

AFCAN INFORMATION



N°7 SEPTEMBRE 1989

Coordonateur : *Cdt MARY.*

Direction Publication : *Cdt LE GALL.*

Rédacteur en chef : *Cdt TROYAT*

Comité de rédaction : *Groupe évolutif de Capitaines (GECAP).*

SOMMAIRE

Editorial	P. 3
Un maroquin en peau de chagrin.....	P.11
Un peu d'or au blason	P.12
Pour un nouveau pavillon européen.....	P.13
L'institut français de la mer et l'échéance européenne de 1993	P.16
Extrait du compte-rendu de la réunion du CLIAMA	P.17
Navigation à proximité de l'Antarctique	P.18
La pose de tous les records	P.21
Le M/V Bretagne	P.25
Revue de presse	P.26
Naviguez "Plus"	P.27
S.E.V.C.M.	P.28
La vie de l'association	P.31

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1989

- Capitaines en activité.....	1.100 F
- Capitaines intérimaires.....	750 F
- Capitaines en mission à terre.....	750 F
- Capitaines retraités.....	200 F
- Capitaines 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

4 numéros par an

Siège social :

*Centre Henri Dunant
22500 Paimpol*



EDITORIAL

Tout a été dit et tout a été écrit depuis de nombreuses années, sur le désordre qui accompagne le déclin de la Marine Marchande Française pour ne pas dire son naufrage.

Du rapport LATHIERE au rapport LE DRIAN en passant par le plan QUELLEC, tout a été imaginé pour faire croire que la Marine Marchande puisse encore flotter ; tout, sauf l'indispensable et l'opinion des milieux maritimes à la suite de ces nombreux rapports, est marquée par la déception, une déception à la mesure des espoirs que l'annonce de ces "plans" fait naître à chaque fois qu'il s'agit d'en remettre un nouveau en gestation. Le sabordage de notre flotte de Commerce qui fut l'une des plus performantes du monde il y a seulement 20 ans, ne peut cependant laisser indifférents les capitaines réunis au sein de l'AFCAN.

C'est la raison pour laquelle un certain nombre d'actions et de démarches ont été entreprises par le Président TROCHERIS et par les vice-présidents CARON et TROYAT pour tenter de faire que le rapport LE DRIAN ne soit pas une nouvelle prothèse suivie d'amputation. Le devoir de la rédaction de AFCAN INFO est de vous faire partager les sentiments exprimés en vous proposant de lire ci-après les principales notes rédigées et transmises

à M. le Président de la République

à M. le Premier Ministre.

à M. Charles Josselin (Président du conseil général des côtes d'Armor) ainsi que celle de M. RUFENACHT (Président de l'Association des Elus du Littoral)

au Premier Ministre suite à l'intervention du Commandant TROCHERIS, mais aussi une bordée de boulets au nom de l'Association transmise pour information publique aux principaux médias de la presse écrite.

La rédaction.



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél. 35-53-07-13

Monsieur François MITTERRAND
Président de la République
Palais de l'Elysée
75008 PARIS

Le Havre, le 3 août 1989

Monsieur le Président de la République,

Au moment où votre Premier Ministre trouve, au large de la Sardaigne, quelque détente sur un voilier de plaisance, l'ensemble de la profession maritime reçoit, abasourdie, l'annonce de l'abandon par la France de la Marine Marchande.

Comment qualifier autrement, après le diagnostic du rapport de Monsieur Le Drian, commandé par le Premier Ministre, la décision d'amputer de plus de 40% les recommandations dudit rapport en matière budgétaire.

Comment qualifier autrement ces quelques 300 millions de Francs, obole à une profession moribonde, lorsqu'on les compare aux sommes jusqu'à dix fois supérieures dépensées pour des satisfactions de prestige.

L'AFCAN, qui rassemble les Commandants français de navires de commerce, ne peut rester sans réagir.

Il est aisé de noyer tous les marins qui naviguent encore dans le flot des chômeurs : les marins sont peu nombreux et pèsent bien peu électoralement. Sachez toutefois qu'ils se battront avec courage et jusqu'au bout ; ils en ont l'habitude.

Monsieur le Président de la République, vous voulez, avec raison, que la France joue un rôle prépondérant dans la construction de l'Europe ; la décision qui va être prise va à l'encontre de votre vision des choses.

Tous les marins espèrent encore la réelle prise de conscience du personnel politique quant à l'importance capitale de la Mer pour la France et l'Europe.

La catastrophe d'une France dépendante de pays tiers pour l'acheminement de la majeure partie de ses approvisionnements et de son commerce extérieur va s'accomplir dans les deux ou trois années à venir.

Seule, désormais, une action de votre part, Monsieur le Président de la République, peut encore l'éviter.

C'est en l'appelant de leur vœux que les Commandants de navires et, avec eux, l'ensemble des marins, vous lancent ce message de détresse et vous prient de bien vouloir agréer, Monsieur le Président de la République, l'expression de leurs respectueux sentiments et de leur très haute considération.

Commandant André TROCHERIS
Président de l'AFCAN



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél. 35-53-07-13

Monsieur Michel ROCARD
Premier Ministre
Hôtel Matignon
57, rue de Varenne
75700 PARIS

Le Havre, le 25 août 1989

Monsieur le Premier Ministre,

Depuis plusieurs semaines déjà, des informations concordantes conduisent à penser que les recommandations budgétaires faites par Monsieur Jean-Yves LE DRIAN dans le rapport sur la Marine Marchande qu'il a réalisé sur vos instructions ne seront pas suivies, loin s'en faut.

Votre absence pour quelques jours de congés ainsi que l'implication qui nous semble nécessaire du Chef de l'État dans une affaire de cette gravité, nous ont amenés à exprimer notre sentiment directement au Président de la République et nous vous joignons copie de cette lettre.

Nous saisissons l'occasion de votre retour d'une visite dans ces DOM-TOM qui apportent à la France le troisième domaine maritime mondial pour vous dire combien sera précaire le maintien, au sein de la France et de l'Europe, d'un tel domaine à partir du moment où notre pays n'aura plus une flotte de commerce suffisante arborant le pavillon national.

Ce moment est maintenant fort proche, comme l'a très clairement établi Monsieur LE DRIAN dans son rapport.

Pour éloigner une telle funeste issue, c'est une volonté politique aux plus hauts niveaux de la Nation qui doit être exprimée, affirmée et expliquée à l'ensemble de nos concitoyens.

L'adoption d'une position claire et ferme en ce qui concerne l'avenir de la Marine Marchande française est d'une importance aussi capitale que la mise en place d'une politique budgétaire à moyen terme dont l'enveloppe de 560 millions de francs annuelle préconisée par Monsieur LE DRIAN, représenterait déjà un bien maigre minimum.

Les Commandants français de navires de commerce, réunis au sein de l'AFCAN, considèrent pour leur part qu'un budget annuel inférieur équivaldrait à l'annonce par le Gouvernement de la décision de ne pas conserver à la France une flotte nationale de commerce cohérente à ses objectifs.

Ils sont prêts à combattre par tous les moyens et avec opiniâtreté une telle mauvaise action à l'encontre de la France et des français.

A l'inverse, les Commandants de navires de commerce sont prêts à vous soutenir au cas où vous décideriez de faire du maintien de la Marine Marchande française une cause nationale.

C'est dans cet esprit qu'ils ont décidé de sensibiliser leurs concitoyens, en particulier leurs élus, aux enjeux capitaux que représentent, pour la France et pour l'Europe, les décisions qui vont être prises.

Dans cette attente ils vous prient de bien vouloir agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de leurs sentiments de respect et de très haute considération.

Commandant André TROCHERIS
Président de l'AFCAN

**ASSOCIATION FRANÇAISE
DES
CAPITAINES DE NAVIRES**

Paimpol, le 28 août 1989

Région "OUEST-2 /
Côtes du Nord"

Monsieur Charles JOSSELIN
Président du Conseil Général
Député de Dinan

Monsieur le Président,

Veillez trouver ci-joints les textes des lettres adressées, l'une au Président de la République, l'autre au Premier Ministre par l'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN).

C'est aujourd'hui la section "Côtes du Nord" de cette association qui s'adresse à vous.

Vous êtes notre représentant à l'Assemblée Nationale, vous êtes un Député côtier, vous appartenez à la Majorité.

C'est pourquoi nous pensons que vous êtes en position de pouvoir défendre le PLAN MARINE MARCHANDE proposé par Monsieur Jean-Yves Le Drian, Député-maire de Lorient.

Comme vous le savez, ce plan préconise un certain nombre de mesures qui coûteraient au budget de l'Etat 560 millions de francs, à renouveler pendant cinq ans.

L'AFCAN, qui avait été reçue par Monsieur Le Drian, a jugé positif l'ensemble des mesures proposées en déplorant toutefois la minceur de l'enveloppe budgétaire demandée.

Or, on parle aujourd'hui de ramener cette enveloppe aux alentours de 300 millions : une telle décision (qui de surcroît obère les cinq ans à venir) équivaudrait à un ordre de sabordage de la flotte marchande française donné par le Gouvernement.

Monsieur le Président, l'existence en France d'une flotte de commerce dépend plus que jamais de la manifestation d'une volonté politique. Le rapport Le Drian démontre avec force l'intérêt stratégique (au sens le plus large du terme mais plus particulièrement dans le sens de l'accompagnement et du développement de notre commerce extérieur) d'une flotte contrôlée et armée par des Français. Si une telle volonté est ressentie par nos Elus, elle doit se concrétiser maintenant dans une décision sans équivoque.

Pensant que vous serez parmi les Députés côtiers de la Majorité que Monsieur Le Drian désire réunir le 6 septembre nous comptons sur vous pour défendre vigoureusement ce dossier "Marine Marchande" et tenter d'obtenir du Gouvernement la totalité des aides demandées.

Nous souhaitons toutefois attirer votre attention sur l'une des mesures préconisées : l'emploi d'au moins 40% de Français sur les navires autorisés à être armés sous pavillon Kerguelen (contre 25% actuellement). Si l'enveloppe budgétaire devait être réduite, nous estimons que la mesure des "40% de Français" devrait être impérativement adoptée car elle aiderait à préserver le "fond culturel" de marins français si riche de connaissances et de savoir-faire ; elle préparerait la relève en formant des jeunes ; elle maintiendrait un certain niveau d'activités dans nos écoles maritimes ; en bref elle permettrait d'attendre des jours meilleurs pour la Marine Marchande.

L'AFCAN réunit des capitaines de tous brevets et de tous genres de navigation. l'association a pour but la défense des intérêts moraux et matériels de ses membres, mais elle œuvre surtout, avec les pouvoirs publics, les instances internationales, les armateurs, à l'amélioration de la sécurité en mer. Elle ne reste évidemment pas indifférente au sort de la Marine Marchande Française. Elle a son siège au Havre et se subdivise en "régions" essentiellement littorales. La région OUEST-2, qui couvre les Côtes du Nord, est la plus étoffée avec une centaine de capitaines adhérents. Elle tient un bureau au Centre H. Dunant, 22500 PAIMPOL.

Notre organisation se tient à votre disposition, Monsieur le Président, pour toutes questions sur la mer ou sur la Marine Marchande pour lesquelles vous voudriez la consulter. Son représentant permanent est le Commandant Philippe BUSIAU, téléphone : 96-55-97-45.

Nous adressons un courrier similaire à messieurs les Députés DOLLO et TREMEL et nous ferons parvenir un communiqué à la presse régionale et locale pour les informer de cette action.

En espérant avoir attirer votre attention sur l'urgence et la gravité des décisions à prendre concernant la Marine Marchande, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de notre très haute considération.

Commandant Michel Caron
Vice-président de l'AFCAN
22, avenue Gabriel Le Bras
22500 PAIMPOL

ASSEMBLEE NATIONALE

Yves DOLLO

Député des Côtes du Nord
Conseiller Régional
Premier Adjoint au Maire de Saint-Brieuc

YD.ST.1260

REPUBLIQUE FRANCAISE
LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE

PARIS, le 31 août 1989

Monsieur Michel CARON
VICE-PRESIDENT de l'AFCAN
22, Avenue Gabriel Le Bras
22500 PAIMPOL

Monsieur le Vice-Président,

J'ai bien reçu votre courrier du 28 août, et vous en remercie.

Ayant comme vous pris connaissance du rapport de mon collègue Jean-Yves LE DRIAN, et participé à un certain nombre de réunions préparatoires, je souhaite vivement que les moyens budgétaires nécessaires à sa mise en application puissent être dégagés.

Afin de coordonner l'action des députés côtiers de la majorité, je participerai effectivement à la réunion du 6 septembre dont vous faites état.

Souhaitant pouvoir dans les prochaines semaines apporter des réponses positives à vos préoccupations, je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de mes sentiments distingués et les meilleurs.

Yves DOLLO



Antoine RUFENACHT

DEPUTE DE LA SEINE MARITIME
ANCIEN MINISTRE
22, RUE MARECHAL GALLIENI
76600 LE HAVRE

Le Havre, le 24 août 1989

Tél. 35-42-27-82

AR/MCL

Monsieur le Président,

Suite à notre conversation du 23 août, j'ai adressé au Premier Ministre une lettre dont vous voudrez bien trouver ci-joint copie.

Par ailleurs j'ai interrogé mes amis du Parlement Européen, Alain JUPPE, Jean Louis BOURLANGES et Nicole FONTAINE pour leur demander de bien vouloir me faire connaître les noms de leurs collègues s'intéressant aux problèmes maritimes.

Je ne manquerai pas de vous tenir informé des réponses qui me parviendront et je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur TROCHERIS
Président
AFCAN



Antoine RUFENACHT
DEPUTE DE LA SEINE MARITIME
ANCIEN MINISTRE
22, RUE MARECHAL GALLIENI
76600 LE HAVRE

Le Havre, le 24 août 1989

Tél. 35-42-27-82

AR/MCL

Monsieur le Premier Ministre,

Les milieux maritimes sont inquiets.

Ils sont inquiets parce que trois mois se sont écoulés depuis la publication du rapport sur la Marine Marchande rédigée par mon collègue du Morbihan, M. Jean Yves Le Drian, à la suite de la mission que vous lui aviez confiée sans que les orientations et les propositions présentées dans ce document semblent être prises en considération par le gouvernement.

Ils sont inquiets surtout parce que, selon des rumeurs concordantes, l'effort financier que M. Le Drian estimait nécessaire de consacrer à la Marine Marchande chaque année pendant cinq ans pourrait être très fortement amputé. Ainsi le Gouvernement ne prévoirait qu'une enveloppe de l'ordre de 300 millions de F., très inférieure au niveau minimum de 560 millions de F. recommandé par le rapport Le Drian.

Sans doute les marins de commerce ne représentent-ils qu'une catégorie sociale relativement peu nombreuse, encore que sa concentration géographique rende particulièrement sensibles les aléas de l'emploi dans ce secteur.

Mais le problème de la Marine Marchande, comme le souligne excellemment M. Le Drian, doit être examiné dans un contexte beaucoup plus large. Le rôle de la France et sa qualité de troisième puissance maritime mondiale dont vous avez pu personnellement apprécier l'étendue et les perspectives d'avenir à l'occasion de votre récent voyage dans le Pacifique, l'importance du fret maritime pour l'équilibre de notre balance des paiements, la sécurité qu'apporte l'indépendance dans l'acheminement de nos approvisionnements et de nos ventes à l'étranger sont autant d'éléments essentiels à prendre en considération.

Je suis d'ailleurs convaincu que vous y êtes personnellement sensible et c'est la raison pour laquelle je fais appel à vous afin que vous preniez le dossier en main.

D'autres pays européens - la Norvège, les Pays Bas, la Grande Bretagne, la République Fédérale d'Allemagne - ont adopté des plans ambitieux pour assurer un niveau décent à leurs marines nationales. La France sera-t-elle le seul grand pays industrialisé à refuser de faire l'effort nécessaire lui permettant de faire face à une concurrence désordonnée, sauvage et surtout porteuse de périls pour l'avenir ?

Une enveloppe budgétaire de 600 millions de F. n'est sans doute pas négligeable. Pour sauver notre Marine Marchande et eu égard aux autres aides publiques accordées récemment aux agriculteurs victimes de la sécheresse ou pour permettre la construction dans nos chantiers d'un grand paquebot, cet effort paraît aujourd'hui possible.

Comme député d'un département maritime, comme président de l'Association Nationale des Elus du Littoral, mais surtout parce que je suis convaincu que la France ne peut pas faire l'impasse sur sa Marine Marchande, je vous demande instamment de bien vouloir prolonger, poursuivre et intensifier l'action engagée depuis quelques années pour le redressement de notre marine.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Monsieur Michel ROCARD
Premier Ministre



ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

BP 1114 - 76063 LE HAVRE Cédex - Tél. 35-53-07-13



UNE GROSSE FICELLE POUR UNE PETITE ENVELOPPE

Le ministre délégué à la mer vient d'annoncer le montant de l'enveloppe budgétaire allouée à la Marine Marchande : 430 millions de Francs... Ce montant sera reconduit tous les ans pendant cinq ans...

Le Ministre est satisfait ; le rapporteur du dossier le sera forcément aussi !

A deux reprises déjà, les Commandants de navires de commerce réunis au sein de l'AFCAN ont souhaité avertir le public grâce aux médias : "France, ta Marine fout le camp..."

Ils ne peuvent aujourd'hui que répéter cette triste constatation car ce n'est pas un plan, manquant déjà singulièrement d'ampleur, servi par un budget amputé d'un quart par rapport aux prévisions, qui donnera l'élan salvateur dont la Marine Marchande Française a besoin.

Pour faire passer l'amère nouvelle, les pouvoirs publics n'ont pas hésité à utiliser la grosse ficelle bien connue : les propositions du plan sont de 560 millions (ce que tout le monde considèrerait déjà comme un maigre minimum), on fait courir le bruit que le budget retenu par les Finances ne sera que de 300 millions -toute la profession s'indigne- et, finalement, on présente un budget de 430 millions. L'enveloppe est d'une maigreur inconnue jusqu'alors, mais on espère que la grosse ficelle la fera passer.

Eh bien non ! ça ne passe pas ! Vos 430 millions cela ne représente même pas le prix d'un porte-conteneur neuf !

Et c'est avec ça que vous espérez rajeunir la flotte française dont les navires ont en moyenne près de 13 ans d'âge !

Et c'est avec ça que vous espérez attirer les investisseurs potentiels ou, simplement empêcher la fuite de notre flotte devant son propre pavillon. Ce plan et ce budget, c'est l'option "tendant vers zéro".

Les nouveaux pays industrialisés, en particulier ceux d'Asie du Sud-Est, ne manqueront pas de tirer avantage d'une flotte de commerce française exsangue. Nous ne pourrons alors plus exporter qu'aux conditions qui nous seront imposées par ceux qui détiennent le transport maritime.

Ce n'est pas parce que ce seront nos enfants qui seront ainsi pris en otage que les pouvoirs publics doivent gérer aussi légèrement et maladroitement l'avenir de notre Marine Marchande.

Les commandants de navires de commerce de l'AFCAN sont décidés à tout mettre en œuvre pour tenter d'empêcher la mauvaise action qui se trame à l'encontre de la France et de l'Europe.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

DERNIERE MINUTE

Au moment où nous mettons sous presse, nous recevons les réponses de l'Elysée et de Matignon aux lettres que le Président de l'AFCAN avait adressées au Président de la République et au Premier Ministre...

L'Elysée se montre satisfait de l'effort budgétaire pluriannuel du Gouvernement "pour tenir compte de la place internationale que doit garder le transport maritime français" (sic). On semble se contenter de peu Faubourg-Saint-Honoré...!

A Matignon, Monsieur Rocard a fait transmettre notre lettre à Monsieur Jacques Mellick pour "examen attentif" ; vu la modicité de l'enveloppe budgétaire, nous pensions bien que le problème n'avait pas été examiné attentivement et regrettons qu'une copie n'ait pas été transmise aussi pour examen attentif au Ministre du Commerce Extérieur, pourtant principal concerné.

*Commandant Y. CHARLOT
Secrétaire Général de l'AFCAN*

Marine

Ouest France 19.10 sept 89

Le plan Marine marchande

Les 400 millions divisent les armateurs

Le plan Le Drian, revu par Jacques Mellick, corrigé par le ministère des Finances, les armateurs français perplexes. Mais chez eux la perplexité est cachée. Ils sont très déçus. Pour les autres c'est un verre à moitié plein.

La flotte nationale à la dérive

AU DEBUT de l'année 1978, la marine marchande française comptait une flotte de 480 navires et employait 24 000 personnes.

l'immatriculation sous pavillon étranger de la CGM...

"Les Échos" 3 Août 1989

Les syndicats Non à l'extension du Kerguelen

Les nouvelles régissant l'immatriculation Kerguelen provoquent la grogne des syndicats, puisqu'elle va à l'encontre de leurs suggestions : supprimer purement et simplement le pavillon des manchots. D'une manière générale, les décisions portant sur l'emploi ont très mal reçues par le la CGT...

tion, puisque guelen va r postes d'o peu de m

Le plan marine marchande

Ouest France - 6 sept 89

Les bémols des élus socialistes

Le plan du gouvernement en faveur de la Marine est loué par les acteurs du monde maritime. Mais deux syndicats, la CFDT et l'UNSA, ont des réserves.

années, les crédits, pour garantir. D'ailleurs...

"Les Échos" 3 Août 89

Plan Marine marchande L'unanimité

économie

"Le Marin"

Le plan marine marchande bloqué par les Finances

Le plan de redressement maritime pour voir le jour...

AFCAN Même pas le coût d'un porte-conteneurs

commandants de navires...

l'on espère rajouter française dont la moyenne "l'âge ?" de...

chande, qui de... ué au mi...

Ouest France 2 Août 89

Marine

Marine marchande rapport

budgétaires qui rapport Le...

Marine

Plan Marine marchande Des réactions très mitigées

Jacques Mellick, le ministre délégué à la Marine, dévoilait avec plus de précisions comment il comptait employer les 400 millions de francs...

l'enveloppe budgétaire destinée à arrêter l'hémorragie de la flotte de commerce française. Voici les premières réactions, très mitigées - enregistrées d'ailleurs...

UN MAROQUIN EN PEAU DE CHAGRIN

*Vous m'avez confié le petit. Il est mort.
Et plus d'un camarade avec, pauvre cher être,
L'équipage... y en a plus. Il reviendra peut-être
Quelques-uns de nous. C'est le sort.*

"Les amours jaunes"

Si la création d'un ministère de la mer, réclamé à grands cris, avait soulevé l'espérance chez des professionnels assaillis par des problèmes qu'ils ne pouvaient plus maîtriser compte tenu de l'évolution interne et externe du pays, on est en droit de se demander maintenant si le cours des événements en a été modifié.

Le ministère de la mer devient de toute évidence celui des planches à voile : ce ne sont pas les photos parues dans la presse du Sud-Est qui nous convaincront du contraire. Que d'empressement pour un problème de réglementation côtier. Il est vrai que la région avait déjà eu la visite d'un autre ministre pour un problème de mur mitoyen... Mais que d'excuses quand il s'agit d'inaugurer un car-ferry, une vedette S.N.S.M. ou un chalutier...

Le bilan n'est guère réconfortant

Pour les pêches, c'est l'Europe qui mène. Les moteurs sont muselés, qu'importe si c'est pour seulement ramener le poisson plus rapidement à terre et humaniser un métier qui en a bien besoin.

Par contre encouragement au développement d'un motonautisme bruyant et polluant ayant l'avantage de faire tomber la monnaie dans l'escarcelle. Toutes les pompes débitent à plein régime, un plein à deux mille francs (nouveaux bien évidemment) pour une petite journée de défolement, c'est mieux encore que l'automobile ! Sans oublier les taxes d'importation de toutes ces petites merveilles (alors motoristes français vous avez déjà raté la moto et la tondeuse à gazon, maintenant c'est le hors-bord et le jet-ski).

L'Administration de tutelle : les Affaires Maritimes, auraient peut-être pu profiter de cet essor pour ralentir un déclin causé par l'effondrement des activités de sa clientèle plus traditionnelle... Que nenni ! C'est le plus grand dénuement alors que des convoitises gourmandes s'activent à son chevet.

Ici faute de moyen pour instruire un accident mortel de façon crédible, il faut transmettre l'affaire au parquet...

Ailleurs, dans un petit port Varois, se trouvent côte à côte, un lundi matin de juillet, la vedette de 2ème classe de la S.N.S.M., une vedette de la gendarmerie nationale, la vedette

des douanes, deux pneumatiques de la police municipale, ceux des CRS -sur le quai, au sec, depuis près d'an d'ailleurs, la vedette des pompiers... Pour mémoire citons les embarcations de service de la capitainerie... Dans ce port, les Affaires Maritimes, ont un bureau avec un syndic fort actif... S'il veut contrôler quelques navires il peut se rendre à pied à la station-service où là, se trouve toujours un esquif en quête d'or noir...

Et pourtant cette administration montre l'exemple en gérant le système social des marins avec un minimum de frais généraux que bien d'autres pourraient imiter.

Pour la Marine Marchande nous rencontrons peut-être une certaine sympathie mais sûrement une incompréhension totale, confortablement ancrée par la certitude de notre rôle électoral négligeable. Trop peu nombreux, trop dispersés, avec cette manie traumatisante de se plaindre dans un langage un peu direct.

Avec quatre années prévues sans pressing électoral et devant l'échéance européenne, on pourrait penser que les états-majors politiques sortiraient de leur tiroir des plans cohérents de mises à jour et de réformes... Pour la Marine Marchande, malgré des tentatives méritoires de mise en alerte par de nombreux rapports de toutes origines politiques. C'est donc le début de la fin, malgré la reprise internationale.

Les Voiles de la Liberté, c'est bien ; le défi des ports de pêche, terrible ! le tour d'Europe à la voile, formidable ; le festival du chant de marin, encore mieux !

Mais des navires français dans un port étranger, ce n'était pas mal non plus !

Noyés ? -Eh allons donc ! Les noyés sont d'eau douce

-Coulés ! corps et biens ! Et jusqu'au petit mousse,

Le défi dans les yeux, dans les dents le juron !

A l'écume crachant une chique râlée,

Buvant sans hauts-le-cœur la grand'tasse salée

Comme ils ont bu leur boujaron.

"les amours jaunes" - Tristan Corbière

Le 12 août 1989 - P. Massein

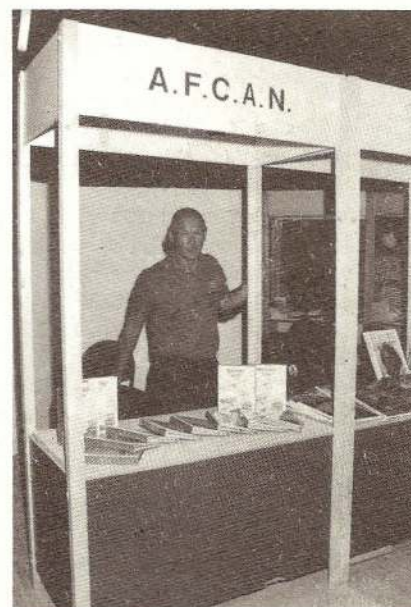
Vème Salon du Livre Maritime à CONCARNEAU en juillet 1989

Notre collègue YVONNOU y représentait l'AFCAN à travers "Naviguez plus" qui figurait parmi les livres exposés au Salon.

La clientèle de cette exposition, nous dit Yvonnou, était plus intellectuelle que technique, et semblait davantage attirée par les nouveaux romans que par des ouvrages comme le nôtre.

Nous n'avons donc pas eu de Prix...! mais l'essentiel était que l'AFCAN soit présente sur un petit stand fort bien situé, qui nous avait été alloué gracieusement.

Aucune décoration sous le sigle AFCAN, mais c'était mieux ainsi ; "Naviguez plus" se remarquait mieux ! Le bilan est loin d'être négatif.



UN PEU D'OR AU BLASON

Notre Président nous exhorte : "Il serait bien étonnant que les retraités n'aient rien à raconter... "Bien sûr, nous sommes nombreux à avoir la matière, et le temps, mais que dire ? Et à qui ? La voilà bien la folle question : "Comment intéresser, toucher, le plus grand nombre ? Nous partons de zéro, ou presque. Nos aînés avaient d'autres soucis, et peut-être d'abord celui de survivre, face au Cap Horn, ou à la fièvre jaune. Ils restaient trop longtemps à la mer. Retraités, ils devenaient étrangers, gêneurs. Ils ne pouvaient plus se faire comprendre. Ils ont rarement écrit. La génération suivante, celle des navires à vapeur, devait être absorbée par des tâches diverses. Elle n'a pas écrit. Notre génération, celle des premiers moteurs et des fantastiques progrès nautiques est dans le temps de passer, et si rien ne se passe, elle finira par dépasser ! Et nous n'écrivons rien ! Je veux dire rien de ce qui pourrait rester.

Oh ! Des revues existent, avec des articles fort documentés, précis, fouillés et scrupuleux. Nous apprenons qu'en Allemagne Fédérale, existent 4 écoles de niveau supérieur, (AKW, AMW AGW). On nous fournit le tonnage exact, à un tonneau de jauge près, de tous les pétroliers géants, maintenant réduits en petits morceaux par les casseurs exotiques. Où sont-ils tous ces tonneaux, tous ces bateaux ? Nous saurons aussi désormais, qu'en août 1927, le remorqueur à vapeur NEM BROU de 60 tonneaux de jauge brute est livré à la Société LE NICKEL, par des chantiers hollandais, mais nous ignorons encore, paraît-il, comment il est parvenu à son port d'attache à THIO ? Dites-moi, connaissez-vous quelqu'un qui s'en inquiète ? Moi je m'en... Allons-nous détourner le Français de son journal habituel, ou de son émission privilégiée, par cette savante rétrospective, ayant exigé tant de labeur ? Et ne me faites pas dire que cela ne vaut rien, et que c'est inutile. Ni l'un, ni l'autre. L'usage et la valeur sont réservés aux connaisseurs, aux amoureux, un petit nombre en vérité, et pour un temps très limité. Après...

Que reste-t-il vraiment de la Marine Marchande de nos aînés ? Que restera-t-il de la nôtre ? A 18 ans, j'errais dans les librairies, à la recherche de quelque précieuse nourriture, apte à étayer ma récente vocation. Piètre fut mon butin, mais serait-il plus riche aujourd'hui ? La planche marine de ma bibliothèque, la plus aimée, ne va pas crouler sous le poids. On y trouve Joseph Conrad, naturellement, notre Maître à tous. Il a chanté la voile et les tempêtes, en connaisseur, plus qu'aucun autre, mais il dédaignait quelque peu la "vapeur". C'est Edouard Peisson, qui fut le peintre des cargos besogneux, ou des prestigieux paquebots. Il faudrait le rééditer. Si on ajoute quelques auteurs étrangers, et les nombreux livres techniques, dont certains remarquables, ("Naviguez Plus"), on a fait le tour de la question.

Abstenons nous de citer Françoise Sagan, et de ses marins typés, dont les postes de manœuvre se situent aux alentours des bars de paquebot, et ces romanciers, dits maritimes, couronnés et talentueux, mais non pas authentiques, effectuant toutefois, pour s'informer, de brèves visites au monde maritime. Ils ne peuvent satisfaire les amoureux des vérités de la mer.

Curieusement, les marins de la pêche, de la Grande Pêche surtout, se sont montrés moins stériles. Ils nous ont intéressés ; ils ont intéressé les français avec leur vie, leur souffrance, leur labeur. Et je me dis encore une fois... : "Et les marins marchands ?". Curieusement aussi, la "Royale" nous rejoint dans le silence, ou presque... Où sont les Pierre Loti, les Claude Farrère, de notre adolescence ?

Vous voyez où je veux en venir ! Quel est l'essentiel de la littérature maritime d'aujourd'hui ? La Plaisance. Les courses de voiliers à une,

deux ou trois coques. Dès qu'une course est gagnée, on court chez l'éditeur, pour raconter sa traversée, avec les péripéties que l'on sait : la grimpe en tête de mât pour réparer une poulie défaillante ou la suspension à la sous-barbe pour inspecter l'étrave, sans oublier la tasse de thé, ou le verre de vin, (suivant la classe du skipper), qui se répand sur la carte marine dans un coup de roulis.

Messieurs les Capitaines du Commerce, vous avez passé toute votre vie à la mer. Rappelez-vous vos nuits de tempête, vos cargaisons désarrimées, vos cyclones traversés, vos entrées dans des ports pouilleux, où vos coques pressaient la vase, au risque d'y rester collées. Souvenez-vous de toutes ces circonstances, où vous avez ressenti le grand frémissement, le grand déferlement d'adrénaline. Qu'en reste-t-il ? Quel poids, quelle valeur, en regard d'une tasse de thé renversée sur une carte marine ?

Dans l'émission télévisée "Champs-Élysées", j'ai entendu un jour l'animateur annoncer : "Et maintenant, les six plus grands marins actuels vont monter sur le plateau". Je me suis dit : "Quel vétéran à casquette est-il allé chercher ? Quel écraseur de crabes de Terre-Neuve ? Quel sauveteur de vies humaines à chandail constellé ? Quel patron de remorqueur de haute mer ? Quel Commandant de sous-marin nucléaire ? Quel Capitaine de mer à la biographie aventureuse ?" Non ! Aucun de ceux-là, ou d'autres auxquels on ne pense pas, tant ils se sont glissés, sans escale, de la mer à l'ombre.

J'ai vu monter sur le plateau six jeunes hommes, ravis, que le public, selon l'invitation impérieuse d'usage, a applaudi vigoureusement. Je joins mes louanges vers ces plaisanciers, ces hommes de course ou de traversée solitaire, lesquelles requièrent d'indéniables qualités humaines. Chacun de ceux-là a sans doute laissé un livre à la postérité.

Alors, mes camarades, n'essayez pas d'écrire vos mémoires, ni de relater vos aventures de marin marchand, mais embarquez sur un voilier aux couleurs vives et à la coque originale. Appareillez seul, ou mieux en compagnie de souris blanches, ou de votre cheval préféré, pour une traversée aussi inédite qu'inutile, et vous aurez aussi votre heure de gloire et d'édition.

Cette stérile amertume, dont mon discours s'imprègne, ne mène à rien. Il serait plus utile d'essayer de faire évoluer, dans le bon sens, notre image de marque, quelque peu défraîchie, ou "torchonnée";

J'ai débuté ma navigation sous les ordres de certains commandants, pas très présentables en vérité, ni au public, ni à la presse. Ne dites pas que j'exagère, car vous en connaissez aussi... Parlons plutôt de ceux dont les hauts faits nous sont contés et retransmis par la télévision aujourd'hui. Le Capitaine d'un navire Marchand est, soit pollueur, soit "bourré", et en Alaska, il est les deux à la fois. Telle s'effectue l'éducation du public. Pendant ce temps, les autres capitaines sillonnent les mers, sans être ni pollueurs, ni "bourrés", mais personne ne s'en inquiète.

Pour conclure, que pouvons-nous faire ? La bonne question, pour chacun d'entre nous est : "Que puis-je ?"

Que les heureux tenants de l'éloquence verbale clament notre présence. Que les stratèges efficaces de l'AFCAN continuent leurs efforts. Que ceux qui peuvent répondre à l'invitation du Président, racontent et écrivent.

Et que pas un de nous, n'omette d'apporter une touche de dorure, au trop terne blason.

Alain ARBEILLE

P OUR UN NOUVEAU P AVILLON EUROPEEN

Sous ce titre la rédaction d' "AFCAN-Information" a jugé opportun de reproduire le résultat des travaux du GREM concernant l'idée d'un pavillon européen. Le Groupe de Réflexion sur l'Economie Maritime, présidée par Monsieur Pierre LEONARD, par ailleurs Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, réunit des cadres et des hauts responsables publics ou privés du secteur maritime.

Le texte qui suit traduit le fruit de leurs réflexions.

Une politique maritime européenne ne saurait être uniquement une politique de l'outil, de la flotte ou du pavillon. Elle comporte d'autres dimensions, commerciale (mise en commun des fonds de commerce), ou relevant des impératifs d'ordre public (contrôle par l'Etat du port) ou de sécurité, laissant à chaque nation les moyens de pourvoir à ses besoins spécifiques de défense et de diplomatie.

Cependant, compte tenu de ses implications directes pour nombre d'acteurs, mais aussi de l'âpreté de la concurrence mondiale qui met à mal la plupart des transporteurs maritimes européens, c'est la politique du pavillon qui appelle les mesures les plus urgentes.

Or, on a vu plus haut que la politique maritime européenne demandait à la fois un effort d'harmonisation progressive et le transfert au niveau européen de certaines attributions des Etats. On en vient donc, sans que disparaissent les pavillons nationaux dont l'harmonisation demandera du temps, à l'idée de créer de toutes pièces un pavillon européen qui devra répondre impérativement à deux critères :

- Etre très compétitif, sans quoi il perdrait tout intérêt.
- Affirmer sa pleine appartenance au système juridique, politique et économique défini par le Traité de Rome.

A ces conditions il deviendra celui dont ont besoin les utilisateurs de transport, chargeurs et consommateurs comme les transporteurs eux-mêmes et sera l'outil indispensable pour contribuer à l'indépendance économique et financière de l'Europe.

Il se substituera en cas de besoin aux pavillons nationaux quand ceux-ci risquent de constituer un frein, un maillon faible, dans le commerce extérieur communautaire, ce qui conduit nombre d'armateurs européens menacés de disparaître soit à se transformer en opérateurs, soit à transférer massivement leurs navires sous de lointains pavillons bon marché.

C'est pourquoi plusieurs pays européens ont cherché, chacun pour soi, une solution par la création de pavillons "bis" dont la prolifération paraît bien traduire l'inaptitude des Etats à trouver solidairement des réponses satisfaisantes aux défis qu'affronte l'Europe.

Ces pavillons "bis" vont dans le sens d'un allègement des contraintes liées aux pavillons nationaux. Mesures de sauvegarde, ils restent souvent économiquement insuffisants en raison d'adhérences avec les régimes nationaux dont ils sont démarqués. Mais surtout, n'étant pas cohérents entre eux, ils accroissent les divergences entre les différents régimes européens et rendront encore plus difficile le rapprochement de ces derniers et la création d'un pavillon unique.

Le pavillon européen proposé pourrait jouer, à côté des pavillons nationaux en cours d'harmonisation, le rôle de pavillon "européen bis", refuge immédiat en attendant que les pavillons nationaux aient réussi à leur tour à dominer les contradictions qu'ils éprouvent dans la compétition internationale.

Les autorités luxembourgeoises envisagent d'ouvrir un registre national, régi par une réglementation reprenant l'essentiel de celles en vigueur dans les autres pays de la C.E.E., et utilisant (notamment) des marins issus des diverses nations de la Communauté.

On peut se demander si une telle initiative, sous cette forme, est de nature à aider l'armement européen et à préfigurer un pavillon de la C.E.E., ou si, au contraire, l'occasion ne devrait pas être saisie de mettre en place une structure plus originale, offrant aux armateurs du Marché Commun les conditions d'une réelle compétitivité tout en assurant au commerce et aux puissances publiques une indéniable sécurité.

S'il était conçu pour allier ces conditions de compétitivité et la respectabilité d'un registre de la C.E.E., ce pavillon nouveau pourrait être utilisé par les armateurs de la C.E.E. à la fois :

· Comme le réceptacle des navires qu'ils expatrient aujourd'hui hors Europe et,

· comme un substitut commun aux divers pavillons "bis", ces derniers ne subsistant éventuellement que pour répondre à des besoins nationaux spécifiques.

1- CONDITIONS

La contribution d'un pavillon nouveau, luxembourgeois par exemple, aux ambitions maritimes européennes ne sera effective que si ce pavillon peut concilier :

- a) La reconnaissance internationale de son caractère européen : l'entité C.E.E. ne pouvant être reconnue par la communauté maritime internationale, l'un de ses Etats le serait en quelque sorte pour son propre compte et son pavillon-symbole s'ajouterait à ceux des autres Etats membres.

b) Sauf intégration européenne beaucoup plus avancée, une assimilation à l'ensemble des pavillons de la C.E.E., puisqu'il pourrait servir de refuge à chacun d'entre eux.

Il convient à cet égard de prendre en compte l'intérêt d'un pavillon qui ne soit exclusif ni des armements européens nouveaux ni des armements étrangers, à la condition toutefois que les navires immatriculés appartiennent directement ou indirectement, à hauteur d'au moins 50%, à des personnes morales ou physiques relevant d'une des nationalités de la C.E.E.

c) Pour rendre possible cette assimilation, l'adoption de toutes les règles de sécurité prévues par les conventions internationales et l'adoption d'une loi maritime issue de celles des Etats membres, ou, tout au moins, s'il faut faire vite, calquée sur la législation d'un des principaux pays.

Cette loi devrait en particulier garantir les hypothèques, les privilèges de certains créanciers prioritaires, les tribunaux de recours, etc.

d) Un régime de liberté financière, de non imposition, et des droits d'enregistrement raisonnables.

e) La liberté d'embauche contractuelle de marins appartenant à la C.E.E. ou pris hors C.E.E., sous réserve d'une qualification professionnelle sérieuse (appréciée par exemple par une liste d'équivalences de brevets ou de formation).

f) Une clause de retour immédiat en temps de crise au pavillon du propriétaire majoritaire sur demande de son gouvernement, ce qui suppose que soit résolue la question du lien avec le pays d'origine. Le pavillon de retour dans la C.E.E. serait précisé aux autorités du registre lors de l'immatriculation.

g) D'une manière générale, des forces d'attraction suffisantes, au moins égales à celles des divers pavillons "bis" existants ou prévus, afin de favoriser les améliorations de compétitivité des armements C.E.E.

2- OBJECTIFS ET REFERENCES

Les expériences acquises avec les pavillons-refuges déjà existants permettent de définir les avantages que le pavillon proposé apporterait aux diverses parties concernées :

Armement : droits d'enregistrement et fiscalité allégés, stimulants financiers, en fonction des arbitrages entre pays d'origine et pays d'accueil, administration souple.

Personnel : normes de qualité en matière de sécurité, formation, emploi,

contrairement au laxisme de certains pavillons de "complaisance" ; fiscalité également alléguée.

Pays d'accueil : balance positive entre les charges d'une gestion de registre aussi légère que possible - grâce à la sous-traitance des diverses fonctions de vérification- et les apports du pavillon à l'économie nationale.

Autres parties concernées : chargeurs, banques, communautés portuaires et les professions qui y sont englobées : facilités données au commerce maritime par le développement d'un pavillon offrant des garanties identiques à celles des divers pavillons de la C.E.E. et plus sûres que celles de nouveaux venus.

Communauté européenne : enrayer le déclin tout en se dotant d'un pavillon de référence internationale assortie de normes incontestables et attrayantes, tout en renforçant l'unité européenne. Si Bruxelles devait un jour donner un appui financier au secteur maritime ce pavillon devrait en être bénéficiaire.

En contrepartie, le passage d'un navire du pavillon national au pavillon proposé se traduirait par un abandon des attributions de l'Etat en matière politique, administrative et sociale.

3- UN PAVILLON LUXEMBOURGEOIS

Face aux objectifs décrits ci-dessus, le pavillon du Luxembourg présenterait des atouts certains.

Il s'agit d'un Etat souverain, bénéficiant de la reconnaissance internationale, membre de la C.E.E. dans laquelle il se caractérise notamment par sa neutralité vis-à-vis des Etats plus puissants. Il conviendrait cependant de s'assurer que ses liens privilégiés au sein de l'U.E.B.L. et du Bénélux ne sont pas de nature à entraîner des difficultés particulières.

Cet Etat est en outre dépourvu de vocation, d'intérêts et d'antécédents maritimes. La création de toutes pièces d'un registre maritime n'y serait pas entravée par des pesanteurs historiques, sociales, administratives. Elle serait même accélérée et simplifiée si les autorités retenaient les standards internationaux les plus largement admis et les plus simples.

Enfin, le droit des sociétés et la législation fiscale luxembourgeoise autorisent déjà une souplesse certaine (mixage de capitaux ; établissement de sièges sociaux sans gestion réelle) et offrent des conditions favorables aux montages bancaires.

Par comparaison avec les registres extérieurs à l'Europe, les avantages apparaissent évidents :

. Sécurité politique, support diplomatique européen et, compte tenu du soutien de l'ensemble de la C.E.E., quasi-impossibilité de boycott.

. Facilité pour organiser le retour de certains navires sous le pavillon national.

. Garantie d'une législation et d'une juridiction protectrices de la propriété, des créanciers et des chargeurs.

. Accès naturel aux meilleurs financements européens.

. Coûts d'exploitation compétitifs et gestion libérée des contraintes fiscales qui orientent souvent les décisions (plus-values en particulier).

. Enfin, terrain d'accueil pour les regroupements transnationaux (pools, consortiums), égalisant les conditions d'activité des armements et facilitant la création de joint ventures entre armements européens mais aussi avec des armements extérieurs.

En l'absence d'un pavillon unique, ou en attendant, la solution luxembourgeoise pourrait donc, selon la volonté qui la sous-tend et le contenu qu'on lui donne, être plus européenne que les autres. Elle irait dans le sens et même au-delà des positions et vœux à la fois de la Commission et du C.A.A.C.E. sur l'immatriculation, les transferts de navires entre Etats membres, etc.

Elle permettrait d'écartier les préalables à l'harmonisation et les conflits liés à la coexistence de différents régimes sociaux et fiscaux et peut-être de réduire les problèmes de répartition de compétences entre les Etats, la Commission de Bruxelles et l'Administration du Luxembourg.

Elle serait un aboutissement commun aux processus nationaux séparés de mise en place de pavillons "bis", qu'elle pourrait d'une certaine façon fédérer et transformer en instrument de promotion européenne.

Ainsi que cela est déjà apparu, la majorité des problèmes posés par la mise en œuvre de la formule tient à la répartition des rôles entre l'Etat du propriétaire et le pavillon d'accueil et à la possibilité de concilier les deux.

Le pavillon luxembourgeois resterait en toute hypothèse considéré comme différent des autres, mais un terme viendrait où il serait difficile de discerner le pavillon national d'origine puisque, notamment, la propriété des navires serait de plus en plus mélangée, surtout si les joints ventures, étaient encouragées. L'équipage étant éventuellement de plusieurs nationalités et le siège social de l'armement étant installé au Luxembourg, seule resterait "nationale" la localisation de la gestion, non par son personnel dirigeant qui pourrait parfaitement être multinational, mais par l'implantation de sa direction d'exploitation, c'est-à-dire du lieu où se traitent les affaires.

Ce point, comme nombre d'autres questions évoquées ci-dessus, mérite une réflexion plus approfondie. Il en va de même :

- Des conditions d'immatriculation : les navires devraient-ils être transférés à une société luxembourgeoise propriété au moins à 50% de ressortissants de divers pays de la Communauté ou devraient-ils, comme prévu plus haut, rester la propriété à plus de 50% de sociétés ou ressortissants de la C.E.E., tout en arborant le pavillon du Luxembourg ?

- De l'extension au pavillon luxembourgeois de l'accès aux droits de trafics des autres Etats de la Communauté (cabotages nationaux et accords bilatéraux comportant une répartition des cargaisons).

- De la délégation des contrôles techniques aux organismes des Etats membres et/ou aux sociétés de classification.

- De la clause de retour en cas de tension ou de conflit (déclaration, lors de l'immatriculation, du pavillon du pays de retour, la règle pouvant être la nationalité du propriétaire majoritaire).

4- CONCLUSION

Une politique maritime européenne doit être définie sans attendre que la crise actuelle des transports maritimes européens ne porte préjudice aux autres secteurs de la Communauté.

Elle devrait comporter, outre la mise en route d'une harmonisation progressive des réglementations nationales, la création d'un pavillon nouveau qui serait ouvert à tous les européens et bénéficierait de la puissante influence de la C.E.E. dans le commerce international.

Le gouvernement luxembourgeois paraît disposé à accueillir le registre d'un nouveau pavillon qui pourrait constituer le substitut du pavillon de la C.E.E., sans que disparaissent les pavillons nationaux à l'égard desquels chaque Etat conserverait ses droits et responsabilités actuels.

Il resterait dans ce cas à rendre divers arbitrages, notamment si l'on considère :

. Le risque qu'un pavillon de type luxembourgeois pourrait faire courir aux pavillons nationaux, s'il entraînait un effondrement de tous ceux-ci, ou de certains d'entre eux.

. Le problème de l'affectation des diverses aides, financières ou non, consenties par les autorités nationales à leurs armements.

. Celui des pavillon "bis" qui existent déjà, et qu'il faut faire évoluer ou intégrer, avec des résistances prévisibles.

Mais la formule présente un avantage considérable, à la fois sauvegarde

des armements et signal susceptible d'entraîner une dynamique européenne.

Sans être le pavillon européen, qui, s'il voit le jour, sera long à construire, elle serait une première réalisation maritime commune, permettant une prise de conscience et un rapprochement des armateurs de la Communauté. Loin d'empêcher le rapprochement des registres existants ou leur fusion ultérieure, la création d'un tel pavillon pourrait en créer les conditions psychologiques.

Elle permettrait de conserver à l'Europe une substance maritime suffisante pour que celle-ci ait un futur.

Mais il est indispensable qu'une telle création intervienne rapidement et qu'elle associe les conditions d'une réelle compétitivité et les garanties juridiques et financières de ses ayants-droits.

Les principes de libre circulation des capitaux et des personnes, de liberté d'exercice des professions dans toute la C.E.E. pour les sociétés des Etats qui la composent, doivent permettre de rejeter toute accusation de "complaisance" à l'égard de ce nouveau pavillon européen, dès lors qu'il reste bien réservé aux ressortissants de la Communauté.

MINISTERE DELEGUE
CHARGE DE LA MER

LE MINISTRE

3, PLACE DE FONTENOY
75700 PARIS
TELEPHONE : 42-73-55-05
Télex : MIMER 250823 PARIS

PARIS, le 26 juillet 1989

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous faire savoir que la commission d'homologation des titres de l'enseignement technologique vient de donner, dans sa séance du 6 juillet 1989, un avis favorable à l'homologation du Brevet de Capitaine de 2ème classe de la navigation maritime au niveau II des formations professionnelles.

Cette qualification est définie comme étant celle du personnel occupant des emplois exigeant normalement une licence ou une maîtrise.

J'ai tenu à vous informer aussitôt de cet avis qui reconnaît pleinement la qualité de la formation maritime.

Je vous précise toutefois que cette mesure ne sera effective qu'après publication, au Journal Officiel, de l'arrêté signé par le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jacques MELLICK

Commandant TROCHERIS
Président de l'Association
Française des Capitaines
de Navires
11, avenue du Maréchal Leclerc
92210 SAINT CLOUD



L'INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER ET L'ÉCHÉANCE EUROPÉENNE DE 1993

Par le Commandant J.D. TROYAT

Nombreux sont ceux qui parlent de cette échéance sans en connaître sa réelle portée. A trop l'évoquer, voilà qu'elle effraie le public comme il y a 30 ans le traité de Rome, quand il était pronostiqué un effondrement de l'industrie française lorsque les barrières s'abaisseraient.

Ce ne fut pas le cas après 1960 et ce ne le sera pas non plus après 1992 si la portée de la mutation qui s'annonce est correctement appréciée.

L'acte unique de 1986 a constitué une étape importante de la construction européenne :

- en confirmant un rôle plus important au vote à la majorité au sein du Conseil,
- en accroissant l'influence de l'Assemblée,
- en renforçant le pouvoir exécutif de la Communauté,
- en codifiant la coopération politique.

Une telle redéfinition du cadre institutionnel était rendue nécessaire par l'ambitieux objectif fixé pour le 31 décembre 1992, à savoir la disparition réelle des obstacles à la libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux entre les douze Etats.

La France n'a pas à craindre cette échéance. Cela se traduira certes dès l'année 1993, par l'ouverture totale de notre économie ; mais aussi, pour elle, par l'accès sans entrave à un marché de 320 millions de personnes.

Peut-on, frileusement, refuser un tel défi lorsqu'il est porteur de tant d'espérances ? Certainement pas - à condition de s'y préparer activement dès à présent.

C'est dans ce but que l'Institut Français de la Mer consacre beaucoup de ses travaux à l'Europe maritime de 1993.

La présence de la France dans ses D.O.M. et T.O.M. lui confère le troisième domaine maritime exploitable du monde (le simple îlot Clipperton représente, à lui seul, un domaine de 435 000 km²).

Cette spécificité de la France peut profiter à une Europe fédérée et rassemblée.

D'autant que notre pays, maintenant devenu "puissance moyenne", pourrait à terme avoir quelques difficultés à se maintenir seul sur un tel domaine alors que ce ne sera point le cas d'une Europe de 320 millions d'habitants, première puissance industrielle du monde.

Sans vraiment s'en rendre compte, c'est sans doute avec la mer que la France tient un de ses meilleurs atouts. Les prometteuses activités de l'IFREMER ou de la COMEX, par exemple, la laisseraient penser.

De vastes domaines de prospection et de mises en opération s'ouvrent ; qu'il s'agisse d'exploitation de la faune maritime, d'aqua-culture, de traitement de nodules, d'exploitation en général de toutes les ressources sous-marines, jusques et y compris les gisements énergétiques.

S'il est, par contre, un domaine qui, tant en France qu'en Europe, exige un urgent sursaut salvateur, c'est celui des transports maritimes. L'Europe est tributaire des transports maritimes pour la majeure partie, en tonnage, de ses besoins. En cas de guerre, voir de simple crise, la liberté de notre pays et de l'Europe serait mise en cause par la paralysie de ces transports.

En dix ans, de 1977 à 1987, la flotte de commerce de l'Europe est passée de 30% à 16% du tonnage mondial. Pour mémoire, au cours des vingt dernières années, la flotte marchande soviétique a multiplié par cinq ses capacités.

Tandis que ferment en Europe les chantiers navals, on constate que le potentiel de constructions navales de la seule Corée du Sud est passé entre 1973 et 1985 de 2 000 tonnes à 2 800 000 tonnes par an !

Nécessités économiques et impératifs de défense exigent que soient conservés et renforcés, dans l'Europe des Douze, les navires, les outils de constructions et de réparations navales, ainsi que les personnels qualifiés et expérimentés.

S'agissant précisément de tout ce qui a trait au maritime, la France à l'extrémité de notre subcontinent européen - "ce petit cap du continent asiatique", comme le décrivait Paul Valéry - se doit de se montrer efficace et de prendre des initiatives, particulièrement au cours de ce deuxième semestre 89 où elle va assurer la présidence du Conseil des ministres européens.

L'Institut Français de la Mer n'a d'autre ambition que d'y contribuer.

Extrait du compte rendu de la réunion du COMITE DE LIAISON ET D'INFORMATION DES ASSOCIATION DE LA MARINE (CLIAMA)

Le 27 avril 1989. Réponse à l'AFCAN

REPONSES AUX QUESTIONS PARTICULIERES ET TOUR DE TABLE

Question de l'AFCAN : *"Dans le cas où sortirait un pavillon Européen pour les flottes de commerce, est-ce que pour ses opérations de défense, la marine nationale accepterait des navires de commerce commandés par des ressortissants d'une quelconque nation européenne, ou exigerait-elle un commandement français et éventuellement un équipage en totalité français" :*

CA BONBON : La force auxiliaire, c'est-à-dire les bâtiments que l'on affrète pour participer à une opération, pour assurer des transports du style opérationnel, ne nous pose à priori pas de problème particulier. Les règles peuvent toujours être adaptées sans difficultés. Une commission (COPAND) se réunit entre représentants de la Marine Marchande, du Ministère des Transports et de l'Etat-Major de la Marine pour l'adaptation de ces navires aux besoins de la Défense Nationale.

Il est évident que l'on ira de plus en plus vers des "pavillons bis". Le pavillon européen n'aurait comme signification qu'une harmonisation de règles administratives.

POINT DE VUE DE L'ETAT-MAJOR DE LA MARINE

PAVILLON EUROPEEN ET OPERATIONS DE DEFENSE :

L'emploi en France de navires marchands pour les besoins de la défense est régi par l'ordonnance de 1959 sur la défense, par la loi de 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national et par les textes définissant la FMC (Force Maritime de Complément) et la FAO (Flotte Auxiliaire Occasionnelle).

En ce qui concerne la FMC, les navires peuvent être affrétés coque nue, ou réquisitionnés, mais dans tous les cas, ces navires et leur équipage sont militarisés. La nationalité française des équipages est donc impérative.

La FAO est constituée par des navires de la Marine Marchande mis, dès le temps de paix, à la disposition des armées. Ils sont puisés dans un vivier de bâtiments présélectionnés au sein de la flotte de commerce et suivis de près par l'état-major de la Marine. Que les navires concernés soient affrétés à temps ou réquisitionnés, leur équipage conserve son statut civil commercial. Un statut de défense ne lui est appliqué qu'en cas de crise grave ou de conflit, en application de l'ordonnance de 1959. Si l'on excepte ce dernier cas, les seules conditions théoriques concernant la nationalité de l'équipage d'un navire de la FAO sont celles nécessaires pour que ce navire puisse battre pavillon français. Elles sont au demeurant fort contraignantes selon la législation actuelle.

Seul ce critère du pavillon peut être pris en considération par la marine nationale. Ainsi, lors des opérations d'accompagnement du trafic commercial dans le golfe Arabo-Persique, la question s'était posée de savoir à quelles conditions un navire marchand pourrait prétendre à la protection de la marine nationale. Il est rapidement apparu que ni la nature ou la destination de la marchandise, ni la nationalité d'une partie ou de la totalité de l'équipage ne pouvaient être déterminantes. C'est le pavillon, critère parfaitement clair sur le plan juridique, qui a été retenu car lui seul lie, à travers la législation de l'Etat dont il relève, le navire qui le porte et cet Etat ; la responsabilité et les engagements de l'Etat ne peuvent donc s'apprécier qu'envers lui.

En cas de création d'un "pavillon européen" pour les flottes de commerce, il est probable que ce pavillon n'aurait d'autre signification qu'une harmonisation de règles administratives : il devrait nécessairement cohabiter avec un pavillon national qui, seul, serait représentatif d'une puissance d'Etat. Il n'en reste pas moins que notre réglementation actuelle qui impose des contraintes très strictes de nationalité pour les équipages de tout navire francisé pourrait alors s'aligner sur une réglementation commune européenne. Rien n'empêcherait que les navires français battant ce "pavillon européen" soient utilisés dans le cadre de la FAO dès lors que leurs qualités intrinsèques intéresseraient l'Etat-Major de la Marine et qu'ils respecteraient les règles de francisation alors en vigueur, sans préjudice de la nationalité de leurs équipages.

Il est évident que la Marine Nationale préférerait que ces équipages soient français, ou qu'au moins leur commandement le soit. Cependant, ceci ne peut être établi comme une exigence absolue et permanente. Toute utilisation d'un navire de commerce pour une opération de défense est un cas particulier et l'acceptation ou non d'un commandement ou d'un équipage étranger pour ces navires devra être appréciée, au cas par cas, en fonction du type et du lieu de l'opération, du climat politique régnant à l'horizon considéré et, en définitive, de l'utilisation qui serait faite du navire en question.

La réponse à la question posée par l'AFCAN est claire en ce qui concerne la FMC : il faudra que l'équipage dans sa totalité soit français. Elle ne peut être qu'ambigüe en ce qui concerne la FAO : un pavillon français sera exigé faute de réalité juridique internationale d'un pavillon européen : il sera préférable, et parfois indispensable, que le commandement, voire la totalité de l'équipage, soit français, mais ceci ne saurait constituer une exigence a priori.

S'il arrivait que le pavillon européen eût une valeur juridique internationalement reconnue et qu'il existât un lien réel entre ce pavillon et une autorité européenne habilitée à organiser des opérations de défense et à en assumer la responsabilité finale, la question se poserait autrement. Pour des opérations engageant exclusivement la France, le pavillon français devrait être requis avec les réserves que nous avons faites sur la nationalité des équipages; Pour des opérations menées au nom de l'Europe, le pavillon européen pourrait théoriquement convenir et la nationalité "européenne" de l'équipage suffirait.

A PROXIMITE DE L'ANTARCTIQUE

Comment faire partager les joies d'une navigation tout à fait étrangère à la norme. La vie est-elle une mosaïque d'impressions qui se fixent d'autant plus que l'attente d'un événement brutal et définitif est plus précise, que l'esprit est occupé en permanence. Et cette vie est-elle d'autant plus intense que la situation en question est plus longue dans le temps ?

Enfin, j'ai eu la chance de mener le MARION DUFRESNÉ, par deux fois dans les parages de l'Antarctique, en 1987 et 1988 et il m'en reste de fortes impressions que je vais essayer de décrire ci-dessous.

Le Marion Dufresne, navire de 112 mètres de long, construit au Havre en 1973/1974, est le ravitailleur des îles Australes Françaises et de ce fait, il n'a pas été renforcé, de quelque manière que ce soit pour la navigation dans les glaces, entre autres il possède une hélice à pas variable très fragile. Propriété des Messageries Maritimes, puis de la CGM, il a été destiné, dès l'origine par les TAAF, à la relève des trois îles dotées d'une base permanente : l'île de la Possession dans l'archipel des Crozet, Port aux Français à Kerguelen et Martin de Vivies à la Nouvelle Amsterdam.

Les deux premières sont au Sud de la convergence antarctique, la dernière se trouve dans des eaux plus clémentes comme l'attestent les langoustes qui tapissent ses fonds.

Vous les trouverez, toutes les trois au Sud et au Sud-Est de la Réunion qui sert, à ce navire, de base de départ, même s'il est immatriculé à Marseille.

Il est vrai que l'on a vu de temps à autre un iceberg entre les Crozet et Kerguelen, mais ceci est relativement rare. Aussi bien, le navire n'avait-il pas à être conçu comme brise glace, car jamais en tous les cas, ces îles ne sont entourées de mer glacée.

Il est bien certain, par contre, que ces relèves annuelles et que les ravitaillements qui n'ont lieu, au maximum que 4 fois par an, n'utilisent pas à temps plein le navire pourtant affrété par les TAAF à l'année.

Cette administration qui est en liaison étroite avec les organismes scientifiques, a donc fait de ce navire, un SUPPORT, très apprécié de nombreuses missions.

Et c'est à deux de celles-ci, les missions APSARA 3 et APSARA 4, dirigées par un des laboratoires du CNRS, dans le cadre d'une recherche sur la paléoclimatologie, avec une trentaine de scientifiques, que je dois d'avoir navigué dans le Grand Sud.

La première fois, du 20 mars au 27 avril 1987, dans la Péninsule Antarctique au sud du Continent Américain, et la seconde fois, du 5 au 21 février 1988 de la Terre Adélie au Shackleton Ice Shelf et à l'île Heard. Nous y avons longé le pack en nous arrêtant à proximité, plusieurs fois.

Il n'a jamais été question de compter les icebergs que nous avons rencontrés, mais cela a varié de 50 à 1000 dans la journée.

Le rôle des scientifiques consistait essentiellement à faire des carottages de 20 à 25 mètres dans des sédiments de fonds variant de 1500 à 3500 mètres. Leur programme était bien établi et nous nous arrêtons sur des points déterminés par eux. Nous avons exécuté ces stations par tous les temps jusqu'à des creux de 9 à 10 mètres. Nous avons, pour nous maintenir

stoppés, ou plus justement, pour maintenir la verticalité du câble "océano", une hélice à pas variable, un propulseur transversal à l'étrave un autre à l'arrière, et un gouvernail, bien sûr mais classique. Il y a, à bord, toutes les installations qui permettent d'entreprendre, de suivre les carottages et de faire une première étude des carottes. un câble océanographique de 7000 mètres en acier, et un autre en Kevlar, un PC scientifique doté d'ordinateurs, d'appareils de mesure de pressions, de salinité, de températures, des sondeurs de grands fonds. En outre un certain nombre de laboratoires, dont quelques uns peuvent être maintenus à température constante par le navire.

Ces missions avaient lieu dans le Grand Sud pour étudier le climat qui a régné dans les 150 000 dernières années.

Pour ma part, j'ai eu à mener le navire, aidé par un Etat-Major et un équipage hors pair, courageux et compétent, aux "stations" qui m'étaient indiquées.

Très vite, en venant de la Réunion, dans la première mission, après l'île Gough, au Sud de Tristant da Cunha, nous avons piqué au Sud-Ouest et le premier témoin d'un changement capital et définitif fut la chute brutale de la température de l'eau de mer, au passage de la Convergence Antarctique.

A partir de ce moment, tout se modifie. Nous ne serons plus dans un monde normal, au moins comme l'entend un marin qui a eu l'habitude de faire rimer voyages en mer avec cocotiers.

La houle ne nous quitte plus, le vent qui, lui, ne se modifiera que pour se renforcer en ne venant plus que du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, le ciel bas, et les cartes météo qui montrent ce perpétuel ballet de dépressions qui tourment sans fin autour de l'anticyclone coiffant l'antarctique. Je vous passe les grains de neige et de grêle après les brumes les pluies et les gros temps !

Peu de temps après, un manchot, un seul, vint reconnaître cet objet curieux qui avançait peu, mais qui bougeait, sans doute, beaucoup pour lui. 24 heures plus tard, et ce sera le cas chaque fois que nous nous rendrons dans le Grand Sud, nous avions à la vue, notre premier iceberg. Avec les radars, nous les détectons, en général, à une bonne vingtaine de milles, en particulier avec le "10 cm" qui avait une excellente définition, associé à son arpa.

Au cours de cette navigation, j'ai toujours eu à l'esprit, et pour cause, la surprise qui fut mienne, quand, en avant lente, la nuit, par une brume à couper avec un bon couteau, dans le détroit de Belle Isle, au Nord de Terre Neuve, avec la Calypso, j'ai dû battre en arrière toute, devant un "glaçon" que nous avons estimé à une hauteur de 7 à 15 mètres. Je ne l'avais pas vu au radar jusqu'à ce qu'il apparaisse à 40 mètres sous le nez, légèrement sur tribord, éclairé par une forte lampe portative. Nous nous en sommes arrêtés à 20 mètres par le travers. Mais il a disparu sans que jamais, je ne puisse le revoir avec le même radar. Ses formes devaient être telles que les ondes se réfléchissaient mal contre lui.

Enfin, grâce à cette expérience, augmentée de nombreuses connaissances livresques sur le sujet, je mis à 6 nœuds pour les nuits au cours de ces deux campagnes.

De plus, malgré le vent et les précipitations nombreuses et

diverses, nous avons toujours navigué avec un veilleur sur le gaillard, équipé d'un fort projecteur et d'autres veilleurs sur les ailerons, avec jumelles et lunettes de ski. Disons, tout de suite que nous étions en tout, 97 à bord.

Souvent, aussi, dans le mauvais temps debout, dans les grains de neige et de grêle qui nous cinglaient le visage, j'ai dû stopper et noter dans le carnet de passerelle de remettre en route au petit jour.

Notons ici, les regards et les petites phrases que nous avons échangés à la passerelle en évoquant nos anciens qui passaient là, à la voile !

Plus nous nous rapprochons de la Géorgie du Sud et surtout des Orcades du Sud, plus nous sommes environnés par les glaces flottantes. Jusqu'au jour où je n'ai cru devoir passer car il y avait trop d'icebergs échoués sur le plateau qui s'étend au sud des dernières. Je me suis contenté de rester dans la ligne de sonde des 1000 mètres au Nord de l'archipel car des pâtés de roches y sont signalés par des positionnements précaires.

Sur la route, le soir même, après les Orcades, nous avons découvert sur l'écran radar, d'abord quelques points, puis quelques traits, puis un trait continu, enfin une véritable barrière de glace qui s'est révélée être une île de glace de 50 kms par 18 au moins. Nous en sommes passés à 5 ou 6 milles. Quand on estime sa hauteur hors de l'eau de 60 à 80 mètres, on imagine les millions de m³ qui dérivent ainsi.

La mission nous emmenait ensuite à Punta Arenas dans le Passage de Magellan. Toujours la Terre de Feu mais les torchères des plates-formes pétrolières ont remplacé les torches et les foyers des Fuegiens et autres Alakalufs.

Une dizaine de jours après, toujours dans les parages des Orcades, mais plus à l'Est que la première fois, et par gros mauvais temps, nous avons retrouvé une île de glace semblable.

Cette fois, c'était de jour, et pour atteindre les prochains points de carottage j'ai essayé de la contourner par l'Ouest et le Nord. Mais je n'ai pu. D'une part la grosse houle m'avait contraint à ralentir et d'autre part chaque fois, et c'était fréquent, que nous apercevions ces petites glaces (de 20 à 200 tonnes) que l'on nomme growlers ou bourguignons, sur l'avant, il me fallait les éviter en descendant dans le vent. Donc tout tendait à me rapprocher de la barrière et j'ai donc dû passer par le Sud, vent arrière.

Comme nous avons, finalement, constaté que trois points de carottage se trouvaient sous cette immense île de glace, le chef de mission a changé son programme et nous sommes partis dans l'Est à 100 milles de là en passant par le Nord des Orcades.

Puis, c'est le jour de Pâques, après avoir stoppé dans la nuit du Samedi Saint, que nous sommes passés, à pleine vitesse, mais en allure de manœuvre, dans ce que nous avons appelé "un cimetière d'icebergs". Il est impossible de dire s'il y en avait 300 ou 800 mais c'était extraordinaire. Nous bénéficions d'un temps splendide, pourtant la veille le soleil "s'était couché dans le rouge", les dépressions des cartes météo de Molodevskaïa, les cirrus n'étant pas le moindre des signes annonciateurs, nombreuses étaient les prévisions d'un nouveau mauvais temps, aussi avais-je intérêt à aller vite pour franchir cet amoncellement de glaces.

Je ne désirais absolument pas me laisser surprendre là et y passer la nuit, (une nuit qui à l'époque durait quatorze heures) environné de ces mastodontes.

Il y en avait de toutes les tailles, l'un des tabulaires faisait au moins un mille de long, de toutes les formes, des cathédrales, des dômes, des plats, des carrés, en forme de croix, des jeunes, des vieux et de toutes les couleurs : blancs souvent, mais aussi marron, rouge, bleu, vert. Une symphonie dans laquelle nous étions l'archet.

Car lorsque je dis "à pleine vitesse", c'est une manière de parler : nous étions constamment en train de moduler le pas de

l'hélice pour assurer la sécurité et le cap lui aussi, était continuellement différent. La mer était pavée de growlers "pondus" par ces innombrables icebergs.

Nous avons donc joué les intrus dans ce décor inviolé. Mais n'étions-nous pas devenus nous-mêmes ce décor de 7 heures du matin à 3 heures de l'après midi ?

Le soir même, la dépression nous tombait dessus. Et là, dans la brume, la pluie, la neige, la très grosse houle, à petite vitesse, j'ai louvoyé sous le vent des icebergs que nous voyions mal. En général, par temps maniable, il vaut mieux passer au vent des gros car les growlers sont déportés sous le vent. Mais par gros mauvais temps quand la vitesse est réduite, la prudence commande de faire l'inverse pour éviter de se trouver dans une position fâcheuse si survenait une avarie.

"Louvoyé". C'est un terme qui évoque la voile. En effet, j'ai souvent eu l'impression au cours de ces innombrables journées dans le mauvais temps auprès des glaces d'être à la barre d'un voilier. La plus mémorable est celle d'un coup de vent que nous avons subi dans le détroit de Drake. En plus du fait que la presque totalité des scientifiques étaient à la passerelle, un vent de 75 nœuds, une houle immense et surtout le changement brutal de couleur de l'eau qui a coïncidé avec un renforcement de l'agressivité de la houle, faisaient de notre navire un esquif qu'il fallait protéger avec des mouvements du gouvernail qui auraient été les mêmes sur un yacht.

Dans l'Antarctique, il y a aussi des îles, j'en ai aperçu de nombreuses. Nous n'avons pu, la première fois, car l'époque était tardive, descendre plus sud que la latitude de l'entrée sud du détroit de Bransfield que nous avons remonté en trois jours sur une mer calme malgré un vent qui soufflait fort.

Toujours beaucoup d'icebergs, bien sûr, mais surtout les falaises des glaciers et ces quelques plaques de roches presque verticales qui témoignaient de l'origine volcanique, impression renforcée par les carottages qui ont été effectués à proximité.

Dans ces îles, nombreuses sont les bases britanniques, allemandes, argentines, polonaises.

5 ou 6 d'entre nous ont pu descendre à "terre" en vedette. Laisant le Marion Dufresne dans la baie proche "en station", nous avons accosté, dans la glace naissante en forme de pan cake, un appontement qui nous avait été signalé au moyen de feux de bengale, par les hivernants de la base chilienne d'Eduardo Frei, dans l'île du Roi Georges.

Nous n'y sommes restés qu'une heure, pourtant très bien accueillis, mais j'avais hâte de retrouver le bord pour quitter la baie avant la nuit.

Cette nuit là, à la clarté de la lune, nous avons pu marcher quelques heures à 14 nœuds. Les petites glaces apparaissaient à 4 ou 500 mètres devant l'étrave. Je me souviens de ces heures passées sur l'aileron de passerelle, chaudement vêtu, comme d'un enchantement. Tous les gros icebergs se voyaient à l'œil à 5 ou 6 milles par une luminescence étrange. Le projecteur donnait une vie mystérieuse aux embruns sous le gaillard, et l'eau semblait d'une transparence tropicale. J'ose presque dire que c'est la seule fois de ces deux embarquements dans le Grand Sud, que j'ai pu voir de la couleur, de la vraie.

Au cours de cette nuit merveilleuse a plus d'un titre, nous avons été l'objet d'un spectacle qui nous a tenu de longues minutes en haleine. J'ai dû appeler les scientifiques de quart au PC scientifique pour qu'il viennent attester que nous n'étions pas sujets à une hallucination.

Pendant une bonne demi-heure, j'ai cru avoir découvert une petite île. En effet, nous constations à côté d'un tabulaire bien reconnaissable, une espèce de promontoire pointu avec des traînées noires, tout à fait une terre. Finalement cette "île" s'est transformée en un iceberg quelconque, quand, au petit matin, nous nous sommes aperçus qu'il était environné d'une multitude de petites glaces plus ou moins transparentes que le vent avait accumulées encore que d'une manière assez lâche.

Peut-être un reflet spécial dans la clarté diffuse de la lune ? Illusion néanmoins. Toujours est-il qu'en continuant ma navigation, pourtant à vitesse réduite dans cette mer qui commençait à se solidifier, j'ai mis deux heures pour en sortir !

Au cours de notre deuxième mission, nous avons connu le Grand Sud à une époque plus clémente en ce sens que les nuits n'avaient pas plus de 5 à 7 heures. Ce fut bien agréable et beaucoup moins pénible. Nous étions d'ailleurs plus élevés en latitude.

Nous n'avons commencé à voir la barrière d'icebergs que très au Sud, à une trentaine de milles au Nord de la base Dumont d'Urville en Terre Adélie.

Ce sont là, d'énormes blocs de glaces, très blancs, très purs dans lesquels un chalutier soviétique que nous avons aperçu paraissait minuscule. A signaler qu'au cours de l'ensemble des semaines que nous avons passées dans ces lieux, nous n'avons croisé que deux bateaux !

Ces icebergs sont échoués sur un plateau dont les sondes varient de 150 à 200 mètres environ. Nous sommes passés à travers. Puis à 6 milles au nord de la base, nous avons franchi une large traînée de growlers. J'avais réduit la vitesse au minimum. Festival de phoques, de baleines, de manchots empereurs et Adélie.

Le phénomène de l'"albédo" qui nous avait prévenu de l'approche du continent antarctique par cette blancheur évanescence dans le ciel, avait fait place, sans que nous nous en fûmes vraiment aperçus, à la vue elle-même du continent recouvert de son immense calotte glaciaire légèrement rosée spectacle inoubliable.

Après avoir eu la crainte d'un ralentissement de la vitesse de modification du pas de l'hélice (dû très certainement à la température de l'eau qui avoisinait 1° C), incident vite pris en compte par l'équipe machine, j'ai avancé très prudemment dans un chaos indescriptible. Je n'ai pu approcher qu'à 19 de l'île des Pétrels où s'accroche la base française.

Le matin de notre arrivée il faisait beau, soleil et calme, mais l'après midi un coup de vent s'est levé en une heure à peine, et dans la nuit le vent d'Est atteignait 71 nœuds. Ne voulant pas être pris dans les glaces dérivantes que l'on apercevait à 2 milles au vent, et après avoir attendu derrière un de ces énormes icebergs que vèle constamment le glacier de l'Astrolabe proche, le dernier atterrissage de l'hélicoptère de la base, j'ai mis le cap au Nord. Mais, après avoir croisé 36 heures à une vingtaine de mille de Dumont d'Urville pour profiter éventuellement, d'une accalmie qui n'est jamais venue, nous avons définitivement quitté les lieux pour poursuivre notre croisière... au grand dam des hivernants et de nos propres scientifiques qui voyaient une escale tant attendue par sa rareté, se transformer en coup de sifflet bref. J'avais, en tous les cas, été le seul à aller à terre en hélicoptère pour reconnaître de haut une route de sécurité pour m'approcher de l'île des Pétrels. Mais le mauvais temps en a décidé autrement.

Deux constatations s'imposent, en ce qui concerne cette navigation à proximité du continent. Nous étions proches du cercle polaire que nous avons juste franchi pour atteindre la Terre Adélie : là le vent souffle de l'Est, et sauf très près du continent, je n'ose pas dire de terre, il est beaucoup moins fort que les vents d'Ouest des Roaring Forties.

Par ailleurs, je me suis aperçu qu'en cas de mauvais temps, les icebergs se cassent ou plutôt se fragmentent sur les hauts fonds et produisent alors rapidement un grand nombre de glaces qu'il vaut mieux ne pas mettre dans les hélices ou à proximité de la coque.

Ces glaces sont extrêmement dures car c'est l'eau douce qui les a formées. Avec la houle et le vent, elles ont des mouvements désordonnés. Elles obligent à ralentir donc à dériver beaucoup, et donc à faire d'autant plus attention quand les icebergs ne sont pas loin.

Notre deuxième campagne nous a donc fait approcher le pack et nous avons stoppé trois fois à 0'5 de sa frange. Tantôt

lâche, tantôt serrée cela dépend du vent. Lumineux, retenant de magnifiques icebergs prisonniers.

Le phénomène d'albédo (cela veut-il dire ce qui donne le blanc ?) est très utile pour avoir le temps de ralentir avant d'arriver à sa limite. On ne voit, en effet, cette frange qu'à 3 milles environ aussi bien à l'œil qu'au radar.

Mais nous avons fait une autre constatation. Si aucune différence de température n'est palpable dans les environs d'un iceberg, ni dans l'air, ni dans l'eau, il n'en est pas de même auprès du pack.

Avec une centrale météo qui donne en permanence et en temps réel la température de la mer, tout et autant que vous ayez pu étalonner vos thermomètres, vous ne craignez pas de rencontrer le pack si vous restez dans une plage de température de 0°3-0°5 C. Celui-ci se forme en eau calme à -1°93.

De jour on voit très bien l'eau s'alourdir, ce qui n'est évidemment pas possible de nuit. De toutes façons entre la température de -0°5 et la limite de la glace il y a à peine un mille.

Par ailleurs, nous avons constaté aussi que le pack ne se créait que sur des masses d'eau peu profondes où l'eau est toute entière à basse température. Je parle, là, de fonds de 500 mètres ou moins. Et dans les lieux que nous avons connus, les fonds se relèvent très vite.

Enfin, au cours de tout ce temps passé dans ce Grand Sud, nous n'avons cessé de côtoyer des icebergs, qui sont pourtant restés entourés de mystères, sur leurs origines et surtout sur leurs fins.

Il faut en effet se méfier de la zone de la convergence antarctique. C'est là, qu'en toute logique, ils viennent mourir. Mais j'en ai vu un énorme par 48° Sud au Nord de la Géorgie et par contre beaucoup plus au sud au Nord du Shackleton ice Shelf, nous avons longé un bloc de glace arrondi, ne dépassant la surface que de 2 ou 3 mètres. C'était fort heureusement de jour car nous avions eu du mal à le détecter au radar.

En conclusion, cette navigation, qui est tout de même périlleuse, demande une attention toute particulière.

Mais je voudrais insister sur le fait que, si vous regardez une carte, vous vous en apercevez vite, c'est une région qui est loin de tout. Très loin.

Nous avons eu l'impression d'être ailleurs, loin, perdus, mais, si bien.

Barrés dans le Nord par cette machine éternelle qu'est la rotation puissante des vents d'ouest,

interdits au Sud par cette immensité de 4000 kms de glaces,

guettés perpétuellement par les innombrables glaces flottantes de toutes tailles,

environnés parfois, d'animaux curieux et bizarres, cétaqués, phoques et manchots et enfin d'une multitude d'albatros, de pétrels, de damiers du Cap dont aucun ne dédaigne se poser sur l'eau pour considérer nos curieuses "manips",

nous sommes vraiment à l'intérieur d'une autre planète.

Si, en venant dans ce Sud, nous nous sommes toujours sentis des intrus, j'avoue, et je sais que je ne suis pas le seul à le penser, que j'en suis sorti avec grande nostalgie.

Le froid, le mauvais temps, la neige ne sont rien à côté de cette exaltante sensation d'avoir participé, dans un grand et long silence magiquement puissant, dans un manque de couleurs, dans le Rien, à un monde qui ne doit pas être différent de celui de l'Origine, et que n'ont pas connu beaucoup de nos semblables.

Mais quelle joie, depuis et pour toujours, de contempler un arbre, même un seul arbre, en été.

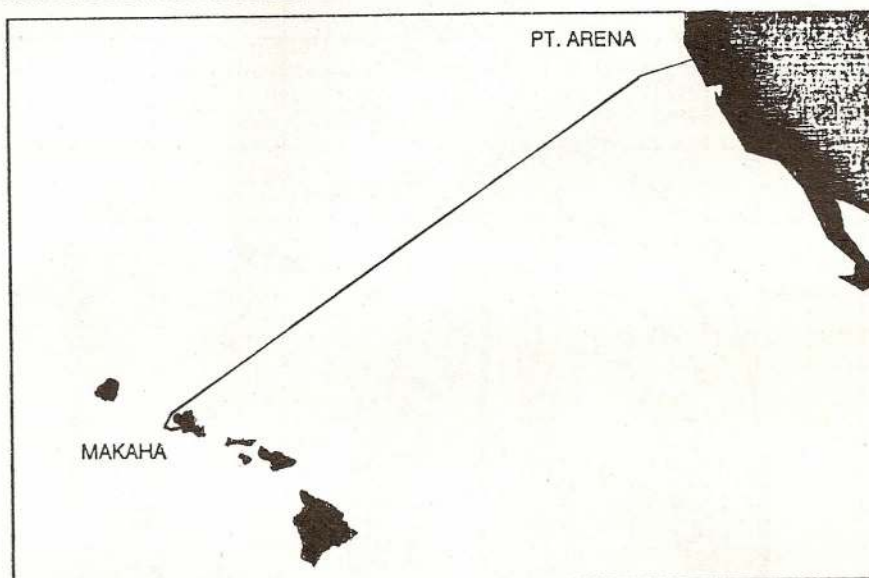
Marc SOVICHE
Capitaine au Long Cours

LA POSE DE TOUS LES RECORDS

Sale temps pour les surfers et autres véliplanchistes en cette mi-août dans l'Anse de LA TORCHE : un temps de curé, vent nul, mer d'huile. Calme estival mis à profit par les marins du câbliez "VERCORS", mouillé à quelques encablures de la côte bretonne, pour lancer l'atterrissement du câble téléphonique transatlantique, fibre optique TAT 8.

40.000 voies sous la mer en 3 paires de fibres qui relieront après un trajet de 6.180 kilomètres PENMARCH à TUCKERTON (NEW JERSEY-USA). Quatre câbliez se sont attelés à cette tâche, le "JOHN CABOT" de la Garde Côtière Canadienne pour l'enfouissement de 160 kms sur le plateau continental américain, le "LONG LINES", câbliez gros porteur US, effectuant la pose des 5.700 kms de câble de grand fond et le "VERCORS" de FRANCE TELECOM se chargeant de poser 310 kms de câble armé dont 190 seront enfouis dans le sol du plateau continental français pour éviter les agressions des chaluts de nos pêcheurs. L'"ALERT" de BRITISH TELECOM faisant de même sur les 500 kms de la dérivation conduisant le TAT 8 à WIDEMOUTH en CORNOUAILLE anglaise.

En fin de journée, atterrissement tiré à terre, le "VERCORS" lève l'ancre, met le cap à l'Ouest et s'éloigne du "spot" de LA TORCHE en dévidant les premiers kilomètres du TAT 8. A bord, les 110 marins, ingénieurs et techniciens qui s'y activent rêvent déjà de cocotiers, de vagues gigantesques au paradis mythique des rois de la glisse : HAWAÏ. Ce n'est plus un bruit de course, le contrat de cette pose fabuleuse vient d'être signé. Le géant américain A.T.T. (AMERICAN TELEGRAPH and TELEPHONE) a choisi le "VERCORS" pour poser un maillon important de ce réseau mondial sous-marin de grande capacité : la liaison SAN-FRANCISCO/HONOLULU.



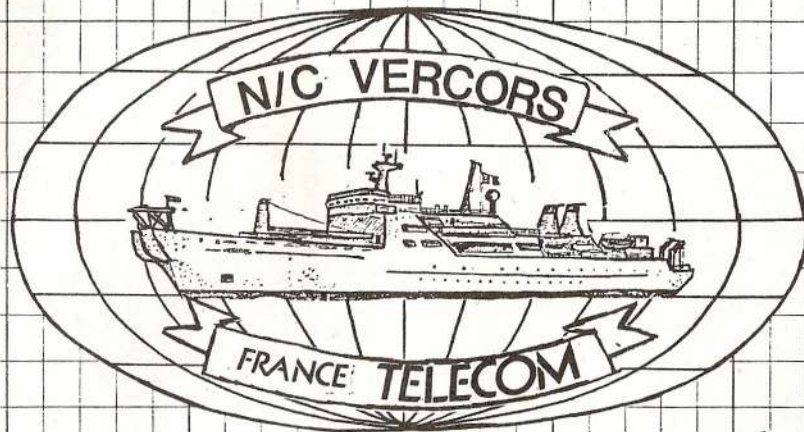
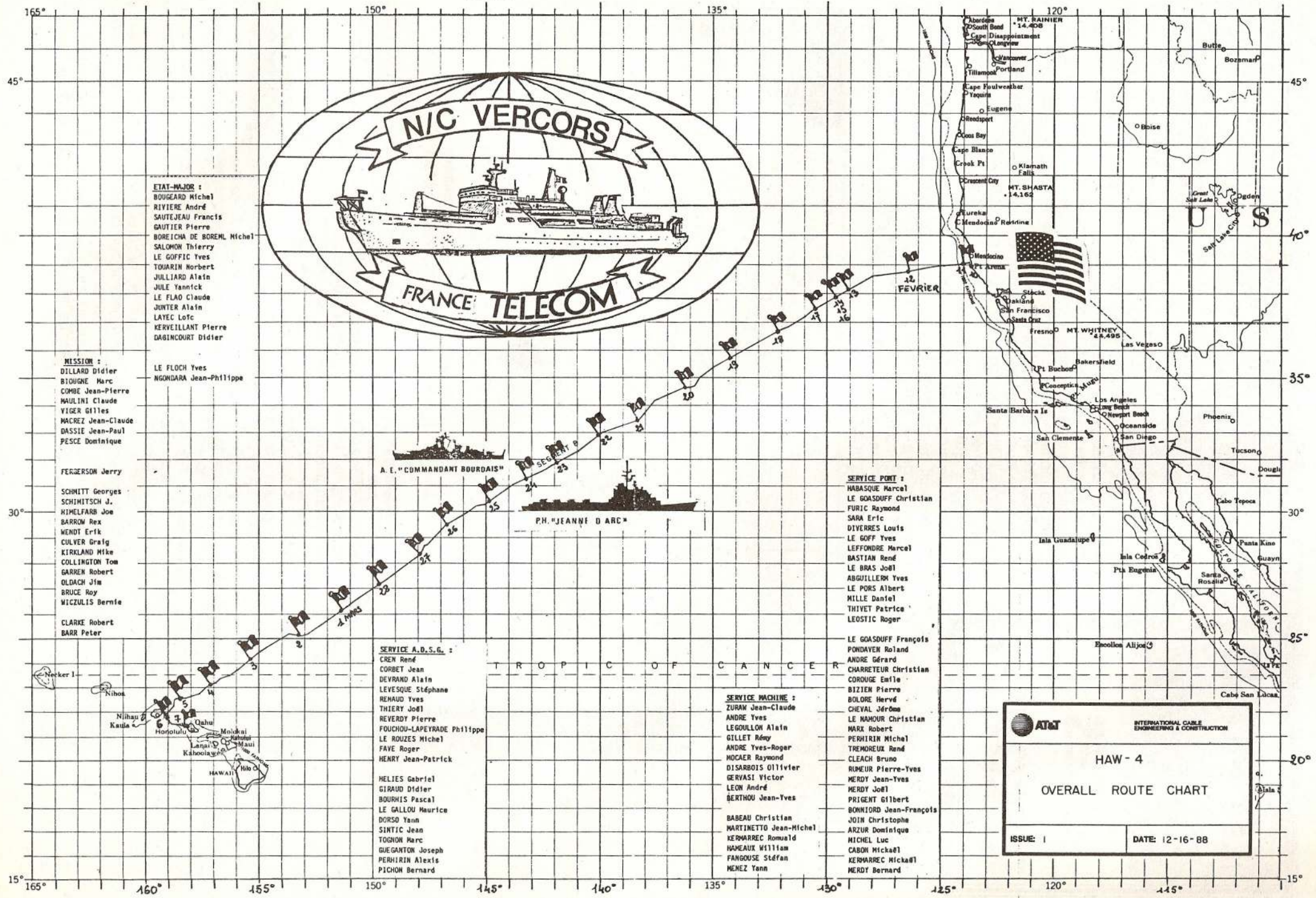
HAW-4 Overall Route

Cable Distance : 4242.023 kilometers

Route Distance : 4073.096 kilometers

Dès le départ de BREST le 8 décembre il apparaît que cette campagne ne sera pas une sinécure. Une mer énorme, des creux de 20 mètres après les ACORES rendent cette traversée de l'Atlantique très mouvementée. Les abords de la Nouvelle Angleterre sont plus accueillants mais l'hiver y est déjà bien présent. Le "VERCORS" remonte la rivière PISCATAQUA et s'accoste le 19 décembre bâbord à quai au poste de chargement de l'usine SIMPLEX à NEWINGTON (NEW HAMSHIRE). 35 jours d'escale, dont 26 jours pour le seul chargement des 4.400 kms de câble, deux équipes de 20 dockers s'y emploient jour et nuit. Levant à la main avec grand soin ce "fil" tenu de 21 millimètres dans les 3 cuves de 15 mètres de diamètre et de 5 mètres de hauteur ! Tous les 70 kms, l'embarquement d'un répéteur vient briser les cadences de chargement, 4 nœuds de vitesse moyenne avec des pointes à 7 nœuds, ce qui est impressionnant, les dockers courent dans la cuve, il faut bien avouer que lorsqu'il fait - 20° à l'extérieur et - 5° dans la cuve on est peu enclin à rester immobile !

Par contre, l'embarquement du répéteur se fait avec d'extrêmes précautions, cette merveille de l'électronique contient dans son cylindre d'un mètre de long et de 40 cm de diamètre les régénérateurs qui amplifient les signaux lumineux, les remettent en forme, les resynchronisent et les réémettent par diodes laser. Le tout pour la bagatelle de 6 millions de Francs !

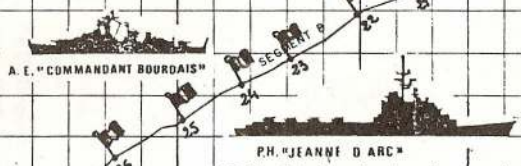


ETAT-MAJOR :
 BOUGEARD Michel
 RIVIERE André
 SAUTEJEAU Francis
 GAUTIER Pierre
 BOREICHA DE BORENL Michel
 SALOMON Thierry
 LE GOFFIC Yves
 TOUARIN Norbert
 JULLIARD Alain
 JULE Yannick
 LE FLAO Claude
 JUNTER Alain
 LAYEC Lotc
 KERVELLANT Pierre
 DABINCOURT Didier

MISSION :
 DILLARD Didier
 BLOHNE Marc
 COMBE Jean-Pierre
 MAULINI Claude
 YIGER Gilles
 MACREZ Jean-Claude
 DASSIE Jean-Paul
 PESCE Dominique

FERGUSON Jerry
 SCHMITT Georges
 SCHMITZ J.
 HIMELFARB Joe
 BARRON Rex
 WENDT Erik
 CULVER Craig
 KIRKLAND Mike
 COLLINGTON Tom
 GARRIN Robert
 OLDACH Jim
 BRUCE Roy
 WICZULIS Bernie
 CLARKE Robert
 BARR Peter

LE FLOCH Yves
 NGONDARA Jean-Philippe



SERVICE A.D.S.G. :
 CREN René
 CORBET Jean
 DEVRAND Alain
 LEVESQUE Stéphane
 RENAUD Yves
 THIERY Joël
 REVERDY Pierre
 FOUCHOU-LAPEYRADE Philippe
 LE ROUZES Michel
 FAYE Roger
 HENRY Jean-Patrick

MELIES Gabriel
 GIRAUD Didier
 BOURHIS Pascal
 LE GALLOU Maurice
 DORSO Yann
 SINTIC Jean
 TOGNON Marc
 GUEGANTON Joseph
 PERHIRIN Alexis
 PICHON Bernard

SERVICE MACHINE :
 ZURAN Jean-Claude
 ANDRE Yves
 LEGOULLON Alain
 GILLET Rémy
 ANDRE Yves-Roger
 MOCAER Raymond
 DISARBOIS Ollivier
 GERVASI Victor
 LEON André
 BERTHOU Jean-Yves

BABEAU Christian
 MARTINETTO Jean-Michel
 KERMARREC Romuald
 HAMEAUX William
 FANGOUSE Stéfan
 MENEZ Yann

SERVICE PORT :
 HABASQUE Marcel
 LE GOASDUFF Christian
 FURIC Raymond
 SARA Eric
 DIVERRES Louis
 LE GOFF Yves
 LEFFONDRE Marcel
 BASTIAN René
 LE BRAS Joël
 ABGUILLEMI Yves
 LE PORS Albert
 MILLE Daniel
 THIVET Patrice
 LEOSTIC Roger

LE GOASDUFF François
 PONDAYEN Roland
 ANDRE Gérard
 CHARRETEUR Christian
 COROUGE Emile
 BIZIEN Pierre
 BOLORE Hervé
 CHEVAL Jérôme
 LE NAMOUR Christian
 MARX Robert
 PERHIRIN Michel
 TREMOREUX René
 CLEACH Bruno
 RUMEUR Pierre-Yves
 MERDY Jean-Yves
 MERDY Joël
 PRIGENT Gilbert
 BONNIORD Jean-François
 JOIN Christophe
 ARZUR Dominique
 MICHEL Luc
 CABON Mickaël
 KERMARREC Mickaël
 MERDY Bernard

AT&T INTERNATIONAL CABLE ENGINEERING & CONSTRUCTION

HAW - 4

OVERALL ROUTE CHART

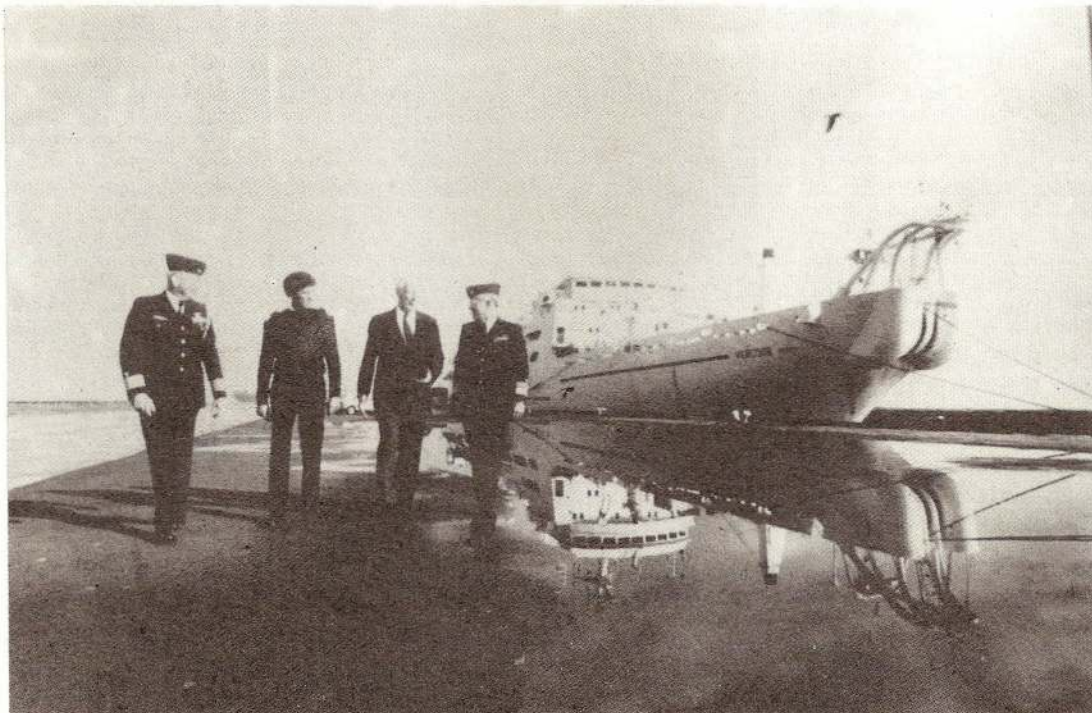
ISSUE: 1DATE: 12-16-88

Le 22 janvier, jour de l'appareillage, lourd de 10.500 tonnes dont 3.970 de câble, le "VERCORS" est bien "à ses marques", tirant d'eau Été de 7,20 m. Le plus lourd mais le plus précieux des chargements : 100 millions de Dollars.

La route est longue jusqu'à SAN-FRANCISCO le passage du CAP HATTERAS confirme la mauvaise réputation de cet endroit. Fatigue du navire, la peinture qui a beaucoup souffert des basses températures est encore malmenée. Mais les pinceaux et rouleaux vont se déchaîner pour redonner fière allure au "VERCORS" dès l'arrivée à CRISTOBAL. Pari gagné, le pilote du canal se croit sur un paquebot !

Hissé par 4 "mules" nous nous élevons de 26 m dans le lac de GATUN, eau douce oblige, le "VERCORS" s'enfonce un peu plus, 7,30 m de tirant d'eau, quelle joie de surplomber les deux océans. Mais il faut redescendre sur mer... et dans la soirée du 29 janvier notre fier navire pointe son étrave pour la première fois dans l'Océan Pacifique en passant sous le pont de BALBOA. Les pélicans en ligne de file saluent notre arrivée.

Notre compas étalon n'apprécie décidément pas l'alimentation de ces



Le vice-amiral Robbins, commandant le 12ème district de l'US Coast Guard, après sa visite du Vercors lors de son escale à San Francisco

milliers de kilomètres de câble sous 6.500 volts nécessaires au contrôle permanent de la liaison. Il se manifeste en prenant une déviation de près de 180 degrés ! Ces dizaines de milliers de spires en 3 cuves forment 3 solénoïdes produisant un champ magnétique intense qui perturbe non seulement la "rose" de notre compas mais aussi nos postes de télévision dont les couleurs disparaissent ou s'éclatent en arc en ciel des plus déplaisants.

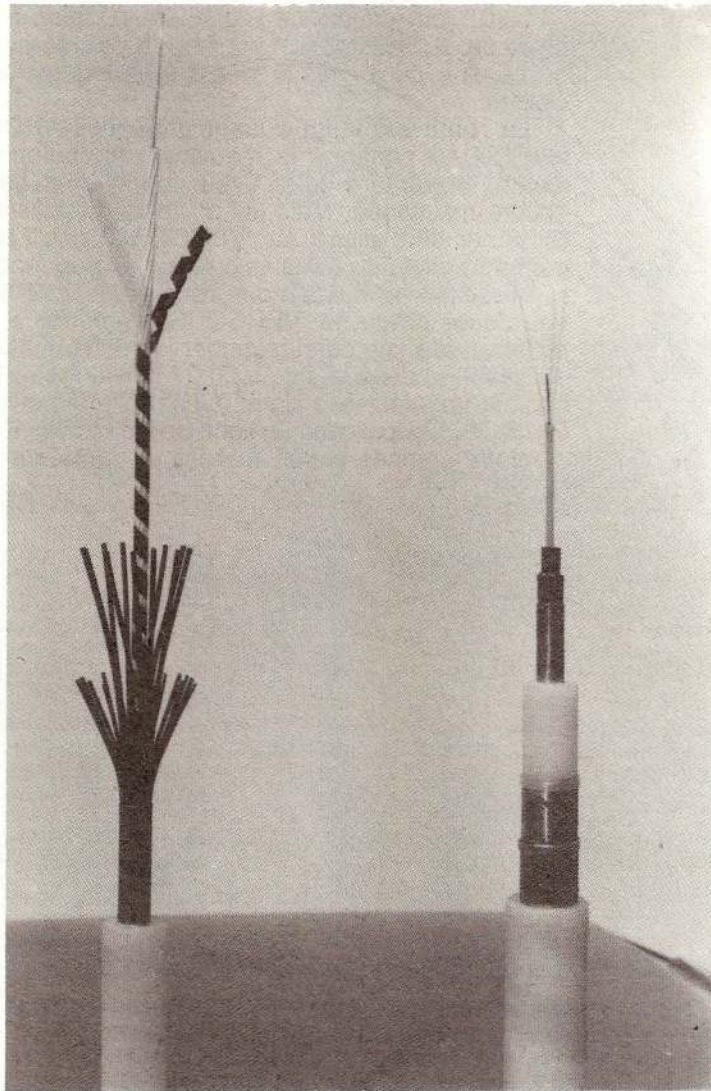
En espérant que ce magnétisme de mauvais aloi n'ait aucune influence sur le corps humain !

Une brève escale à SAN-FRANCISCO les 9 et 10 février pour embarquer les 25 ingénieurs et techniciens Français et Américains de la mission CABLE et nous partons en pose de POINT ARENA (situé 150 kms au Nord de FRISCO).

26 jours de pose sur un océan pas très pacifique, grosse houle, un fort vent de travers nous oblige parfois à prendre jusqu'à 40° de dérive quand l'irrégularité des fonds impose de ralentir à 2 nœuds. Fort heureusement les fonds ne sont pas toujours aussi cahotiques et quelques plaines abyssales de 5.800 mètres nous permettent d'aller jusqu'à notre vitesse de pose maximum de 6 nœuds.

L'océan est désespérément vide. Quelques albatros nous escortent, rendus téméraires en cette saison des amours, neuf d'entre eux atterrissent sur notre plage avant, le décollage s'avère difficile voire impossible. De crainte que leurs ailes de géant ne s'engourdissent nous les "catapultons" le lendemain vers leur élément.

Le 24 février, alors que nous sommes à mi-chemin, un Lynx de la "Royale" nous survole, hélicoptère embarqué sur le navire école d'application "JEANNE D'ARC". Sympathique rencontre au milieu du Pacifique entre 3 navires ayant BREST pour port d'attache. Sur la route



Deux câbles fibre optique, grand fond, dont celui de droite comporte une protection contre les morsures de requins (fish bite protection).

inverse PEARL HARBOR/SAN-FRANCISCO la "JEANNE" et sa conserve l'avis "COMMANDANT BURDAIS", se sont quelque peu déroutées pour nous rejoindre. Mais cette maudite houle nous fait tout trois rouler bord sur bord, pas d'hélicoptère possible pour prendre notre courrier. Nos philatélistes amateurs de souvenirs marcopiles de cette "agence postale" flottante sont déçus mais le moral reste bon car nous pouvons souvent téléphoner à nos familles par le câble que nous posons : une qualité d'écoute sensationnelle sur 15.000 kms de trajet câblé jusqu'à PENMARCH ! Aucun décalage désagréable comme il en existe dans une liaison téléphonique par satellite. Le câble a encore de beaux jours devant lui, les marins qui relient les hommes aussi !

Le 5 mars, la terre est proche, les pics volcaniques d'OAHU se distinguent à l'horizon. Pas de soleil mais toujours cette grosse houle qui fait les délices des surfers. Le câblé américain "CHARLES L. BROWN" nous attend sur la rade de MAKAHA dans l'Ouest de l'île. Nous l'approchons à 100 brasses pour prendre l'extrémité du câble qui rejoint la station terrestre. Les soudeurs de l'A.T.T. s'empressent de connecter les fibres et l'épissure finale est délicatement accompagnée sur le fond en cette belle soirée venteuse du 8 mars 1989 à 21 h 19 (TU - 10). Coups de sirène, la joie se lit sur tous les visages du Commandant aux novices. La mission américaine est aussi très satisfaite du bon déroulement de cette délicate mission. Les télégrammes de félicitations affluent et le champagne coule à flots, tradition oblige.

Trois jours d'escale à HONOLULU, une pause après la pose, pour décharger les réserves de câble nous permettent ainsi de goûter aux joies du farniente sous les cocotiers à WAIKIKI, de guetter les vagues géantes (rares) à SUNSET BEACH, admirant les belles naïades au look d'enfer et les danseuses de ULA ondulant au son des yukulélés. En guise de bienvenue elles nous disent ALOHA, nous leur répondons KENAVO !

Il faut appareiller d'autres campagnes nous attendent.

Michel BOUGEARD

P.S. : Avec la fibre optique les longueurs de câble sont exprimées en kilomètres.



LA FLOTTE FRANCAISE S'ENRICHIT D'UN PAQUEBOT-FERRY D'EXCEPTION :

LE M/V BRETAGNE

Lancé aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire le 4 février de cette année, le "Bretagne" n'est pas inconnu de nos lecteurs*.

Son baptême et sa croisière inaugurale ont eu lieu les 12 et 13 juillet.

Cinq jours seulement auparavant, le 7 juillet, alors que le navire était encore entre les mains de plus

de 800 ouvriers et techniciens des chantiers ou des sous-traitants, ceux ayant répondu à l'invitation faite aux membres de l'AFCAN ont eu le privilège de visiter cette prestigieuse unité. Guidés pendant plusieurs heures par le Commandant du "Bretagne", le Commandant Ivan CLAIREAUX, ils ont pu découvrir le paquebot-ferry des fonds à la passerelle et admirer ce navire à la pointe de la technologie maritime, sans doute le plus sophistiqué de la flotte française.

A l'issue de la visite du "Bretagne", symbole de la prospérité de la région dont il porte le nom, tous ressentirent comme une fierté et un espoir de pouvoir se dire qu'il avait été construit en France, pour un Armement français qui l'exploitera avec des marins français.

La Rédaction

* Lire par ailleurs "AFCAN-
Informations" n°3 de septembre 1988.

M / V BRETAGNE

Descriptif technique.

Construction	1989
Jauge brute (Tonneaux)	23000
Déplacement (Tonnes)	13000
Longueur	152,80 m
Largeur	26 m
Tirant d'eau maxi	6,20 m
Vitesse	21 Nœuds
Propulsion	4 x 4440 KW
Puissance électrique	7050 KW
Equipage	140
Capacité totale (passagers)	2030
Nombre de cabines	367
Nombre de couchettes	1146
Capacité garage (61 remorques + 180 voitures)	600
5 salons de sièges inclinables	454
Ascenseurs	3
Hôpital 3 lits	1

SUR L'ENSEIGNEMENT DE L'ANGLAIS MARITIME.

Le Journal de la Marine Marchande, dans son numéro du 31 août, publie le compte-rendu, par Monsieur Loïc Courcoux professeur de l'enseignement maritime et membre de l'IMLA, du récent colloque tenu à Cadix sur l'anglais maritime. Au cours de cette rencontre est apparu l'antagonisme entre le vocabulaire normalisé de la navigation maritime (VNNM) et le "seaspeak", VNNM à structure rigide pour utilisateur de faible niveau linguistique, Seaspeak système beaucoup plus flexible requérant par contre un niveau bien supérieur de la connaissance de l'anglais. Le Capitain F.F. Weeks en le soulignant a parlé d'une approche nouvelle, accordant la prépondérance aux messages de sécurité (système encore hypothétique actuellement dénommé COMCOM). Puis l'auteur de l'article poursuit en traitant des moyens d'apprentissage de l'anglais, programme Anglosea d'anglais maritime général pouvant être enseigné de la même façon dans les écoles maritimes du monde entier. J. Kelly et C. Trudeau ont présenté les 3 premiers des 10 modules vidéo et audio de ce programme. Sur la pédagogie de l'anglais, 2 présentations ont été particulièrement remarquées, celle de Madame I. Battista (Université Maritime Mondiale) et celle de Madame Herrera (professeur à l'Escuela Superior de la Marina Civil de Bilbao). Dans le cadre de l'Université de Cadix, l'Escuela Superior de la Marina Civil, en collaboration avec l'Association Nationale de Catédráticos de Escuelas Superiores de la Marina Civil et l'IMLA (International Maritime Lecturers Association) propose d'organiser un premier congrès mondial des Ecoles Supérieures d'Enseignement Maritime. Prochain séminaire d'anglais maritime, l'an prochain, même époque à la Faculté des études maritimes et de transport de Rijeka, Yougoslavie.

SUR LA FORMATION DES OFFICIERS.

Le Journal de la Marine Marchande, dans son numéro du 24 août, publie un long article, de A. Marcantetti, IMTM, de mars 1989, "A propos du colloque du Havre (1993), une chance pour l'officier de la Marine marchande". L'auteur rappelle les précédents rapports sur la question de l'enseignement maritime (Lathière, Fouché-Dubois et maintenant Loquet) et cite les rapports présentés au cours du colloque, du Recteur-Doyen Zade de l'Université de Malmoë, et rapport de synthèse du Président Léonard. Sur les établissements d'enseignement maritime et leurs missions, l'auteur cite l'opinion qui avait été émise d'une école unique devant l'amoindrissement des besoins en officiers de la flotte de commerce mais, ajoute-t-il, "Est-il besoin d'ajouter que si on se limite aux besoins d'encadrement en officier de la flotte de commerce française et des professions para-maritimes la question peut se poser !". Le rapport Zade suggère une coopération internationale entre les écoles qui conduirait à des études combinées, il rappelle aussi la surcapacité des établissements d'enseignement maritime dans divers pays d'Europe. Dans la deuxième partie de son article, Monsieur Marcantetti aborde la question de la polyvalence et parle des expériences de polyvalence partielle conduites aux Pays-Bas et en RFA, ainsi que des réflexions italiennes sur ce point. Dans la troisième partie de son article l'auteur traite de l'évaporation des brevets et l'évasion vers des postes ou des situations à terre, état de fait présent également dans d'autres pays européens. Ce qui conduit à envisager les options vers des carrières alternées et l'auteur à citer les expériences belges et britanniques mentionnées dans les rapports Zade et Léonard.

Le Journal de la Marine Marchande, dans son numéro du 24 août, parle des "suites du rapport Loquet" :

La réforme de la formation des officiers de la Marine marchande, décidée en mai par Monsieur Jacques Mellick, ministre délégué chargé de la Mer, à la suite du rapport de Monsieur Patrick Loquet, a donné lieu à la parution au Journal officiel du 9 août 1989 d'un second texte important. Après le concours d'entrée, c'est le programme de la première année qui est complètement révisé.

L'article brosse à grands traits ce texte, formation en 4 années, en signalant en particulier que "l'horaire hebdomadaire d'anglais sera porté de 3 à 5 heures, dont 1 heure de formation nautique, suivie directement en anglais". L'horaire global sera allégé, passant de 32 à 28 heures en moyenne par semaine. Programme réaménagée pour tenir compte des origines élargies des étudiants et permettre des mises à niveau croisées.

SUR L'INSTITUT DE LA MER.

Le Pays Malouin, dans son numéro du 4 août, relate le séminaire de travail du 3 août de l'IFM au cours duquel fut adopté l'idée de la création de la Délégation de Haute Bretagne de l'Institut Français de la Mer, et où notre collègue Jean-Daniel Troyat fut mandaté pour assurer la mise en place effective de cette délégation. Le Commandant Troyat parle ensuite de l'IFM et de ses activités, après sa création en 1981, prenant la suite du Comité National d'Information sur les Problèmes de la Mer, de l'Institut de la Mer et de la Ligue Maritime d'Outre-Mer. Il rappelle ensuite la vocation de l'IFM :

"étudier l'ensemble des problèmes concernant les métiers maritimes et para-maritimes en demeurant à leur écoute ; sensibiliser les Français, notamment au niveau des décideurs au rôle de la mer dans tous les domaines ; contribuer à toutes les actions d'orientation, de recherche et de formation concernant la mer".

Dans le même numéro, le Pays Malouin, rappelle que les Dixièmes Journées Nationales de la Mer se tiendront en novembre prochain à Dunkerque (elles avaient eu lieu l'an dernier à Paris). Saint-Malo a d'ores et déjà été officiellement pressentie pour participer avec Dunkerque à cette manifestation et mener en avril-mai 1990, à Saint-Malo, une réflexion sur les problèmes se posant dans le domaine maritime et frontalier à une région charnière entre Manche et Atlantique.

SUR LA FORMATION AU COURTAGE MARITIME.

L'hebdomadaire anglais Fairplay, dans son numéro du 6 juillet, signale qu'en France il n'y a pas de formation strictement spécialisée dans le courtage maritime, quoique, comme dans plusieurs pays, l'enseignement du courtage apparaisse au sein de formation plus généralistes concernant valablement plusieurs professions du domaine des transports. Il cite un DESS de l'Université de Paris ainsi que la formation de l'Institut d'Etudes des Transports Maritimes.

Monsieur Jourdan-Barry, de Barry, Rogliano, Salles, relate cet hebdomadaire, serait près à embaucher quelqu'un ayant un DESS pour l'envoyer étudier 2 heures par semaine à l'IETM. Jusqu'en 1988, les demandeurs d'emplois ayant le Baccalauréat ont été acceptés, mais devant la pénurie de gens cherchant à entrer dans la profession de courtier maritime, les compagnies ont été contraintes à abandonner cette exigence avec pour résultat l'abaissement du niveau standard. Si grande est cette pénurie que Monsieur Jourdan-Barry emploie 1 américain, 1 danois, 1 hollandais et 2 allemands. Jusqu'à un tiers de son état-major est venu de l'étranger. D'autres courtiers ont embauché d'anciens commandants, dont certains ont été très efficaces dans leur nouveau rôle, mais les commandants de plus de 28 à 30 ans se sont souvent révélés plus difficiles d'adaptation aux exigences "de l'autre côté de la barrière". En conclusion la pénurie n'est pas prêt de cesser. De plusieurs manières, ce qui se passe en France, et qui trouve son pendant en Norvège, en Allemagne et ailleurs, entretient un mouvement trans-frontière croissant de courtiers, qui exigera en fait de qualifications professionnelles un niveau standard international bien qu'organisé au plan national.

PLEBISCITE DE LA PRESSE POUR L'OUVRAGE DE L'A.F.C.A.N.

NAVIGUEZ "PLUS"

avec les Capitaines de navires

"Un ouvrage qui devrait figurer dans les bibliothèques de nos bateaux"

J.M. BARRAULT - **NEPTUNE NAUTISME** février 1989

"Nul doute que la commission Plaisance de l'AFCAN... a fait œuvre utile"

Le **TELEGRAMME**.

"Cet ouvrage original, fort bien réalisé par des non-spécialistes de l'édition a sa place à bord de tout bateau de croisière qui navigue un peu".

T. VIGOUREUX - **REVUE BATEAUX** février 1989

"NAVIGUEZ PLUS, pour une entente professionnelle et plaisanciers"

INFORMATIONS DIEPPOISES - décembre 1988.

"C'est une excellente initiative que celle qu'ont prise dans le cadre d' l'ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRE les Commandants"

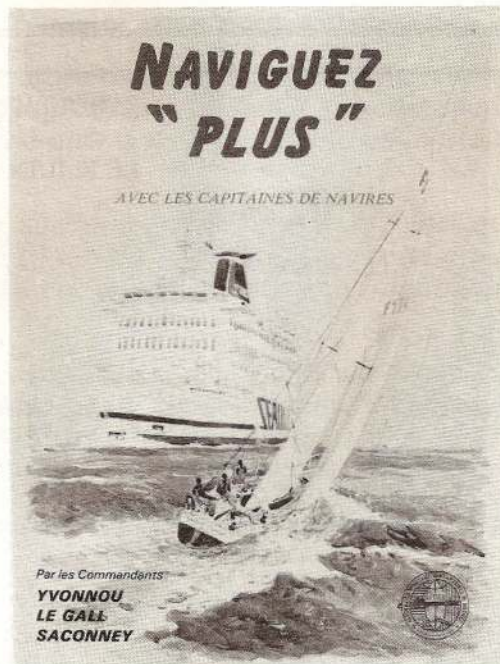
PRESSE D'ARMOR - Février 1989

"Cet ouvrage peut aider à mieux faire connaître aux plaisanciers, les navires marchands qu'ils sont amenés à rencontrer... Une véritable bible du marin plaisancier..."

J.J.A. **PARIS NORMANDIE** du 20 décembre 1988

"Pour notre plus grande chance, ils ont voulu nous faire profiter de leur expérience, et le résultat concret est un ouvrage pratique comme il n'en existait pas encore.

NAVIGUEZ PLUS comble de nombreuses lacunes sur la sécurité et apporte ce qu'il faut absolument connaître sur les grands navires... Vous réfléchirez peut-être aussi à deux fois avant de couper la route d'un cargo lorsque vous en aurez terminé la première lecture. NAVIGUEZ PLUS, un ouvrage qui devrait rester ouvert en permanence sur toutes les tables à cartes pour



parer un coup dur et surtout profiter de sa croisière..."

Ouvrage excellent à lire absolument.

J.P. MALICE - **VOILES ET VOILIERS** - Août 89

Nul doute que le plus beau compliment nous vient de J.P. Malice dans son excellente appréciation que nous reproduisons ici in extenso.

Cinq voiles (▲▲▲▲▲) dans la Biblio de "Voiles et Voiliers", voilà de quoi reconforter et convaincre les plus hésitants...!

PRUDENCE

NAVIGUEZ "PLUS"

par les Commandants Yvonnou, Le Gall et Saconney

▲▲▲▲▲

Tous trois commandent des navires gigantesques. La mer est leur métier, leur raison de vivre, mais leur plaisir aussi. Sitôt descendu de leurs passerelles les voilà à la barre de petits voiliers, confrontés comme nous tous au trafic maritime et à ses dangers. Alors, pour notre plus grande chance, ils ont voulu nous

faire profiter de leur expérience et le résultat concret est un ouvrage pratique comme il n'en existait pas encore.

"Naviguez "Plus" comble de nombreuses lacunes sur la sécurité et apporte ce qu'il faut absolument connaître sur les grands navires que l'on rencontre partout. Vous y trouverez les silhouettes des bateaux marchands pour les identifier, mais aussi leurs caractéristiques et leurs facilités de manœuvre. Savez-vous qu'un ferry peut s'immobiliser en une minute et trente secondes ? Mais aussi que son commandant n'hésitera pas à vous bousculer plutôt que de mettre en péril la vie de ses passagers ! Qu'il faut vingt minutes à un super pétrolier pour s'arrêter et qu'il n'est absolument pas manœuvrant pendant ce temps-là..."

Tous les conseils de manœuvre sont donnés en phrases brèves, tant pour éviter un navire que pour le sauvetage, et illustrés de dessins remarquablement précis de Guy L'Hostis. Encore un marin marchand plaisancier d'ailleurs. Les contacts VHF ne présenteront plus aucune difficulté pour vous avec l'astucieux lexique franco-anglais et la composition des messages, complétés de quelques trucs tout simples pour être sûr d'obtenir une réponse.

Vous réfléchirez peut-être aussi à deux fois avant de couper la route d'un cargo lorsque vous en aurez terminé la première lecture. La présentation, de même, est parfaite avec sa solide couverture cartonnée et ses feuillets mobiles séparés par des intercalaires de couleurs. "Naviguez "Plus", un ouvrage qui devrait rester ouvert en permanence sur toutes les tables à cartes pour parer un coup dur et surtout pour profiter au mieux de sa croisière. J.P.M.

Naviguez "Plus" avec les capitaines de navires, par les commandants Yvonnou, Le Gall et Saconney. 166 pages, 180 x 235. Editions Afcan, 130 francs.

Voiles Biblio - **VOILES ET VOILIERS**. Août 1989

SYSTEMES ELECTRONIQUES DE VISUALISATION DE CARTES MARINES (SEVCM)

Le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) a confié à la Société MATRA une étude de définition industrielle de Console électronique pour la visualisation des cartes marines.

Dans un premier temps, les responsables du projet souhaitent recueillir l'avis des utilisateurs potentiels.

Pour ceux, d'entre les Capitaines en activité, qui n'auraient pas reçu de leur Armement le questionnaire SEVCM, nous le reproduisons ci-après en format micro, ce qui ne dispense pas les Capitaines pré-retraités et retraités d'y répondre...

L'un d'entre nous, qui a déjà rendu sa copie, pense cependant que l'élaboration des cartes électroniques françaises mérite mieux qu'un simple questionnaire mal élaboré, et devrait plutôt faire l'objet d'une véritable concertation entre gens du métier.

L'AFCAN n'a-t-elle pas ici une "carte" à jouer ?

La Rédaction

COMITE CENTRAL
DES
ARMATEURS DE FRANCE

73 BOULEVARD HAUSSMANN - 75008 PARIS

LE 12 JUIN 1989

ADR. TELEGR. : ARMATEURS-
PARIS-123
CHEQUES POSTAUX N°
566-27
TELEPHONE : 42-65-36-04
TELEX 660532 F

GS/SG N° S 8359 - Annexe

OBJET : TECHNIQUE Systèmes Electroniques de Visualisation de Cartes Marines (SEVCM).

Messieurs,

Le 31 octobre dernier à Dunkerque, la Direction du Service Hydrographique de la Marine Nationale a organisé à bord d'un navire norvégien, en liaison avec les services hydrographiques de ce pays, et dans le cadre du projet "Mer du Nord", une présentation de différents modèles de systèmes électroniques d'affichage des cartes marines. Le projet "Mer du Nord" consiste, sous l'égide du Bureau International Hydrographique, à établir à titre expérimental des cartes électroniques à partir des données numériques fournies par les services hydrographiques des pays bordant la Mer du Nord.

Dans l'état actuel des recherches dans ce domaine, il semble que l'on soit encore assez loin de la commercialisation de systèmes très performants, autorisant par exemple la superposition de l'image radar à une reproduction de la carte marine associée à un procédé de localisation du navire. Une étape intermédiaire consistera très certainement dans la mise à bord de consoles de cartographie numérique, affichant éventuellement certaines fonctions de navigation qui permettraient de simplifier la tâche de l'officier de quart. Quant à la question de la mise à jour des données du système embarqué, elle devrait à terme être réglée au moyen du système satellitaire INMARSAT.

La mise en place des SEVCM impliquera au plan international un important travail de coordination et de coopération, entre les services hydrographiques nationaux, entre l'Organisation Hydrographique Internationale et l'Organisation Maritime Internationale et, à l'intérieur de celle-ci, entre les différents sous-comités concernés.

Pour la France, le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) a développé des modèles de cartes électroniques d'une grande qualité. Le Ministère de la Mer souhaite maintenant que ce projet soit soumis au Ministère de la Recherche et de la Technologie, qui pourrait en subventionner certains développements par l'intermédiaire de l'ANVAR.

Le SHOM a confié à la Société MATRA une étude de définition industrielle de console électronique. Dans un premier temps, les responsables du projet souhaitent recueillir auprès des utilisateurs potentiels des informations relatives à l'ergonomie et au contenu des bases de données d'un tel système. A cet effet, ils ont élaboré deux questionnaires, que nous vous adressons ci-inclus et, que vous voudrez bien retourner une fois remplis à :

MS 21
à l'attention de M. DEHAINZELIN
BP 605
27106 VAL DE REUIL Cedex

Nous restons bien entendu à votre disposition pour vous apporter toutes précisions sur ces questions et vous prions de croire, Messieurs, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Le délégué Général

A. de Fleurieu

Agnès de FLEURIEU

QUESTIONNAIRE N°1

1- CONTRAINTES D'UTILISATION

- 1-1) Où **serait située** la console marine dans le cadre de votre utilisation ?
- 1-2) Cet endroit est-il bruyant ?
- 1-3) La console risque-t-elle d'être soumise à des **contraintes d'environnement** (température, humidité,...) difficiles ? Donner, si possible, les plages de température et d'humidité.
- 1-4) Quel est l'**encombrement maximum** admissible de la console marine ?
- 1-5) La console marine sera-t-elle utilisée en **station** :
 debout **assise**

2- VISUALISATION

- 2-1) Quel est, suivant le type de navigation, le **champ minimum** que vous souhaitez visualiser sur l'écran. (réponse à donner sans préjuger de la taille de l'écran ni de sa résolution)
- 2-2) Actuellement, utilisez-vous parfois simultanément des cartes papier d'**échelles différentes** ? Si oui, dans quelles situations ?
- 2-3) Dans ces mêmes situations, et avec une console marine, pensez-vous que 2 écrans graphiques (1 pour chaque échelle) soient indispensables ?
- 2-4) Les **couleurs** du graphique et du dialogue pourraient être **modifiées par l'opérateur** pour s'adapter à l'éclairage ambiant. Cette possibilité peut-elle présenter des inconvénients ? Si oui, lesquels ?
- 2-4) Les couleurs couramment utilisées sur les cartes papier vous donnent-elles satisfaction ? Si non, quelles modifications y apporteriez-vous ?
- Voyez-vous un intérêt à pouvoir, vous-même, modifier ces couleurs ? Si oui, lequel ?
- 2-5) En ce qui concerne la **symbologie** (bouées, points de marée, balises,...), souhaitez-vous :
des symboles **identiques à ceux des cartes papier**
des symboles **simplifiés**
la possibilité de disposer des **2 au choix**
- 2-6) Actuellement, vous faites certaines annotations qui vous sont propres sur les cartes papier. Pour cela, vous utilisez peut-être des symboles particuliers. La console marine devra-t-elle vous proposer un outil de génération de symboles ?
- 2-7) La mise en œuvre de certaines fonctionnalités pourrait conduire à occulter une **partie du champ de carte visualisé**. Ceci vous semble-t-il envisageable et dans quelles limites ?

3- DIALOGUE HOMME-MACHINE

3-1) Les stations de travail utilisent souvent un clavier et (ou) une souris pour permettre à l'utilisateur de s'adresser à la machine. Donnez, dans le cadre de votre utilisation, les avantages et inconvénients que vous voyez à chacun de ces 2 outils de désignation.

Clavier

Avantages :

Inconvénients :

Souris

Avantages :

Inconvénients :

3-2) Pouvez-vous citer un moyen de désignation, autre que clavier et souris, que vous utilisez sur certains de vos équipements et qui vous donne satisfaction ?

3-3) Un des thèmes importants de la carte marine électronique est la sécurité. En cas de danger ou de manipulation erronée, quel type d'**avertissement** souhaitez-vous ?

Lumineux

Sonore

Lumineux + Sonore

4- OUTILS D'AIDE A LA NAVIGATION

- 4-1) Citez les **outils d'aide à la navigation** qu'il vous semble **indispensable** d'intégrer dans la console marine.
- 4-2) Citez les **outils d'aide à la navigation** qu'il ne vous semble **pas indispensable** d'intégrer dans la console marine.
- 4-3) Quel est, avec l'équipement bord actuel dont vous disposez, le **temps moyen** passé à effectuer des travaux qui pourraient être pris en charge par des **outils d'aide à la navigation** intégrés dans la console ?

QUESTIONNAIRE N°2

MATRA T21

Les spécifications de l'ECDIS émises par l'IHO (Special Publication n° 52 - 3ème version - octobre 1988) propose une liste minimale d'informations visualisables. Celles-ci sont classées par thème (Cf. annexe à ce questionnaire).

1. Quels sont, parmi ces thèmes, ceux que vous utilisez ?
2. Y-a-t-il des thèmes qui ne figurent pas dans cette liste et auxquels vous souhaiteriez accéder ?
Lesquels ?
3. En ce qui concerne la visualisation de ces thèmes, souhaitez-vous :
 - 3-1- Les sélectionner à la demande suivant vos propres critères ?
 - 3-2- Récupérer la visualisation de l'ensemble minimal des thèmes par défaut, puis retirer vous-même les thèmes qui ne vous intéressent pas ?
4. Y a-t-il des thèmes que vous visualisez de façon isolée et si oui, lesquels ?
5. Y-a-t-il des thèmes que vous visualisez **systematiquement avec d'autres thèmes** et si oui, lesquels ?
6. Donnez la liste des informations externes nécessaires à la localisation :
 LORAN-C DECCA Stand-alone, NAVSTAR GPS Differential, phase-track GPS Autres
7. Quelles sont les étapes de votre campagne où vous vous servirez le plus des informations accessibles par la console marine ?
(pour chaque étape, lister les thèmes et les échelles)

<input type="checkbox"/> Navigation haute mer - thèmes - échelles	<input type="checkbox"/> Navigation côtière - thèmes - échelles	<input type="checkbox"/> Routes maritimes - thèmes - échelles
<input type="checkbox"/> Approches portuaires - thèmes - échelles	<input type="checkbox"/> Zones de pilotage - thèmes - échelles	<input type="checkbox"/> Zones de mouillage ou d'attente - thèmes - échelles
8. Quels sont les thèmes que vous mettez à jour ?
Comment ? A quelle fréquence ?
9. Quels sont les types de calculs ou tables que vous souhaiteriez avoir à votre disposition ?
 Calcul de point Table des marées Calcul de position Calcul de distances parcourues Calcul de dérive Autres
10. Souhaitez-vous disposer de l'information météorologique et si oui, sous quelle forme ?
11. Au niveau de la visualisation de la symbologie, êtes-vous partisan de disposer d'une animation et si oui pour quels symboles ?
12. Quelles sont les échelles que vous utilisez ?
13. Qu'attendez-vous de la carte électronique et comment voyez-vous son utilisation ?
14. Quels doivent être ses apports par rapport à la carte papier ?
15. Remarques et observations concernant des points particuliers du document de Spécifications de l'ECDIS version 3 ?

ANNEXE AU QUESTIONNAIRE - DOCUMENT OMI N° 52 - FEVRIER 1989

5.2 Affichage minimal

Bien qu'un des principaux avantages du système SEVCM soit la souplesse d'affichage de n'importe quelle donnée de la BDCE, l'information vitale pour la sécurité de la navigation devrait toujours apparaître sur l'écran.

Les besoins minimaux en matière d'affichage varient d'un navire à l'autre et d'une situation à l'autre. Le navigateur est chargé de faire la sélection appropriée pour assurer la sécurité de la navigation. Il ressort des considérations initiales que cette sélection devrait au moins comprendre.

- la ligne de côte
- la ligne de sondes découvrières
- les courbes de niveau de 2 m et 30 m
- des sondages ponctuels pour indiquer la topographie générale du fond
- la courbe du niveau de sécurité du navire
- tous les dangers (ponts, câbles aériens, hauts-fonds isolés, etc.)
- les systèmes d'organisation du trafic
- les limites du chenal de navigation
- les itinéraires des traversières
- les points de repère de navigation fixes et flottants
- les alignements
- les points visibles au radar
- les zones interdites ou à accès limité, les zones réglementées, les mouillages
- l'unité de profondeur
- le changement d'unité de profondeur
- les avertissements
- les limites de l'échelle de la carte
- l'échelle graphique / l'échelle de latitude

C'est cet ensemble qui devrait être exécuté par les fabricants de SEVCM comme "affichage de base". Toutefois, étant donné qu'il incombe en dernier ressort au navigateur de déterminer l'affichage approprié à une situation donnée, le SEVCM doit pouvoir ajouter ou supprimer des éléments sur l'affichage de base au moyen d'une seule commande et de prévoir un avertissement quand le nombre d'éléments de cette sélection est inférieur à celui de l'affichage de base.

LA VIE DE L'ASSOCIATION

○ TROCHERIS, sur invitation du conseil supérieur de la Marine Marchande, participe le 8 juin à une réunion informelle permettant de parler à l'un ou à l'autre de sujets divers.

○ CHENNEVIÈRE et TROCHERIS, rencontrent M. Renaud et M. Sulpice le 21 juin au CCAF dans le cadre des contacts entretenus entre le CAASE (Comité des Armateurs Européens) et le groupe CEE de l'IFSMA.

Ce même jour, ils participent à une réunion de l'Institut Français de la Mer.

○ TROCHERIS participe le 28 juin avec la Commission n° 2 (Environnement International et Social) du Conseil Supérieur de la Marine Marchande à une présentation du pavillon européen EUROS. Réunion présidée par M. Dujardin, Directeur de la Flotte et animée par le professeur Erdminger (Commission Européenne pour le Transport Maritime).

○ LE PIVERT participe à la CCS le 4 juillet

○ TROCHERIS participe à la CCS le 4 juillet à une journée d'étude au Conseil Supérieur de la M.M., présentation et démonstration par les sociétés Ilog et Systemia, de matériel informatique :

SHIP PLANNER : aide à la conception des plans de chargement

EXPORT : aide à la conception pour ingénieurs portuaires

VTS AVANCE : système de contrôle des atterrages portuaires et zones denses de navigation.

○ CLAIREAUX est le 12 juillet à Roscoff avec son magnifique navire "BRETAGNE" de la BAI, pour un baptême sans représentant du Gouvernement, l'AFCAN souhaite longue vie à ce navire de conception avancée et une heureuse navigation à CLAIREAUX et ses remplaçants.

○ TROCHERIS a une nouvelle réunion de travail

le 11 juillet au CEDRE.

○ Le 13 juillet, sur invitation du Port Autonome de Rouen, CHARLOT représente l'AFCAN aux Voiles de la Liberté, il prend part à un cocktail, effectue une promenade sur la Seine avec présentation des voiliers, puis participe à un déjeuner avec le Commandant adjoint du port et quelques personnes du milieu maritime.

Au cours de la visite des stands sur les quais, CHARLOT s'arrête au stand imposant de la SNSM où notre collègue DUPONT-DANICAN œuvre inlassablement.

○ Le 17 juillet, FOSSAERT peut faire "ouf" et prendre du repos. En effet, comme Commandant du port de Rouen, il œuvrait depuis 4 mois au succès des "Voiles de la Liberté", étant responsable de la partie nautique. AFCAN INFO le félicite et le remercie pour le plein succès de cette grandiose manifestation.

Une seule ombre au tableau, la discrétion des grands médias, peut-être encouragés par le Gouvernement à passer sous silence un grand événement maritime passionnant des millions de Français, alors que l'on assassine notre Marine Marchande.

○ Le 3 août TROCHERIS et TROYAT participent à Saint Malo à la création du groupe "Haute Bretagne" de l'Institut Français de la Mer. TROYAT en est nommé Secrétaire Général.

○ Le 3 août, excédés par une coupable lenteur les Capitaines se fâchent et TROCHERIS adresse une lettre au Président de la République pour protester contre l'abandon de notre Marine Marchande, cette lettre a trouvé un large écho dans la presse maritime ou littorale.

Une lettre dans le même sens est envoyée le 25 août au Premier Ministre, pour son retour de croisière.

Battons-nous avec courage et aussi avec espoir.



La mer,

**une passion,
des solutions**

CAP SUR LE CRÉDIT MARITIME

5, avenue Jean-Jaurès - B.P. 34
35041 SAINT-MALO CEDEX
Tél. 99 56 31 73



**SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL DE PARIS
du 1er au 11 DECEMBRE 1989**

Le 29^{ème} Salon Nautique International ouvrira ses portes le 1er décembre à la Porte de Versailles pour les professionnels et du 2 au 11 décembre pour le public.

Lors de l'Assemblée générale de l'Association à Nantes le 18 mai dernier, il avait été convenu que l'AFCAN serait encore représentée à cette grande manifestation.

La commission Plaisance est chargée de l'organisation, et particulièrement notre collègue LE GALL qui en sera une fois encore le coordinateur et l'animateur. Il fait appel à tous les capitaines volontaires actifs et/ou retraités, pour assurer un ou plusieurs quarts pendant les jours de notre présence au Salon, et leur demande de se faire connaître dans les meilleurs délais afin de mener à bien dans les meilleures conditions cette lourde tâche.

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