises par la DMN ont contribué à cet état de fait. Dès le lundi 12 octobre, le bulletin à cinq jours de la DMN faisait mention d'une aggravation pour le jeudi

15 avec un fort renforcement des vents. Le lendemain, on annonçait une tempête en Manche et sur la Bretagne. Enfin, le mercredi 14, un communiqué spécial était envoyé à tous les services de sécurité et les médias, annonçant des vents dont les rafales pourraient atteindre et dépasser 150 km/h sur les zones littorales et 100 km/h dans l'intérieur du pays.

Malgré une certaine sous-estimation de la force exceptionnelle des vents, la qualité de ces prévisions et leur rôle préventif ont été largement reconnus. Les avertissements lancés du lundi au mercredi n'ont été possibles que grâce aux sorties des modèles numériques. Sans eux les prévisionnistes n'auraient sans doute pas pu prévoir la tempête et sa violence plus de quelques heures avant son arrivée. Il est par contre à peu près certain que, sans les prévisionnistes, l'aspect exceptionnel n'aurait pas été prévu : les sorties directes de modèles donnaient des vents ne dépassant pas 70 à 90 km/h. En outre et surtout, l'avis de violente tempête aurait sans nul doute été annulé le jeudi 15 octobre dans la matinée avec les conséquences désastreuses qu'on imagine...

...CE QU'ON NE SAURA (PEUT-ÊTRE)

JAMAIS PRÉVOIR

Le 17 août 1986, un orage d'une extrême violence se produisit en cours d'après-midi au-dessus du département du Cher et se déplaça ensuite vers la Charité-sur-Loire. A l'ouest de cette ville, les cumulo-nimbus qui se développent en moins d'une heure s'accompagnèrent de vents très violents et de chutes de grêle exceptionnellement importantes causant un mort, de nombreux blessés et des dégâts très importants. Malgré la violence du phénomène, celui-ci fut très localisé dans l'espace et dans le temps, et il est peu probable qu'on puisse jamais faire mieux que d'annoncer des risques plus ou moins importants d'orage (ce que l'on a fait), sans pouvoir prévoir leur intensité ou leur trajectoire de manière précise. Il en va de même des tornades qui affectent assez régulièrement telle ou telle commune et dont la dimension est telle qu'elles échappent et échapperont souvent à toute détection.

CE QUE L'ON N'A PAS SU PRÉVOIR, MAIS...

LA LIGNE DE GRAINS DU 7 JUIN 1987

Le 7 juin 1987, dimanche de Pentecôte, le littoral du Sud-Ouest a été touché par un phénomène exceptionnel sous nos latitudes, ce qu'on appelle une ligne de grains : une bande nuageuse large de quelques kilomètres seulement et longue de plus de deux cents kilomètres, associée à des vents extrêmement violents, s'est détachée à l'avant d'un front froid, juste avant que celui-ci n'atteigne la côte Atlantique (à laquelle il était pratiquement parallèle). La soudaineté de l'événement en a accentué le caractère destructeur (cinq morts, quatre disparus, des dizaines d'embarcations coulées ou drossées à terre).

Les premiers bulletins spéciaux ne furent envoyés que lorsque le phénomène eut été détecté sur les échos du radar de Bordeaux, c'est-à-dire moins de vingt minutes à l'avance, ce qui ne laissait guère de marge de manœuvre. Ce phénomène était-il prévisible d'un point de vue

théorique (la question d'un point de vue pratique ayant hélas reçu une réponse négative)? Des études approfondies utilisant les outils actuellement disponibles en mode recherche ont donné des résultats prometteurs et montré en particulier l'importance d'une analyse et d'une modélisation à échelle fine disposant des données satellites les plus fraîches.

On peut donc dire que ce type d'événement n'est pas aujourd'hui à la portée des systèmes de prévision numérique opérationnels, et que seule une surveillance avec des moyens de mesure et de communication renforcés aurait pu permettre de donner l'alerte plus tôt. En revanche, tout laisse à penser qu'avec des moyens de calcul plus puissants et des techniques d'analyse/prévision numérique plus développées, on pourra prévoir sinon le cas particulier d'une telle ligne de grains, du moins les conditions favorables à son développement.

EN CONCLUSION...

La prévision du temps, reste une science jeune, en plein développement et en progrès continuels, mais dont la complexité est telle qu'elle requiert des moyens considérables. C'est une science à l'écoute permanente des besoins des usagers, qui malgré l'ampleur des moyens nécessaires représente l'un des meilleurs placements pour l'économie d'un pays, économie de plus en plus dépendante des caprices du temps et donc de leur prévision. Souhaitons enfin que malgré les enjeux de plus en plus considérables, la prévision du temps reste, comme elle l'a été depuis plus d'un siècle, un domaine privilégié de coopération internationale pour le bénéfice commun de tous les pays de la planète. ■

A L'ÉCHELLE DU MOIS: DES PRÉVISIONS PROBABILISTES

La prévision a connu un renouveau d'intérêt considérable, depuis que la puissance de calcul disponible sur les superordinateurs (Cray XMP, Cray 2, Cyber 205, etc.) permet d'utiliser pour ce problème les modèles de circulation générale de l'atmosphère, initialement développés pour la simulation du climat.

L'une des difficultés fondamentales vient de ce que le principe de la prévision mensuelle n'est pas de même nature que celui de la prévision à quelques jours d'échéance. Cette dernière est une prévision déterministe, en ce sens que le modèle numérique permet de déterminer, à partir d'une situation météorologique observée à un instant donné, les valeurs futures des paramètres atmosphériques au cours des jours suivants. Bien entendu cette prévision est de moins en moins fiable au fur et à mesure que progresse l'échéance de la prévision et on considère qu'actuellement ces prévisions perdent leur utilité au-delà de cinq ou six jours d'échéance. Diverses études théoriques et empiriques de la croissance des erreurs au cours de la prévision ont permis de montrer que le temps de doublement des petites erreurs est d'environ trois jours, ce qui conduit à admettre l'existence d'une limite maximale de l'ordre de trois semaines pour les prévisions déterministes. Au-delà de cette limite, on ne peut plus envisager que des prévisions probabilistes, c'est-à-dire qu'il n'est plus possible de prévoir l'instant précis où va se produire un phénomène, mais seulement la probabilité qu'il se produise dans un certain intervalle de temps. Cette notion de probabilité se trouve donc être à la base de la formulation même des prévisions mensuelles. L'application de ces principes conduit à ne plus chercher à prévoir les valeurs précises des paramètres météorologiques à un instant donné, mais seulement des quantités statistiques telles que des moyennes ou des probabilités. On rejoint donc le domaine de la climatologie, et on peut considérer les prévisions mensuelles comme des prévisions climatiques à courte échéance. Les données climatologiques sont fréquemment utilisées en pratique comme une base à la formulation de prévisions mensuelles probabilistes. En l'absence d'autres éléments d'information, il est tout à fait rationnel de se référer à l'expérience passée et de considérer que la probabilité d'occurrence d'un événement est celle fournie par les observations climatologiques des années précédentes. Cette prévision par la climatologie reste la référence en matière de prévision mensuelle. Les autres méthodes de prévision mensuelle n'auront de l'intérêt que si elles apportent un supplément d'information par rapport à la simple prévision climatologique, autrement dit, si elles permettent de prévoir les probabilités d'anomalies par rapport à la climatologie.

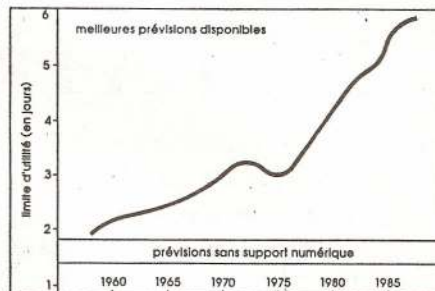
Ces anomalies climatiques peuvent provenir de régimes particuliers de la circulation générale de l'atmosphère, ou bien de conditions aux limites qui diffèrent d'une année sur l'autre. Sur les océans en particulier, on observe fréquemment la présence dans certaines régions de températures plus chaudes ou plus froides que la normale, et leur persistance pendant des durées qui peuvent atteindre parfois plusieurs mois. A la suite des travaux entrepris dès les années 1950 par Jerome Namias aux Etats-Unis, de nombreuses études empiriques ont été consacrées à la mise en évidence des corrélations entre les conditions en surface et la circulation atmosphérique, ou des téléconnexions (relations à distance) entre les conditions climatiques de plusieurs régions du Globe. Des expériences effectuées avec divers modèles atmo-

sphériques ont confirmé que des anomalies thermiques de l'océan pouvaient, en modifiant les échanges de chaleur et de vapeur d'eau entre l'océan et l'atmosphère, exercer une influence à long terme sur la circulation de l'atmosphère et le climat. Les bases physiques et statistiques permettant de formuler le problème de la prévision climatique ayant été clarifiées, plusieurs centres de recherche ont entrepris d'y appliquer les modèles numériques de circulation de l'atmosphère les plus complets et les plus performants, et d'effectuer des tentatives expérimentales de prévision mensuelle. Parmi ceux-ci, on peut citer le Geophysical Fluid Dynamics Laboratory (GFDL) aux Etats-Unis, le Meteorological Office (UKMO) en Grande-Bretagne, le Centre européen de prévisions à moyen terme (CEPMMT) à Reading, et en France le Laboratoire de météorologie dynamique (LMD) et le Centre national de recherche météorologique (CNRM - Météorologie nationale).

Les approches adoptées par les différents centres ne sont pas toutes identiques. Le CEPMMT par exemple a choisi d'effectuer ses expériences avec un modèle à très forte résolution spatiale et se limite à effectuer chaque mois deux expériences de prévision jusqu'à trente jours d'échéance à partir des situations observées pendant deux jours consécutifs situés vers le milieu du mois. Le CNRM a choisi de mettre d'avantage l'accent sur l'aspect probabiliste de la prévision mensuelle et de fonder celle-ci sur un ensemble de plusieurs simulations effectuées avec un modèle en résolution plus faible. Après avoir mis au point la méthode sur des expériences de simulation des anomalies observées au cours des mois de janvier 1981 à 1985, une première expérience de prévision mensuelle en temps réel a été effectuée pour le mois de février 1988. Cette prévision a été formulée à partir d'un ensemble de neuf simulations d'une durée de quarante-cinq jours. Un ensemble de quatre simulations partant des observations du 15 janvier de 1984 à 1987 a permis d'établir une climatologie de référence du modèle pour le mois de février. Ensuite à partir des situations observées à 0 h et à 12 h TU les 14 et 15, et à 0 h TU le 16 janvier 1988, on a effectué cinq prévisions jusqu'à la fin du mois suivant.

Compte tenu de la persistance des températures de la mer on a fait l'hypothèse que l'anomalie moyenne de température de la mer, au cours de cette prévision était égale à l'anomalie observée en chaque point pendant le mois précédent. Les cinq prévisions qui partent toutes de situations observées sont donc aussi probables les unes que les autres. En étudiant leur écart et leur dispersion par rapport à la climatologie de référence du modèle, on peut ainsi formuler une prévision probabiliste. Cette prévision est présentée sous la forme de cartes donnant en chaque point la probabilité qu'a l'anomalie mensuelle de température d'appartenir à trois catégories: une catégorie intermédiaire qui comprend en moyenne 60 % des cas et deux catégories extrêmes représentant chacune 20 % des anomalies les plus chaudes ou les plus froides. Les résultats obtenus sont très encourageants, mais il s'agit pour l'instant de prévisions encore expérimentales. Il sera nécessaire de les poursuivre sur une période suffisamment longue et de les vérifier au moyen de tests statistiques précis et appropriés à la nature probabiliste du problème, pour mettre en évidence les améliorations qu'elles apportent par rapport à la simple prévision climatologique usuelle.

Jean François Royer



La qualité et la fiabilité des prévisions s'améliorent lentement mais sûrement et cela à toutes les échelles.

Cette figure illustre l'amélioration de la qualité des meilleures prévisions numériques disponibles de 1955 à 1987. On observe depuis 1975 une période de croissance soutenue: la qualité des prévisions à six jours est actuellement presque aussi bonne que celle des prévisions à trois jours en 1975.

METEO ET MARINE LA DMN

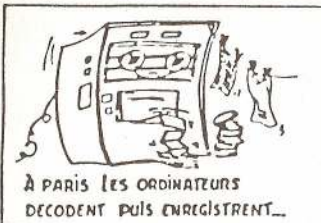
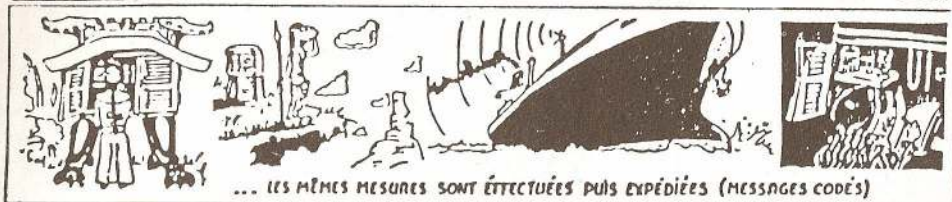
L'assistance marine assurée par la Direction de la Météorologie nationale est partagée entre le service de prévision marine de Paris qui s'occupe du large et du grand large et des services régionaux comme Toulon pour la Méditerranée, ou Brest. Outre des bulletins décrivant l'évolution générale ainsi qu'une évolution plus détaillée par zones, la DMN fournit une assistance plus particularisée dans les domaines variés. Par exemple le remorquage plates-formes pétrolières, nécessite l'exploitation de toutes les ressources des prévisions à moyenne échéance car des vents trop violents peuvent entraîner un chavirement de ces énormes structures. Le remorquage est une opération très délicate qui exige plusieurs jours consécutifs de temps calme. Une autre application en pleine expansion concerne l'assistance aux courses de voile, assistance à plusieurs niveaux: au niveau des organisateurs car les conditions météorologiques peuvent influencer le choix du parcours ou l'heure de départ; au niveau des concurrents qui le demandent afin de les aider à élaborer une tactique de course. La photo B illustre la course de la «Route du Rhum» en 1986 pour laquelle la DMN fournit une assistance spécialisée de renommée internationale. De même les expéditions ou les compétitions en ballon font de plus en plus appel aux prévisions météorologiques tant à court terme pour les calculs de trajectoire destinés à optimiser le trajet qu'à moyen terme pour le choix de la date de départ.



METEOROLOGIE NATIONALE

PREVISION DU PRODUCTEUR AU CONSOMMATEUR...

À 0h00 TU DANS LES 10000 STATIONS DU MONDE ET LES 4000 NAVIRES MARCHANDS SÉLECTIONNÉS...



À PARIS LES ORDINATEURS
DECODENT PUIS ENREGISTRENT...

... EN 90 mn CES MESSAGES
SONT CONCENTRÉS PAR
3 CENTRES MONDIAUX ET
LES COLLECTEURS SONT
REDISTRIBUÉS SUR TOUTS
LES CENTRES RÉGIONAUX



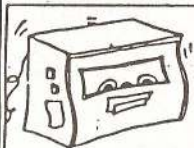
À 1h30
DES TABLES
TRACANTES POINTENT
CES DONNÉES
SUR UNE CARTE...



À PARTIR DE CES
DONNÉES UNE ANALYSE
AUTOMATIQUE ET UN
MODÈLE NUMÉRIQUE
DE PRÉVISION SONT
MIS EN ROUTE SUR UN
TRÈS GROS ORDINATEUR



UN(OU UNE) PRÉVISIONNISTE SITUÉ
LES PERTURBATIONS ET TRACE
LE CHAMP DE PRESSION SUR
LA CARTE POINTÉE.....
LES IMAGES SATELLITES
SONT UNE AIDE PRÉCIEUSE
ET TRANSMETTENT DES IMAGES
DE LA COUVERTURE NUAGEUSE.



PENDANT CE TEMPS
L'ORDINATEUR
TOURNE TOUJOURS...

À 3h00 TU
LA (OU LE) PRÉVISIONNISTE
A FINI L'ÉTUDE
ET LE TRACÉ
DE LA CARTE POINTÉE...



...ET L'ORDINATEUR
TOURNE TOUJOURS

À 3h45 TU

LES RÉSULTATS DU MODÈLE
SORTENT SOUS FORME DE NOMBREUSES
CARTES, UN NOUVEAU MODÈLE
EST LANCÉ TOUTES LES 12 h.



À 4h30 TU

UN (OU UNE)
PRÉVISIONNISTE
ÉLABORE ALORS...



...LES CARTES
DES PERTURBATIONS
PRÉVUES À
L'ÉCHÉANCE 24 h. ET
ULTÉRIEUREMENT
48 h ET 72 h.....



...AUSSITÔT
TRANSMISES
PAR FAC-SIMILÉ
AUX STATIONS RÉGIONALES...



ET DANS
UN PETIT VILLAGE...



...QUE NOUS CONNAISSONS BIEN!



À PARIS
LE (OU LA) CHEF-
PRÉVISIONNISTE
ÉLABORE LA PRÉ-
VISION DU TEMPS



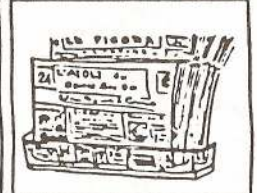
ET FAIT UN EXPOSÉ DE LA SITUATION AU PERSONNEL DES
SUBDIVISIONS CHARGÉES DE LA DIFFUSION DES PRÉVISIONS
(MÉDIA, ASSISTANCE MARINE)

À 5h20 TU

SUR UNE MACHINE
À TRAITEMENT DE TEXTE,
UN (OU UNE) PRÉVISIONNISTE
RÉDIGE UN BULLETIN
TECHNIQUE AUSSITÔT
TRANSMIS À SES HOMOLOGUES...



...DES STATIONS
RÉGIONALES
QUI ADAPTENT
AU NIVEAU LOCAL
LES DOCUMENTS
REÇUS.



UNE SUBDIVISION SPÉCIALISÉE
RÉDIGE LES BULLETINS DESTINÉS
À LA TÉLÉVISION, LA RADIO,
À DES ORGANISMES PUBLICS
OU PRIVÉS...



D'AILLEURS CERTAINS N'HÉSITENT PAS
À NOUS FAIRE PART DE LEUR
SATISFACTION.....

BANDE DESSINÉE MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

PAIMPOL. 22 octobre. «IN MEMORIAM»



*«Ceux qui pieusement sont morts pour la patrie,
«Ont droit qu'à leur cercueil la foule vienne et prie
Victor HUGO*

Nous étions peu nombreux (l'AFCAN, d'ailleurs, ayant été «oubliée» parmi les Associations officiellement invitées) à assister à Paimpol, ce 22 octobre à l'inauguration du monument érigé près de l'ancienne ENMM, à la mémoire des marins marchands FNFL (580 officiers, 4 300 hommes d'équipage, 37 navires) pris dans la tourmente de 1939/45 où nombre d'entre eux ont disparu.

Même si cet hommage est tardif, venant plus de 40 ans après les événements qu'il commémore, il n'était que justice qu'il soit enfin rendu, puis que ces hommes-là, dans des circonstances autant périlleuses pour eux-mêmes qu'elles étaient difficiles et troublées pour le Pays, ont donné à la France le meilleur et le plus pur de notre Marine Marchande.

«La vague ne détruit pas le granit.

*«Vous, les marins de la France Libre, ce que vous avez fait pour la France en poursuivant la lutte
«sur la mer, envers et contre tout, dans le plus grand drame de notre histoire, rien, ni le temps,
«ni les passions ne l'effaceront jamais.*

Je vous salue mes camarades.

Charles de Gaulle

(Phrase gravée au pied de la stèle)

OMI :

COMITE DE LA SECURITE EN MER

Le dernier Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI s'est tenu à Londres du 24 au 28 octobre 1988. Après accord entre notre Président et le Commandant Rouden, suite à une intervention de Monsieur Pinon auprès de Monsieur Villard, l'Armement a accepté de m'envoyer à cette session. Trois sujets principaux y furent traités en groupes de travail.

1. LES PROBLEMES DE PIRATERIE MARITIME.

Il en est sorti un bilan portant sur :

- l'examen des mesures prises,
- une recherche de moyens pour améliorer la mise en œuvre de ces mesures.

Le groupe de travail préconise l'organisation de programmes de formation en matière de sécurité maritime pour les ressortissants de pays n'organisant pas de tels cours ainsi que des séminaires et ateliers régionaux. Ceux-ci auraient pour but :

- La prise de conscience de la nécessité de renforcer la sécurité maritime, l'explication des mesures à prendre et l'encouragement de l'élargissement de leur mise en œuvre,
- le réexamen des méthodes à appliquer à bord et dans les ports afin d'en proposer d'autres en tenant compte des leçons tirées,
- de réfléchir aux avantages des plans de sûreté régionaux.

2. L'ETABLISSEMENT DE DIRECTIVES SUR LA GESTION POUR LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION.

- La proposition du Royaume Uni de désigner un membre expérimenté au sein de la direction, responsable spécifiquement de la sécurité et de la protection de l'environnement n'a pas été approuvée (vus les types très différents de sociétés de navigation, c'est à elles qu'il incombe de choisir les moyens les plus appropriés).

- L'élaboration d'un manuel d'exploitation (proposition UK) est apparue prématurée en considération des dispositions actuelles des divers instruments de l'OMI (reporté 57ème session).

- Directives proposées sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution.

Objet : fournir aux responsables de l'exploitation des navires les bases de gestion en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution. Ces directives s'ajoutent aux prescriptions réglementaires nationales et internationales. On y rappelle les principaux instruments internationaux : (SOLAS. MARPOL. CI lignes de charges. COLREG. STCW...), le rôle de la direction où l'engagement au sommet y est préconisé. Le résultat est lié à l'engagement, la compétence et la motivation de tous. Nécessité pour la compagnie d'élaborer une politique SECURITE et ENVIRONNEMENT et de prendre les moyens pour y parvenir. En particulier il faut faire des bilans périodiques. Le dialogue et la coopération avec les administrations et les organisations professionnelles y sont encouragés. Il en est de même des communications internes aux navires et entre navires et terre. Les accidents doivent être évalués et examinés en vue d'en prévenir la répétition. Nécessité de personnel en nombre suffisant et compétent. On y rappelle que le Capitaine est l'ultime responsable de la sécurité de l'exploitation et qu'à ce titre il doit connaître les normes appropriées, s'efforcer de les appliquer et se faire aider par la compagnie. On y rappelle ses devoirs en cette matière. De son côté, la compagnie doit remédier aux

défectuosités signalées par les Capitaines et en informer l'Administration et la société de classification (Cf ss 4.10).

Quelques lignes sur les devoirs de l'équipage en ce domaine et sur la nécessité de programmes d'exercices.

On y rappelle aussi qu'il convient d'observer consignes et directives internationales, nationales, les règles des sociétés de classification, etc.

Ce projet de DIRECTIVES approuvé par le C.S.M. sera soumis à la seizième session de l'assemblée pour adoption.

3. PROJET D'AMENDEMENTS A SOLAS 74 ADOPTE PAR LE CSM.

Entrera en application le 29 avril 1990 (à moins qu'il n'y ait eu avant le 29 octobre 1989 une opposition recevable des états contractants).

REGLE 8 : Stabilité des navires à passagers après avarie. Certains aspects de cette règle sont en reformulation, l'objet étant d'imposer trois critères relatifs à la stabilité après avarie :

Bras de levier de redressement suffisant.

Aire sous tendue par la courbe de stabilité statique suffisante

Arc suffisant de stabilité positive.

Documents : Autre point de cette règle : le Capitaine doit avoir en sa possession les «KG» ou les «GM» minima admissibles pour une gamme de déplacements et d'assiettes couvrant toutes les conditions d'exploitation.

Détermination du TE : Les échelles des tirants d'eau doivent être la référence, mais si la lecture en est difficile, on doit utiliser un dispositif du genre téléjauge ou tout autre moyen fiable.

Calculs réglementaires : après le chargement et avant l'appareillage, le Capitaine doit déterminer l'assiette et la stabilité du navire et noter que le navire est bien conforme aux critères de stabilité énoncés par ailleurs (Possibilité d'utiliser un calculateur de chargement et de stabilité ou tout autre dispositif équivalent).

REGLE 20 : Fermeture des portes de chargement.

Elle reprend les dispositions britanniques avec une certaine latitude laissée au Capitaine. Obligation est faite de consigner les heures d'ouverture et de fermeture de ces portes, dans le journal de bord (ceci concerne les navires à passagers).

REGLE 22 : Tous les cinq ans, visite du navire à l'état lège (tous navires à passagers) pour contrôler déplacement lège et position longitudinale du centre de gravité. Lorsque l'on constate un écart de plus de 2% sur le déplacement lège ou 1% L pour la position longitudinale de G, le navire doit subir une expérience de stabilité.

*Les Grand Vents,
Le 2 novembre 1988*

Cdt M. VIAUD

COLLOQUE INTERNATIONAL DE BREST : LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET LA MER

ORGANISE PAR LE CENTRE DE DROIT ET D'ECONOMIE DE LA MER
(C.E.D.E.M.)
LES 6, 7, 8 OCTOBRE 1988

Les travaux de cette manifestation étaient répartis sur trois commissions :

1. Gestion des ressources.
2. Environnement.
3. Transports maritimes.

Monsieur Mellick s'était fait représenter par l'Amiral Gagliardi, président de la mission interministérielle de la Mer.

Ne pouvant participer à toutes les commissions j'ai naturellement choisi les Transports Maritimes, dont le Président était Monsieur Jürgen Erdmenger, Directeur Général des transports à la commission des communautés européennes. Les rapports introductifs furent présentés par les Professeurs Bauchet de Paris I et vice-président du CSMM et Bonassies d'Aix-Marseille III.

Tout au long des débats entre éminents spécialistes en économie et en droit je me suis efforcé de relever les chiffres et réflexions qui m'ont le plus frappé. Il faut cependant reconnaître qu'il s'agissait d'une tâche ardue, aussi pour ceux qui pourraient s'intéresser de près à ces problèmes, je joins à mon exposé, la liste des communications écrites dont la majeure partie a fait l'objet de discussions au cours du colloque. Ces exposés sont disponibles au S.G.

L'introduction relève l'importance du transport maritime dans la «Péninsule» européenne qui sans la mer n'aurait pas de commerce extérieur possible :

90% du commerce extérieur de la CEE est effectué par mer.

A l'intérieur, 1/3 des 750 millions de biens transportés, le sont par mer.

Le transport de passagers intercommunautaire est un élément très important du trafic maritime.

En ce qui concerne la politique maritime de la CEE, on peut considérer cinq objectifs principaux :

1. L'accès libre au marché mondial.
2. La responsabilité envers les pays en voie de développement concurrence loyale sur le marché mondial.
3. Promotion de la flotte communautaire, lutte contre les coûts élevés.
4. Dimension sociale. Progrès social à l'intérieur de la Communauté. (La CEE ne doit pas avoir une flotte sans marins européens. C'est un élément plus important que d'avoir un pavillon européen).
5. La sécurité maritime.

Dans l'introduction générale, on relève également quelques chiffres intéressants :

Le transport maritime par flotte européenne représente 30% du commerce intra-CEE pour 70% il y a 8 ans, et 70% du trafic extra-communautaire.

30% de la consommation de pétrole de la communauté sont transportés par mer.

La CEE est le 3ème importateur mondial.

A propos de la construction de l'Europe, Monsieur P. Daillier estime que les fondements juridiques ne sont pas satis-

faisants au niveau politique, on s'est contenté d'utiliser les interdépendances des états.

Les travaux de la commission n° 3 commencèrent en fin d'après-midi du 6 par l'exposé de M. le Professeur Bauchet, économiste :

«La filière maritime est-elle perdue pour l'Europe ?».

Cette étude serait trop longue à résumer ici, plutôt que d'en aborder les raisonnements les plus importants, je préfère en rapporter quelques points qui me paraissent nous concerner :

Je cite : «Dans le domaine de l'armement, les différences de coûts des équipages restent un élément important. Quel que soit le caractère très approximatif des informations reçues, les rémunérations semblent 2 à 3 fois supérieures en Europe qu'en Corée, à Hong-Kong ou en Malaisie, mais inférieures à ce qu'elles sont au Japon. Cependant cette différence serait en Corée plus qu'à moitié compensée par des charges d'assurance beaucoup plus élevées en raison des risques que font courir des équipages moins expérimentés et des charges financières dans un pays lourdement endetté».

«Au terme d'une analyse qu'il faudrait d'ailleurs étendre à d'autres pays que la France, il apparaît que la délocalisation n'est ni un hasard ni une nécessité liée à des avantages comparatifs. C'est le résultat de politiques plus ou moins conscientes des Etats qui laissent vieillir des branches qui ne sont pas, par nature, vieilles».

Par ailleurs, le professeur Bauchet a souligné l'importance de la technologie en ce qui concerne la compétition avec les marines des pays moins développés mais en précisant que le facteur humain est néanmoins essentiel.

Le vendredi 7

La commission se fixe un programme :

1. Droit communautaire.
2. Code de conduite.
3. Promotion de la compétitivité intérieure et extérieure.
4. Sécurité et géostratégie.

1. Monsieur le Professeur Bonassies parle de l'application du traité de Rome. Le droit communautaire fait apparaître la notion de Bénéficiaire (Communication de Mme Odier). Les bénéficiaires étant l'Armateur, le Chargeur, le Personnel, comment se définit l'armateur européen quand il suffit d'avoir son siège social en CEE pour avoir les mêmes droits que les états membres.

Problème du pavillon : il y a en quelque sorte association entre l'armateur et le pavillon, on ne peut donc éviter de définir le pavillon si l'on veut que la politique maritime européenne soit également définie.

2. Accords bilatéraux. Trois ou quatre états européens seulement sont concernés par ces relations privilégiées. La Côte d'Ivoire définit clairement sa position : s'il existe un accord bilatéral avec un état européen et que celui-ci décide de partager cet accord avec d'autres états membres de la CEE, l'état africain conserve sa participation à l'accord inchangée.

3. Compétitivité : Sur le plan social il existe deux Europes : si l'on compare les coûts sociaux en prenant la base 100 pour la France, on aboutit aux résultats suivants :

moyenne de l'Europe du nord : 75/80
Europe du sud : 50/55
Kerguelen : 50/60
Complaisance : 40

l'harmonisation des critères de sécurité sur les navires est indispensable. Elle se réalise actuellement. (La France reste surprotégée sur ce plan).

La compétitivité des marins européens pourrait être améliorée en adoptant des mesures socio/fiscales que les états semblent réticents à prendre, en grande partie parce qu'ils ne veulent pas favoriser le seul secteur maritime.

4. Stratégie : Se référer à la communication de Monsieur G. Touret, Secrétaire Général du CSMM : les enjeux stratégiques rattachés au maintien d'armements nationaux dans la CEE.

D'une façon générale les intervenants ont bien insisté sur la nécessité d'une marine marchande appartenant à des états européens.

Actuellement l'Europe ne possède plus assez de navires marchands pour assurer son propre approvisionnement en cas de conflit et remplir une mission de guerre. Certains états européens commencent à se préoccuper sérieusement de ce problème.

Au cours de ce colloque le «Pavillon Européen» a bien sûr été évoqué. Mais pour qu'un pavillon existe il faut qu'il corresponde à une réglementation. Il serait donc nécessaire de bâtir un règlement communautaire concernant le transport maritime. Tout ce que j'ai entendu et cru comprendre au cours des différents débats de ce colloque me pousse à penser que l'Europe des transports maritimes naîtra plutôt d'accords commerciaux entre les armateurs que d'une entente au niveau des états se traduisant par un règlement commun, et donc un pavillon.

J'ai remarqué que le rapporteur de la synthèse générale prônait également la technologie comme moyen de compétition parce qu'elle permettait de réduire la main d'œuvre, sans toutefois mentionner le danger qu'il y aurait de perdre un certain savoir-faire indispensable à la compétitivité de navires sophistiqués.

A mon avis on peut aussi parler d'une prise de conscience des intervenants quant à la nécessité de conserver une flotte battant le pavillon des états européens qui s'avère nécessaire en cas de conflit.

Les pavillons bis sont juges peu sécurisants même pour les armateurs (une situation provisoire).

Le profane que je suis peut difficilement jouer les oracles, mais je quitte ce colloque avec le sentiment que l'Europe des transports maritimes sera difficile et longue à mettre en place, et qu'elle naîtra du manque de réglementation qui obligera les sociétés à passer des accords qui serviront de base au règlement européen.

A. TROCHERIS

LISTE DES COMMUNICATIONS ECRITES DISCUTEES DANS LA COMMISSION 3 : TRANSPORTS MARITIMES

Marc ABEILLE, directeur général adjoint, SECRETAMA (France) :
«Politique communautaire, révision du code. Que devient le bilatérisme?».
Jacques ABEN, maître de conférences, université de Montpellier,
et Jean-Pierre MAURY, assistant, université de Perpignan :
«La sécurité des approvisionnements de l'Europe»
Jean-Jacques ADAM, responsable de la section transports et approvisionnements de l'OTAN.
«L'utilisation planifiée des transports maritimes entre les états membres de la CEE et leurs partenaires de l'OCDE».
Jill AUSSANT, conseiller juridique auprès du conseil des communautés européennes.
«Perspectives d'une coopération maritime entre les états membres de la CEE et leurs partenaires de l'OCDE».
Jean-Pierre BEURIER, maître de conférences, université de Bretagne Occidentale.
«La question des pavillons bis dans la CEE».
Jean-Marie BOILEDIEU, président de la conférence COWAC, délégué général pour l'Afrique, Compagnie DELMAS-VIELJEUX.
«L'application du code de conduite à l'Afrique».
Pierre BONASSIES, professeur, université Aix-Marseille III
«Le règlement communautaire sur la concurrence en matière de transports maritimes».
Abder Rahman BOUAYAD, directeur de la division transports maritimes CNUCED, et Peter FAUST, fonctionnaire international CNUCED
«Perspectives d'évolution du code de conduite».
Joël BOUDANT, maître de conférences, université de Nantes.
«La lutte contre les pratiques tarifaires déloyales des armements des pays tiers»
Jean-Yves DE CARA, maître de conférences, université de Lyon III
«L'affirmation du droit d'établissement et de la libre prestation de services dans les transports maritimes».
Bernard DUJARDIN, directeur de la flotte de commerce, ministère de la mer (France).
«Les mesures de promotion des flottes de commerce dans la CEE»
Thiébaud FLORY, professeur, université de Lille II.
«La CEE et les services liés aux transports maritimes dans la perspective de l'Uruguay-Round et de l'échéance de 1992».
Jean LABAT, administrateur de la société navale de l'ouest.
«Bilan de l'application du code de conduite par la CEE»
Danielle LE BIHAN, maître de conférences, université de Rennes II et Joël LE BULLENGER, maître de conférences, université de Bretagne occidentale.
«Les accords bilatéraux au regard du droit communautaire».
Bernard MERCADAL, professeur au CNAM (France)
«Le cabotage dans la perspective de l'achèvement du marché intérieur»
Catherine MOUGIN, maître de conférences, université de Rennes I.
«Vers une harmonisation des législations fiscales européennes dans le secteur des transports maritimes».
Françoise ODIER, responsable du service juridique du comité central des armateurs de France.
«La notion de bénéficiaires dans les règlements communautaires»
Max PEYRARD, professeur, université de Paris XII
«Le renforcement de la compétitivité des armements de la CEE face au défi de la concurrence internationale».
Peter POWRIE, ancien administrateur principal, DG transports, commission des communautés européennes.
«Quelques réflexions sur les problèmes sociaux dans les marines marchandes de la CEE»
Thierry SELLIN, assistant, université de Bretagne Occidentale.
«La France et la stratégie maritime européenne : intérêts divergents et complémentarité active»
Georges TOURET, secrétaire général du conseil supérieur de la marine marchande (France).
«Les enjeux stratégiques rattachés au maintien d'armements nationaux dans la communauté»
Yves VAN DER MENSBRUGGHE, professeur, université de Louvain (Belgique).
«Les navires inférieurs aux normes».

TEXTE DE LA CONFERENCE DE M. CORNILLOU J.CHARLES

donnée le 24 novembre à l'ENMM de Nantes en présence des Elus locaux, de la Direction de l'Ecole et des membres du Propeller's Club

J'ai eu l'honneur de pouvoir participer au voyage d'échange à l'académie de marine marchande des Etats-Unis avec neuf de mes camarades de Nantes en septembre dernier.

L'école de King's Point est la seule école nationale de la Marine marchande des Etats-Unis. Elle offre un enseignement gratuit pour environ 800 élèves (dont 10% de filles) répartis sur 4 années.

Le régime est l'internat pour tous les élèves. Ils vivent dans l'école qui constitue une petite ville dans un cadre très agréable. La discipline est para-militaire (le port de l'uniforme est réglementé). C'est une discipline auto-gérée par les élèves eux-mêmes. Les plus anciens encadrant les plus jeunes. Ainsi un élève de 4ème année est le responsable de tous les élèves auprès de la direction.

L'année scolaire est plus longue qu'en France, les vacances d'été ne sont que d'un mois et demi seulement. Mais beaucoup de temps est laissé aux élèves pour des activités extra-scolaires, surtout sportives facilitées par un aménagement important : trois terrains de sport, une salle de sport, une piscine, un club de voile dans le port de l'école, un club d'aviron, des terrains de tennis...

Les élèves de King's Point se répartissent sur 4 années en 3 filières principales : PONT, MACHINE & POLYVALENCE. Ils effectuent des stages de navigation : 6 mois après la seconde année et 6 mois après la quatrième. Pour cela, l'école se charge elle-même de trouver des stages qui leur sont offerts tant dans la marine marchande que la marine militaire.

Nous avons pu suivre les cours avec nos camarades marins d'Outre-Atlantique. Cours théoriques et pratiques dont l'utilisation d'un simulateur passerelle, d'une salle de simula-

teur radar ainsi que l'utilisation d'un remorqueur pour des cours de manœuvres et d'un atelier de travaux pratiques-vapeur équipé d'une conduite de deux chaudières marines jumelées. Il est intéressant de remarquer que nous avons tous suivi automatiquement les cours de 4ème année polyvalence, mais également pont et machine, et cela sans trop de problème. Le niveau de connaissance théorique nous est apparu inférieure au nôtre. De plus, nous fûmes étonnés de constater que nos camarades américains avaient encore des cours d'histoire que nous avons acquis avec notre baccalauréat. D'un autre côté, ils reçoivent également un enseignement commercial de base. De plus tous les élèves de première année doivent avoir un ordinateur qu'ils achètent à un prix intéressant par l'intermédiaire de l'école. Ainsi ils sont obligés d'utiliser systématiquement l'ordinateur durant au moins un an... et beaucoup d'entre eux le conserve pour la suite de leurs études.

Il existe une profonde séparation entre les élèves pont et machine aussi très peu nombreux sont ceux qui choisissent la filière polyvalence. Ils n'étaient que 20 polyvalents en 4ème année ! C'est que la polyvalence représente beaucoup trop de travail pour nos camarades américains. Aussi les polyvalents sont-ils considérés un peu comme l'élite de l'école.

Tous mes camarades de Nantes qui ont eu cette même expérience de King's Point ont eu cette même pensée en général : que l'école de marine marchande idéale serait celle qui dispenserait les cours que nous recevons en France mais avec le même matériel pédagogique et le même cadre d'école mis à la disposition des élèves de King's Point.

Aussi, tout le matériel que nous avons

pu voir sur place n'est pas à mon avis de trop pour une formation professionnelle sérieuse d'un officier de marine marchande.

La différence de mentalité entre nos deux pays implique automatiquement des attitudes différentes comme nous l'avons constaté dans la formation des élèves. Mais également une autre attitude à méditer et celle de la gestion de l'école elle-même. Certes, ce sont les Etats-Unis ! Et nous pensons tout de suite à un pays plus riche que le nôtre ; et la gestion de King's Point est aidée par l'état. Mais l'école est considérée plutôt comme parent pauvre, à l'instar de nos écoles de marine marchande en France, car 800 élèves pour tous les Etats-Unis ne représentent en définitive qu'un infime pourcentage de la population. Et l'école se retrouve avec un budget autonome mais réduit. Mais les anciens élèves regroupés en une forte association ont leur mot à dire dans cette gestion et ils participent pleinement en donation à l'embellissement de l'école et de son enseignement.

Enfin, les élèves officiers américains ont comme nous autant de difficultés pour faire carrière dans la marine marchande. Mais nombreux font carrière dans l'armée : la NAVY, les COAST-GUARDS, mais aussi l'AIR FORCE et l'armée de terre. D'autres s'orientent à terre dans des professions de transport et logistique, techniques voire juridiques.

Malgré cela, nous avons trouvé la même volonté de garder cette identité maritime, qui nous lie avec nos camarades de King's point et de perpétuer la profession de marin de commerce.

J.C. CORNILLOU
3^e année polyvalence.

LES FRANÇAIS ET LA MER

J'étais chez des amis qui me demandaient quel était le décalage horaire avec l'île de Pâques. Je donnais un chiffre approximatif, puis avisant un atlas, je le consultais, car je n'avais pas en tête la longitude exacte de cette île.

Hélas, cette île ne figurait pas sur cet atlas, ce petit morceau de terre perdu au milieu d'un océan immense ne pouvait paraître dans le planisphère des premières pages, seul endroit où l'on représente les océans.

Revenu chez moi, je m'empressais de consulter mon atlas beaucoup plus conséquent, mais guère mieux loti, je ne trouvais l'île de Pâques qu'en un seul endroit : sur le planisphère des premières pages, seul endroit où l'on représente les océans.

Cet atlas datant de quelques années et les mentalités ayant progressé grâce aux courses au large, au Nautile, Cousteau les nodules, la climatologie, etc. je suis allé dans une grande librairie et dans deux grands magasins, j'ai consulté une vingtaine d'atlas, et le seul endroit où j'ai trouvé les océans, c'était... le planisphère des premières pages, et l'île de Pâques, non pas représentée mais nommée, écrit petit, un fuseau horaire n'y suffit pas en longitude !

Alors j'ai tout compris, pourquoi nos dirigeants, ceux qui font fonction d'armateurs, bref pourquoi les Français ignoraient tout de la mer, et cela m'a rappelé un titre : «Une Marine Marchande, pour quoi faire ?» Si l'auteur avait su qu'il y avait des océans, il n'aurait pas posé cette question.

Avec ses DOM-TOM, la France a une richesse formidable, un empire maritime de 11 millions de km², répartis dans les océans Atlantique, Pacifique, Indien, Antarctique, 20 fois la surface de la métropole ; le temps de la canonnière est révolu, les actions sont maintenant économiques, c'est-à-dire qu'elles passent par une flotte de commerce. Et cette flotte doit être française, sinon elle sera contre les intérêts de la France, des Français et même des armateurs français.

Commandant Y. CHARLOT

LE SHOM ET L'AFCAN S'AMARRENT

M'étant proposé - répondant ainsi à la demande de notre Président - pour assurer la liaison entre le Service Hydrographique et notre association, je peux vous informer aujourd'hui que les premiers contacts - visite du Président Trocheris à la Direction Générale parisienne, échanges épistolaires avec la Direction de l'Etablissement principal de Brest - s'avèrent fructueux et positifs.

Le SHOM s'est montré intéressé par le contenu de notre revue AFCAN-Info ; il nous propose en retour des articles et son appui pour que nous soyons admis à siéger au «Comité des Utilisateurs des Informations Nautiques». Nous pensons qu'il serait bon d'ouvrir les colonnes d'un de nos prochains numéros pour traiter de ces sujets et je souhaiterais un maximum d'idées et de suggestions de votre part à tous.

La question ayant été posée de savoir si le but de ce lien créé entre SHOM et AFCAN consistait à faire transiter par nos

soins les renseignements que les Capitaines ont l'habitude d'adresser aux Services Hydrographiques, la réponse est : non ; il est évidemment beaucoup plus logique, simple et rapide que ces informations continuent à être envoyées directement à Brest par les navires et leurs commandants, sous les formes prévues selon leur urgence : télégrammes, télex, courrier, etc. Par contre, j'estimerais profitable que les idées et remarques d'ordre plus général sur les matériels et documents que le SHOM tient à la disposition de nos passerelles et qui constituent une part primordiale de nos outils de travail puissent être regroupées et transmises à notre échelon ; c'est ce que j'ai déjà fait à propos des cartes contenant des DST.

Enfin, comme nous y invite le dernier Conseil d'Administration, je suggère que quelques actifs se portent volontaires pour m'épauler dans cette tâche ; n'est-ce pas vous, les actifs, qui en la matière, êtes les plus intéressés et concernés ?

Cdt D. LOISON

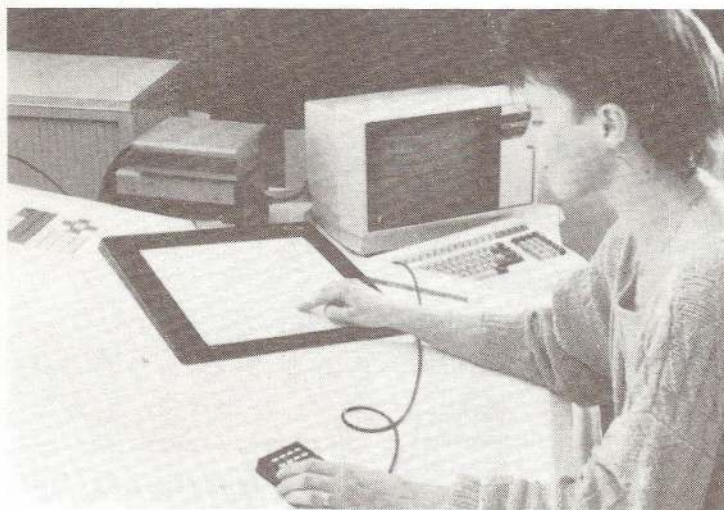
Confection de la carte marine

Préparation de la carte

Les limites de la région à présenter une fois déterminées, le préparateur réunit toutes les informations disponibles sous forme traditionnelle (documents graphiques, rapports de missions hydrographiques...) ou informatisée (extraits de fichiers magnétiques pour les amers, le balisage, les épaves...). Tous ces éléments ne peuvent matériellement être portés sur la carte ; l'art du préparateur consiste à en faire un choix judicieux de façon à mettre à la disposition du navigateur un document aussi complet que possible tout en restant clair. Les éléments choisis sont reportés, de façon manuelle ou automatique selon les cas, sur un support en matière plastique transparent. Cette préparation est ensuite complétée par la mise en place de toponymes, légendes et titres. La maquette de la carte est prête.



Préparation cartographique



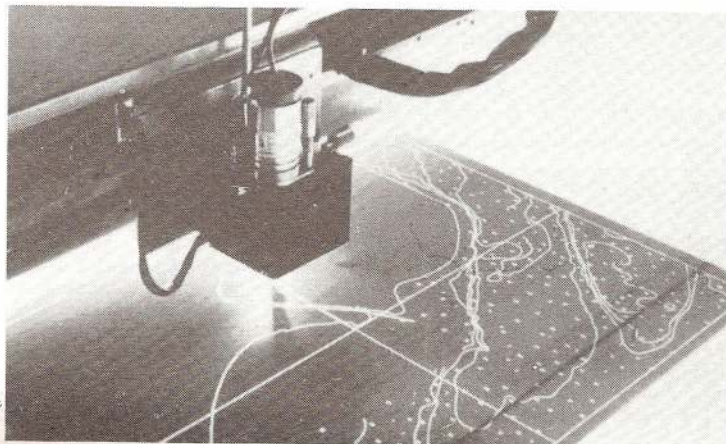
Numérisation de la préparation

Exécution

L'exécution a pour but de réaliser les éléments de reproduction de la carte (un pour chaque couleur d'impression). Il est largement fait appel à l'ordinateur, d'abord pour rentrer en mémoire les éléments qui ont été retenus sur la préparation au moyen de tables à numériser, ensuite pour les restituer sur des films définitifs grâce à des traceurs sophistiqués. Tous les films concernant une même couleur d'impression sont ensuite combinés en un seul par des opérations photographiques incluant éventuellement l'interposition de «masques» et de «trames» : la matrice est ainsi réalisée.

Impression

Les différentes matrices de la carte (quatre en général) permettent, par report photochimique sur autant de plaques métalliques, l'impression à de multiples exemplaires. Le procédé utilisé est le procédé «offset».



Restitution de courbes sur table traçante

LA VIE DE L'ASSOCIATION

Réflexion, défense des intérêts et sécurité : maîtres-mots de l'Association française des capitaines de navires

La section «Nord-Ouest» de l'Association française des capitaines de navires a tenu, récemment à Dieppe, son assemblée générale. Retraités et actifs de la marine marchande ont évoqué ensemble les problèmes inhérents à leur profession.

Les capitaines sont des gens discrets. Généralement l'actualité ne les cerne qu'au moment des catastrophes, rarement dans leurs tâches quotidiennes. Soucieux de faire front aux multiples difficultés du trafic maritime auxquelles ils sont confrontés, ils se sont constitués en association de défense sous le sigle de l'Afcan, organisme rassemblant à l'heure actuelle en France, 400 membres dont 180 actifs. L'Afcan est membre de l'*International Federation of Shipmasters Associations* qui regroupe les associations de capitaines des principaux pays maritimes dans le monde entier et compte environ 6 000 adhérents. L'association française y mène une action très active et a su s'y faire apprécier si bien que l'un de ses membres occupe actuellement le poste de premier vice-président.

Fondée en 1979, l'Afcan a orienté ses travaux en direction de l'intérêt de ses membres à titre individuel et collectif. Bénéficiant d'une protection juridique efficace, elle entend défendre les siens en tous points du globe et quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent, dans tous les cas de pollution, événement de mer, litige avec l'armateur, l'équipage ou l'administration.

Depuis la création de l'association, de très nombreuses affaires de pollution, d'infractions, de licenciements abusifs ont été suivies et plaidées avec succès. Par ailleurs, et à titre d'exemple, l'Afcan a attiré l'attention des médias et des pouvoirs publics sur la situation des pétroliers et autres navires marchands dans le golfe persique, a été présente aux salons nautiques de Paris, est intervenue à tous les niveaux sur la question du quart du capitaine et est à l'origine de l'étude entreprise par l'O.M.I. (Office Maritime International) du «Fatigue Factor» pour le capitaine pouvant influencer sur la sécurité du navire. Enfin, l'Afcan est représentée au Conseil Supérieur de la Marine Marchande par son président le Commandant A. Trocheris qui a un siège consultatif et l'un des adhérents siège à la



Entourant le commandant A. Trocheris, les capitaines de la section AFCAN de la région «Nord-Ouest»

commission centrale de sécurité.

TOURNES VERS L'EUROPE

C'est en présence du président national que les capitaines du Havre, de Dieppe et... d'Evreux se sont rassemblés, la semaine dernière à l'hôtel de la Présidence pour se pencher sur les dossiers inscrits à l'ordre du jour.

Il fut question notamment d'un rapport du commandant Viaud, concernant la sécurité en mer, sujet évoqué récemment à Londres, siège de l'O.M.I., de la sécurité à bord des navires Roll-On-Roll-Off, des perspectives d'avenir du marin dans l'Europe de 1993 et du bilan de l'exercice Manchex.

Les membres de l'Afcan se sont émus des rumeurs selon lesquelles le président de la Sagem supprimerait huit navires qu'il remplacerait par des unités étrangères non européennes.

Enfin, l'assemblée devait élire un nouveau président. La fonction tenue jusque-là par le commandant (en retraite) Saconney, échoit au commandant en exercice Gourdain, l'un des officiers de la ligne Dieppe Newhaven.

Marc Gourdain est bien connu à la Sealink puisqu'il y opéra tant sur terre que sur mer.

Né le 7 mai 1944, à Chaumont-en-Vexin, il entra à l'armement naval en juillet 1976. Titulaire du brevet de capitaine au long cours, il a navigué sur le Villandry et le Valancey comme lieutenant et second capitaine. En avril 1985, il est appelé par l'administration pour secondier Jean-Michel Hy, chef du service de l'Armement naval. Il reprend la mer, le 1^{er} janvier 87 et assure présentement le commandement d'une des bordées du «Chartres».

P.F.

Paris-Normandie du mardi 8 novembre 1988

LE MARIN

FORMATION

DIPLOME D'ECONOMIE MARITIME APPLIQUEE A BREST. - Pour faciliter la conversion professionnelle des personnels navigants des compagnies de navigation maritime en les préparant à la prise d'emplois et à la création d'entreprises dans le secteur maritime et para-marin, et pour assurer le perfectionnement des connaissances des personnels d'entreprises et d'organismes para-maritimes, l'Université de Bretagne Occidentale de Brest met en place la 2^e promotion de DEMAR (Diplôme d'université en économie maritime appliquée) d'octobre 1988 à avril 1989.

La formation traitera, en six modules d'une semaine, de diverses questions : le cadre des activités maritimes (24-28 octobre 1988), le navire, les gens de mer et la navigation (21-25 novembre 1988), gestion de l'entreprise (12-16 décembre 1988), comptabilité et gestion financière des entreprises maritimes (23-27 janvier 1989), régime juridique de l'exploitation de navire de commerce (27 février-3 mars 1989) et les pêches et cultures maritimes (25-28 avril 1989). Il est possible de suivre certains modules isolément.

Renseignements : Service formation continue UBO, 20, avenue le Gorgeu, B.P.814, 29285 Brest Cédex. Tél.98.03.04.90.

JEUNE MARINE

Depuis plus de 43 ans, la revue JEUNE MARINE publie un bulletin d'information destiné aux officiers de la Marine Marchande. Sur 30 pages, sans aucune publicité, elle imprime des articles techniques, économiques, historiques, artistiques, culturels, des souvenirs, et même depuis 1988, des plans de maquettisme (déjà publiés, WIND SPIRIT et LA-HAGUE). Elle ne reçoit pas de subventions. N'étant pas distribuée en kiosque, mais seulement par abonnement, elle a du mal à se faire connaître.

Voici un extrait du sommaire du précédent numéro qui peut intéresser des lecteurs d'AFCAN-INFO:

Professeur André VIGARIE: Ports 2000, perspectives d'avenir de l'économie portuaire;

Hans PEDERSEN: la Compagnie de Navigation d'Orbigny, avec la liste de tous ses navires depuis la fondation.

Henri GROSSET-GRANGE: l'escarbille, un rappel de ce que constituait la corvée d'escarbilles au temps de la chauffe au charbon.

Pour le prochain numéro: un dossier avec plan de maquettisme de l'ASTROLABE, premier navire polaire français; un article sur le peintre de la Marine Roger Chapelet...

Et à chaque fois: la chronique économique, une sélection littéraire, suggestions cinématographiques, ainsi que la liste des Etats-Majors des navires français.

Le prix de l'abonnement annuel (6 numéros) est de 165 F (75 F pour un abonnement d'essai ou pour les demandeurs d'emploi). Envoyer un chèque, accompagné des noms et adresse à:

JEUNE MARINE

BP 599

76059 LE HAVRE CEDEX

PAN, PAN, PAN...

Appel à tous les adhérents de l'AFCAN :

La rédaction de votre revue vous lance un message de demande d'assistance. Assistance pour lui fournir le plus rapidement possible des textes personnels ainsi que des photos, faute de quoi au mois de mars 1989 lors de la parution du n° 5 de AFCAN-INFO vous risquez fort de lire en première page un message de détresse du type Mayday - Mayday - Mayday. AFCAN-INFO ne peut plus assurer sa stabilité. Stop. AFCAN-INFO coule - Over and out.

Château Valvignes

BORDEAUX

APPELLATION BORDEAUX CONTROLEE

M. et Mme RIVIERE, PROPRIETAIRES A SAINT-ANDRE-DU-BOIS (GIRONDE)

Mis en bouteille au Château - PRODUCE OF FRANCE

☎ 56.63.70.19.

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

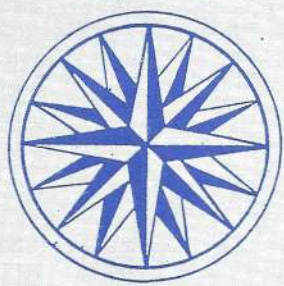
LES MUTUELLES DU MANS

- Officiers sous pavillon français
CONTRAT INAPTITUDE.
- Officiers sous pavillon étranger
**REGIME COMPLET DE RETRAITE
ET PREVOYANCE**

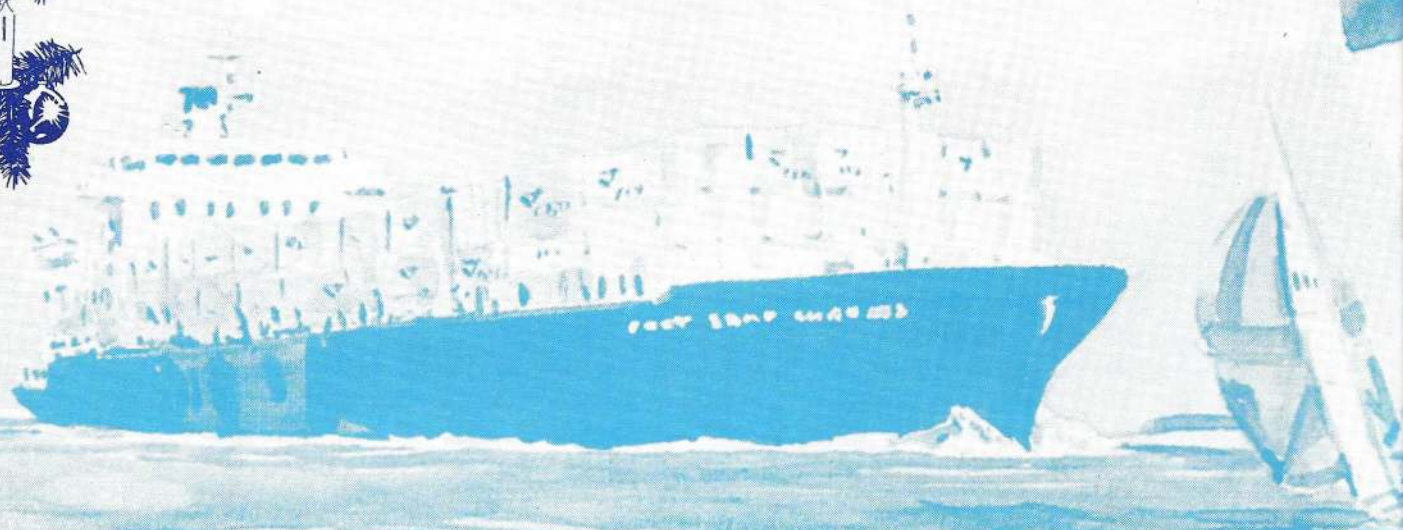


Cabinet AUDRAIN - HERVIOU - TREVOU

24, rue du 18 juin. 22500 PAIMPOL. ☎ 96.20.81.69.



*La rédaction
de Afcan Info
présente à tous,
ses vœux de bonne et
heureuse année 1989.
(La Révolution Mar-mar
n'est pas pour demain !!!)
et vous souhaite
un joyeux Noël.*



CHORUS