

AFCAN INFORMATION



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

AFCAN I F O

La revue trimestrielle de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Avenue Lucien Corbeaux.
BP1114 - 76063 LE HAVRE Cédex -
Tél.35.53.07.13. - 24 h/24

SOMMAIRE

Séminaires	3
CSMM : Commission n° 2	4
L'AFCAN à l'OMI	5
Mémorandum de Paris.....	6
Le rapport Chassagne	6
Les polyvalents sur le CGM Pasteur	8
Activité Maritime et Développement Régional.....	9
Dossier : "Sauvetage en mer".....	15
La France face aux défis maritimes.....	26
Face au paludisme	27
La vie de l'association.....	30

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

Rédacteur en chef :
Cdt Michel CARON
Tél.96.20.85.10.

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 1991

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

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

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

Les Capitaines exerçant un commandement et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

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

Photo de couverture : "Barfleur" : L. 150,50 m - l. 23,30 m - Puissance : 4 x 3100 KW - Vitesse : 19,5 nœuds - Capacité : 520 voitures ou 118 remorques, 1 200 passagers.

A sa mise en service en janvier 1992, le navire sera placé sous les ordres du Commandant Claude Lenoir.

A MARSEILLE 4 AVRIL 91

AU HAVRE 11 AVRIL 91

L'Institution des Invalides de la Marine date de l'Edit de Nancy du 22 septembre 1673. La première ordonnance de Colbert concernant la marine marchande est parue en août 1681, mais curieusement il faut attendre un décret du 18 septembre 1893 pour que le droit maritime fasse partie des connaissances exigées pour l'obtention du brevet de "Capitaine de la Marine Marchande".

Depuis cette époque, des jeunes gens qui n'ont encore qu'une faible idée des responsabilités qui les attendent suivent les cours de droit nécessaires à l'obtention de leur diplôme d'officier.

Ils oublient en partie ce qu'ils ont appris, faute d'en avoir l'usage, avant d'être amenés à s'intéresser de nouveau aux événements de mer et autres avaries à la cargaison, à l'approche du "capitanat". Ils sollicitent alors des anciens quelques ficelles du métier...

Mais la marine de commerce évoluant, nous connaissons actuellement des carrières maritimes de plus en plus courtes. Autrement dit, pour bon nombre de jeunes officiers, l'avancement sera vraisemblablement très rapide. Ce n'est certes pas la première fois qu'une telle situation se présente. Il n'en demeure pas moins que ces jeunes hommes seront très tôt confrontés à de lourdes responsabilités et qu'il n'est pas inutile de les y préparer en leur présentant un aspect concret du droit maritime pour illustrer les cours magistraux qu'ils reçoivent à l'école.

Il est bon également de les intéresser au métier pour lequel on les forme, ne serait-ce que pour tenter de les y maintenir. Pour avoir des officiers, il ne suffit pas de remplir les écoles, il faut que ceux qui en sortent aient envie de naviguer. Leur faire partager les interrogations de leurs anciens, les intégrer dans la recherche de solutions ne peut que contribuer à les accrocher davantage au métier qu'ils ont choisi.

Or la RESPONSABILITE DU CAPITAINE évolue inévitablement avec la technologie. Le développement des radiocommunications, la technicité des navires, la réduction des équipages, la navigation sous pavillon étranger, la prise en compte de la protection de l'environnement, les nouvelles techniques de transport et de manutention, etc., soulèvent bien des problèmes dans le domaine du droit national et international.

Partant du principe que toute question mérite réponse, les séminaires comme ceux que nous montons avec l'Association HYDRO, même s'ils ne résolvent pas tous les problèmes, auront au moins le mérite de montrer qu'ils existent et d'y faire réfléchir la "RELEVE".

Les réponses qu'apporteront des professionnels du Droit, juristes et avocats, enrichiront les jeunes officiers aussi bien que leurs anciens. Ce ne sera déjà pas si mal à une époque où, même si on le regrette, il faut admettre que l'image du "pacha" MAITRE A BORD APRES DIEU tend à disparaître.

André TROCHERIS
Président de l'AFCAN

CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE

Travaux de la Commission n° 2

SCEANCE DU 8 JANVIER 1991 SOUS LA PRESIDENCE DE M. ROUDIER

1. COMPTE-RENDU DU CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS DES 17 ET 18 DECEMBRE A BRUXELLES.

a) Proposition de règlement sur les changements de registre des navires en vue de faciliter leur passage d'un Etat à un autre.

Le règlement a été adopté en décembre avec une réserve de procédure, le Conseil Economique et Social n'ayant pas été consulté.

La date d'entrée en vigueur devrait être le 1.1.92.

Mais n'ont pas été traitées : - L'harmonisation des règlements de sécurité

- La reconnaissance mutuelle des sociétés de classification.

b) Rapport SARTIS sur l'étude par le Parlement Européen sur les propositions de la commission qui devra donc faire une nouvelle proposition. Le Parlement ayant émis beaucoup de réserves.

D'autre part, les amendements SARTIS relatifs à la taxation fiscale devront être rediscutés avec chaque gouvernement.

Les propositions SARTIS sur la taxation des navigants sont plus acceptables que celles concernant la fiscalité des entreprises.

Il existe d'ailleurs un problème de compétence de la commission en fonction du traité de Rome.

La Commission va préparer une version amendée.

Madame DE FLEURIEU rappelle le caractère archaïque de la fiscalité grecque qui, par ailleurs facilite l'activité maritime en ne taxant pas les plus-values et voudrait que l'on envisage un système fiscal plus favorable qui éviterait la délocalisation.

2. OUVERTURE DU CABOTAGE EUROPEEN.

Les Italiens occupant la Présidence ont préparé un compromis sur l'ouverture aux européens des cabotages nationaux qui devrait se faire par phases.

La première phase devrait démarrer 2 ans après l'instauration de mesures positives ou à une date qui serait fixée à l'avance.

Le trafic de desserte des îles ne ferait pas partie de cette première phase.

Bénéficieraient de ces avantages les navires immatriculés dans un pays européen et qui avaient déjà droit dans leurs propres pays aux mêmes avantages.

Cela ne concerne que les navires de plus de 500 TX.

On passerait ensuite à la seconde phase après étude des conséquences de la première.

Les Européens sont, bien entendu, divisés.

Les libéraux dont la Hollande, Belgique, Angleterre, etc. veulent une généralisation effective au 31.12.92.

Les Etats Sud dont France et Portugal veulent procéder par étapes.

La Grèce ne veut rien.

La Commission tient une position relativement raide et juridique plutôt calée sur celles des états libéraux.

Elle souhaiterait lier l'ouverture du cabotage à l'harmonisation des conditions de transfert des navires d'un état à un autre.

Enfin, le Conseil des 12 ministres a pris la décision de terminer par une conclusion de la Présidence qui n'a d'ailleurs pas encore été donnée mais devrait comporter :

La communautérisation du cabotage en 2 phases.

La première exclurait la desserte des îles et les transports stratégiques et devrait démarrer au plus tard le 31.12.92.

La deuxième phase comprendrait les îles et les transports stratégiques.

La commission est chargée d'évaluer les moyens juridiques pour la mise en œuvre.

Il est à remarquer que la barre des 500 TX qui semble acceptée est un élément de protection qui, en particulier, préservera de nombreux emplois.

La prochaine présidence sera le Luxembourg à propos desquels nous n'avons encore aucune expérience dans le domaine maritime, et, ensuite, ce sera la Hollande très active.

Actuellement, la communautérisation du cabotage est juridiquement liée au pavillon EUROS (parce que la commission l'avait voulu ainsi au départ). Or, on ne parle plus d'EUROS. Il faudra donc une nouvelle décision de Bruxelles pour dissocier les deux.

EUROS avait tout de même l'avantage de préserver une harmonisation des charges (pourcentage des nationaux). Si le cabotage est ouvert, il sera confronté aux pavillons bis.

3. DIALOGUE EURO AFRICAIN

n'a pas été traité au cours du Conseil.

4. CODE DE CONDUITE

n'a pas été traité.

Il y aura une réunion à Bruxelles le 16.1.

La Communauté est divisée :

La Grèce et le Danemark sont hostiles à la révision.

La France y est favorable avec un réexamen dans 5 ans mais est hostile à l'extension du code de conduite en vrac.

DIVERS

GATT

Blocage des USA qui ne veulent pas exclure le transport maritime de l'extension du GATT aux services.

ACCORDS FRANCO/MAROCAINS

Réunion périodique d'une commission maritime mixte : trafic bilatéral - formation, etc.

TUNISIE

accord 50-50 en cours de renégociation.

LOI USA ANTIPOLLUTION

donne le droit à un tribunal USA de charger toutes les parties en cause : propriétaires des navires, de la cargaison, etc. sans limite de responsabilités.

André TROCHERIS

L'AFCAN A L'OMI

Réunion du sous-comité des normes de formation et de veille (STW)



OMI

Le Commandant Claude Le Pivert assistait à Londres du 21 au 25 janvier à la 22^e session de STW en qualité de consultant auprès de la Délégation française composée de MM. :

*Jourde, Sous-Directeur des Gens de Mer,
Leclair, Représentant permanent de la France,
Courcoux, Professeur, Inspection Générale*

De son côté, l'IFSMA était représentée par nos collègues Rutherford, Evans, Yoshinaga, Sem et Cruickshank.

Les représentants de 39 pays et de 17 ONG ont assisté à cette session. A noter l'absence remarquable de nations maritimes comme Les Philippines, Malte, Chypre, Nigéria, Panama dont les ressortissants ou les flottes présentent le plus fort pourcentage de marins embarqués.

Le rapport de cette session sera examiné par le Comité de la Sécurité Maritime qui doit se réunir du 13 au 24 mai prochain. Le Représentant permanent de la France à l'OMI souhaite que l'AFCAN participe à nouveau à cette réunion.

Nous ne pouvons pas résumer en quelques lignes les travaux de la STW-22. Le Cdt Le Pivert nous écrit :

"Parmi les sujets qui ont retenu mon attention figuraient les points suivants :

4. PROBLEME DE LA FATIGUE EU EGARD AUX EFFECTIFS ET A LA SECURITE.
7. PRESCRIPTIONS SPECIALES EN MATIERE DE FORMATION APPLICABLES AU PERSONNEL DES NAVIRES CITERNES.
10. OFFICIER CHARGE DU QUART A LA PASSERELLE ASSURANT SEUL LA VEILLE VISUELLE DE NUIT.
14. ROLE DE L'ELEMENT HUMAIN DANS LES ACCIDENTS MARITIMES.

L'IFSMA avait présenté un document se référant au point 14 dans lequel figuraient deux propositions qui ont été débattues en séance plénière :

- porter de 18 à 20 ans l'âge minimal pour exercer la fonction d'officier,
- impossibilité de remplacer le service à la mer par une période de formation spéciale à terre.

Ces deux points ont été très controversés et n'ont pas obtenu l'approbation des pays participants.

En ce qui concerne le premier point, et en vertu du fait que "la valeur n'attend pas le nombre des années", une grande partie des délégations a manifesté sa désapprobation de fixer un âge limite et seuls quelques sympathisants ou membres de l'IFSMA intégrés à des délégations (cas de l'Espagne) ont apporté leurs cautions à ce projet.

A noter qu'en France cette question n'est pas à l'ordre du jour, car compte tenu de la période de formation et du temps de navigation requis, seuls quelques cas isolés pourraient être concernés par cette disposition.

Sur le deuxième point les pays "riches" (quand on connaît le prix des simulateurs) ne veulent pas nier l'efficacité de la formation sur simulateur. Par contre la majeure partie des pays qui ne disposent pas de ce matériel, se sont abstenus de prendre position.

La France, quant à elle, poursuit son projet de valider les stages sur simulateurs dans les proportions suivantes :

1 semaine/simulateur = 5 semaines de formation à la mer.

POINT 4 : Vaste sujet sur lequel une remarquable étude du Canada a donné lieu à un débat et à échange de vues où les mots : "Qualité du repos, stress, durée des escales,

et des temps d'embarquement, réduction des effectifs" ont été souvent prononcés. Certes l'étude canadienne concernait un garde-côtes et ce type de navire n'est pas représentatif de la marine marchande mais le document présenté avait le mérite d'exister. A défaut de solution ou de remède, ce problème a été mis à l'ordre du jour de la prochaine session.

POINT 10 : OMBO (One Man Bridge Operation).

Faisant partie du groupe de rédaction, j'ai eu droit à quelques réactions et prises de positions verbales assez instructives.

Ce qu'il faut savoir c'est que la Norvège et l'U.K. ont reconnu avoir procédé à des essais et que d'autres pays Allemagne, Pays-Bas en particulier reconnaissent que ce système est en vigueur depuis longtemps et qu'il est difficile sans observateur indépendant de savoir ce qui se passe sur des caboteurs où l'effectif est de 6 ou 7 marins.

L'USCG avait soumis un questionnaire qui permettrait d'établir des statistiques à partir desquelles des mesures pourraient être arrêtées concernant l'équipement passerelle et le dispositif d'alarme en cas d'absence de réaction de l'Officier de quart.

Le point épineux était de désigner le destinataire de ce questionnaire : l'administration du pays qui pratique ces essais ou l'OMI ?

Pour des raisons financières, l'OMI ne dispose pas de moyens suffisants pour analyser les documents qui lui seraient soumis par des pays membres et, seule la première possibilité pouvait donc convenir à la mise en application de ces essais.

On est en droit de se demander quelle serait la part de crédibilité d'un tel document rempli par un capitaine - choisi par l'Armateur - et éventuellement rectifié ou amendé par ce dernier.

En l'absence de décision finale, le statu quo va se prolonger tout au moins jusqu'au prochain comité NAV et la France approuve cette conclusion. Il faut savoir que nos Armateurs ne sont pas demandeurs et que par conséquent l'Administration ne veut pas aller au devant de problèmes que la mise en application d'un tel système ne manquera pas de soulever".

Claude LE PIVERT
27 janvier 1991

MEMORANDUM DE PARIS

CONFERENCE INTERGOUVERNEMENTALE DE MARS 1991

L'AFCAN invitée en qualité d'observateur

C'est sur l'initiative de la France que les 14 signataires du M.O.U. (Memorandum Of Understanding) se réunissent à Paris le 14 mars 1991 pour donner une nouvelle impulsion à cet accord international destiné à améliorer la sécurité des navires et la prévention de la pollution.

Les **propositions de la France** (en fait ce sont les "Autorités Maritimes" des pays qui sont signataires du Memorandum d'entente et non pas les Etats) portent sur le développement des **contrôles opérationnels** qui devront vérifier les connaissances réelles de l'équipage et inclure des **exercices** ; sur le renforcement du contrôle des **normes sociales** (prescriptions* de la Convention O.I.T. n° 147 qui concernent l'âge minimum des navigants, l'examen médical, les contrats d'engagement, la formation professionnelle, les brevets, l'alimentation et le service de table, le logement à bord, la durée du travail, les effectifs, la prévention des accidents, les prestations maladies/accidents, le rapatriement, la protection du droit syndical) ; sur la formation des Inspecteurs avec la création d'un Centre de Formation financé par les Etats membres.

Les **suggestions communes** aux organisations internationales portent sur la composition des Rôles d'abandon ; la constitution d'une équipe permanente de sécurité sur les navires à passagers ; la formation de "spécialistes du feu" ; l'amélioration de la protection incendie des navires à passagers

existants ; le saisissage des cargaisons ; l'application obligatoire de la Résolution A 647 (16) de l'O.M.I.

NDLR : La Résolution A 647 (16) a été émise par l'O.M.I. le 19 octobre 1989 et donne des directives sur la "GESTION POUR LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION". Elle incite les compagnies à développer une véritable politique interne en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

La Conférence de Paris s'efforcera de rendre **obligatoires** les termes de la Résolution pour les navires à passagers, les pétroliers, les transporteurs de produits et les transporteurs de gaz.

C'est dans ce cadre également que sera proposé un amendement imposant à tout navire de se signaler à l'entrée de la zone littorale européenne. La France pour sa part a déjà soumis cette proposition à l'O.M.I.

L'AFCAN, citée parmi les "participants à titre professionnel" à la préparation de cette conférence internationale, a été invitée comme observateur à Paris le 14 mars. Nous ne manquerons pas dans un prochain numéro de publier le résultat des travaux de cette importante rencontre internationale.

* Le Bureau International du Travail a publié récemment un opuscule de 80 pages à l'usage des Inspecteurs de l'Etat du Port, ou de l'Etat du Pavillon qui récapitulent les procédures d'inspection des conditions de travail à bord des navires (B.I.T., CH 1211, Genève 22, Suisse);

PETROLE : UNE FLOTTE DE SECURITE ?

Le Rapport Chassagne

Le PLAN MARINE MARCHANDE, lancé en 1989 pour cinq ans, ne comporte aucune mesure concernant les transports pétroliers. En 1990, le Ministère de l'Industrie et de l'Aménagement du Territoire et le Ministère délégué chargé de la Mer ont confié à une commission le soin d'examiner les problèmes des approvisionnements pétroliers de la France et de formuler des propositions, sur les bases de réflexions du RAPPORT LE DRIAN, consacrées à la flotte pétrolière et à ses perspectives d'avenir. La présidence de cette commission a été confiée à Madame Yvette CHASSAGNE.

LA LOI DE 1928.

Le manque de carburant pendant la guerre 14-18, puis, dans l'après-guerre, la constitution de grands groupes pétroliers internationaux ont amené de nombreux Etats à prendre des mesures pour organiser le marché. La solution retenue par la France a consisté à établir au profit exclusif de l'Etat un monopole d'importation, de raffinage et de distribution du pétrole et des produits dérivés. C'est ainsi que les entreprises se sont trouvées assujetties à un certain nombre d'obli-

gations liées à la sécurité énergétique du pays et notamment celles de :

- participer au développement de la recherche pétrolière,
- disposer d'un volume de stockage de plusieurs mois,
- mettre en œuvre une flotte sous pavillon national d'un niveau suffisant pour permettre la couverture des 2/3 des besoins de transport maritime induits par les importations.

Les préoccupations de sécurité ont également conduit l'Etat à susciter la création, dans le cadre de la Loi de

1928, du groupe CFP (TOTAL) dans les années 30 et du groupe ELF dans les années 60.

Après la seconde guerre mondiale, l'Etat réactiva le dispositif de la Loi de 1928 permettant à la flotte pétrolière française de se développer de façon telle que, de 1948 à 1978, l'armement pétrolier français s'affirma en matière de transport de brut comme un des premiers au monde, tant en ce qui concerne le tonnage que les technologies mises en œuvre.

LE RAPPORT CHASSAGNE.

Le dispositif issu de la Loi de 1928 a correctement fonctionné pour le brut pendant soixante ans. La commission CHASSAGNE estime qu'aujourd'hui il est devenu "progressivement inopérant, non du fait de ses fondements qui restent plus justifiés que jamais, mais des modalités de sa mise en œuvre qui sont à

revoir. Il est difficilement applicable en tout état de cause au transport des produits raffinés".

Elle propose de substituer à la notion de taux de couverture en tonnes-milles entreprise par entreprise, la notion de FLOTTE DE SECURITE sous pavillon français.

Elle estime qu'il faut retenir pour le temps de crise un niveau de consommation réduit à 80% des consommations en période normale et ses différentes analyses l'amènent à penser que le taux de couverture de 2/3 sous pavillon national doit être maintenu.

D'où sa conclusion que "le niveau de la flotte de sécurité pourrait être fixé à 4 MtPL pour le pétrole brut et à 0,36 MtPL pour les produits raffinés..."

Une des solutions possibles serait :

- 1 U.L.C.C. pour 400 000 tPL
- 9 V.L.C.C. pour 2 250 000 tPL
- 8 SuezMax pour 1 200 000 tPL
- 2 Aframax pour 150 000 tPL
- 10 à 15 transporteurs de produits de 20 à 40 000 tPL
- quelques caboteurs de moins de 20 000 tPL

"Il s'agit donc d'un ensemble d'une quarantaine de navires dont le différentiel annuel par rapport à un marché

international "libre" peut être estimé au maximum à 450 MF par an (à comparer au montant total des ventes réalisées annuellement sur le marché pétrolier français soit environ 400 000 MF sur la base des prix de détails actuels").

La commission examine par ailleurs les problèmes de qualifications et de recrutements (aggravés par la pénurie actuelle) de personnel navigant. Elle estime que "il serait préférable de s'orienter vers des renouvellements en navires aussi technologiquement avancés que possible et exclusivement armés sous pavillon national". Elle suggère "de prévoir dans les ENMM une tranche d'inscription ad hoc pour assurer à ces emplois un accès spécifique au profit des personnels d'exécution actuellement employés sur les navires français".

Pour réduire le surcoût d'exploitation sous pavillon national (le "différentiel" de 450 MF par an), la commission CHASSAGNE propose :

- un certain niveau de "délocalisation" : un tiers KERGUELEN pour deux tiers METRO,
- une fiscalité améliorée des plus-values de cession et la défiscalisation des salaires de navigants,
- un dégraissage des effectifs.

Et pour compenser le surcoût elle propose la constitution d'un FONDS DE PARTICIPATION alimenté "à la pompe" par un prélèvement de l'ordre de 0,5 centime par litre.

●●●●●●●●●●

Fin février, au moment de boucler ce numéro, bien peu de choses ont filtré des propositions actuellement en cours d'élaboration au Ministère de la Mer, à partir du Plan CHASSAGNE. Sauf la suggestion de 1/3 de TAAF pour 2/3 de METRO qui semble devoir être retenue. Il faudra l'arbitrage du Premier Ministre sur les mesures à caractère économique et fiscal car le Ministère des Finances va se montrer réticent aux innovations proposées par la Commission CHASSAGNE dès l'instant qu'elles touchent aux recettes budgétaires ou risquent d'avoir une répercussion sur l'indice des prix.

Nous retiendrons de tous les chiffres du Rapport qu'il suffirait de prélever quelques millimes de francs par litre d'essence et de gazole pour financer une flotte pétrolière nationale capable d'assurer l'approvisionnement de la France en toute indépendance et toute sécurité.

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS RELATIFS A LA FLOTTE DE SECURITE PETROLIERE

1. Les transporteurs de brut

Une flotte de sécurité fixée à 20 navires demandera des besoins de renouvellement importants. En effet, à l'exception de deux ou trois unités récentes, l'effectif actuel est constitué par des navires à remplacer dans des délais compris entre 5 et 12 ans. On peut raisonnablement tabler sur une première période de 6 ans durant laquelle il faudra à peu près mettre en service un navire par an, suivie d'une deuxième période de 6 ans durant laquelle un besoin de deux navires par an sera manifeste. A supposer le maintien du prix moyen des "V.L.C.C." à hauteur de 4 à 500 MF par navire, le besoin de financement se situerait (en francs constants) à environ :

450 MF/an de 1991 à 1997
et 900 MF/an de 1997 à 2003

2. Les transporteurs de produits

La mise à niveau de la flotte actuelle jusqu'à l'effectif de sécurité prévu (15), suivi du remplacement des unités les plus anciennes devrait entraîner un besoin d'environ 1 navire par an pendant les prochaines années soit 200 MF/an.

3. Les caboteurs de distribution littorale

Le maintien de l'effectif actuel devrait lui aussi exiger l'entrée en service d'un ou deux navires par an pendant la même période de 12 ans, soit environ 120 MF/an.

Le besoin total de financement peut être apprécié à hauteur de 700 à 800 MF/an jusqu'en 1997 et 1 200 MF de 1997 à 2003.

LES POLYVALENTS SUR LES NAVIRES AUTOMATISES A EQUIPAGES REDUITS : 15/16 HOMMES

Profitant de la présence du CGM PASTEUR ancré au Quai Joannès Couvert dans le port du Havre, j'ai pensé intéressant de tenter de savoir comment les jeunes polyvalents qui arment ce navire ressentent leur métier et comment ils envisagent l'avenir.

Les trois lieutenants polyvalents sont des promotions 77 et 81. Le second capitaine polyvalent plus ancien a également participé à terre à la mise au point de l'informatisation des navires de la CGM.

Tout d'abord, je crois important de préciser que ces jeunes officiers naviguent par goût, l'un d'eux succède d'ailleurs à son père, ils aiment leur métier, veulent continuer à le pratiquer mais sont très inquiets à propos du déroulement de leur carrière. La réduction de la flotte, la longue attente de leur navire le long d'un quai au Havre alors que cet outil neuf et performant devrait à leurs yeux être immédiatement utilisé par leur compagnie, l'affrètement de celui-ci à une autre société, tout cela les trouble, ils se demandent à "quelle sauce ils vont finalement être mangés".

Naviguer à l'étranger. Oui !!! Je reviendrais sur ce problème un peu plus tard.

En ce qui concerne le travail et la vie à bord, ils admettent qu'ils ne s'attendaient pas au départ à venir sur un navire aussi sophistiqué mais estiment que, parallèlement, ils subissent une certaine dégradation de la fonction d'officier. En effet, ils sont obligés simultanément d'acquérir une qualification plus grande que par le passé pour maintenir leurs appareils mais aussi de prendre la clef à molette pour palier le manque de personnel. Ils sont devenus à la fois ingénieurs et ouvriers.

Ils ont davantage de congés que par le passé mais effectuent de très longues journées de travail et considèrent qu'ils sont relativement moins bien payés.

Les derniers navires sont peut être plus confortables que les anciens cargos sans air climatisé mais certainement moins que la génération précédente (Fort-Caraïbes, La Fayette, etc.) ne serait-ce que sur le plan hôtelier.

D'une façon générale, ils ne regrettent pas l'ancienne navigation mais voudraient qu'on tienne davantage compte de leur adaptation à des conditions nouvelles :

"La responsabilité d'un officier augmente énormément. Sur la passerelle il doit maîtriser à la fois la navigation et le fonctionnement technique du navire. D'où la nécessité d'acquérir une double compétence et une plus grande maîtrise de soi".

Pour parler du fonctionnement et de l'entretien du navire, ils se sont surtout basés sur leur expérience à bord du Lapérouse ayant encore peu pratiqué le Pasteur. Mais, bien entendu, "l'outil informatique" au sens général du terme, conditionne entièrement l'organisation et la faisabilité du travail à bord.

Celui-ci doit permettre de traiter absolument tous les défauts afin de libérer totalement l'équipe d'entretien. C'est à ce prix seulement qu'un équipage de 15 personnes pourra assurer l'entretien d'un tel navire.

Bien entendu, cela nécessite un matériel informatique performant et bien entretenu. A ce propos, on sent d'ailleurs une certaine inquiétude parmi le Staff du Pasteur. L'informatique y est moins développée que sur le "La Pérouse" et ils ont l'impression qu'elle le sera encore moins sur le prochain navire. Autrement dit, toute une organisation basée sur une expérience de prototype risque d'être compromise par une diminution des

possibilités du matériel installé sur les suivants.

Par ailleurs, les officiers se déclarent satisfaits du fonctionnement de l'organisation. Les alarmes nécessitant de faire appel à l'Officier d'intervention étaient très rares sur le "La Pérouse".

Les moteurs lents actuels sont fiables.

En cas de brume ou dans les passages difficiles, le Commandant se libère de son quart en faisant monter sur la passerelle l'officier "Yoyo".

Il faudra bien sûr faire appel dans certains cas à des équipes volantes d'intervention mais cela est un processus admis à l'heure actuelle.

A la manœuvre cependant, il semblerait que l'on soit limité en personnel. L'électricien utilisé à l'arrière ne peut intervenir ailleurs. Le chef mécanicien doit manœuvrer quelques vannes manuellement ce qui semble incohérent sur un tel navire.

Il reste un point sur lequel tous les officiers sont unanimes : "L'homme de veille la nuit". Il s'agit là d'un problème de sécurité bien entendu, mais aussi d'organisation. Sur ce genre de navire, tout le monde sait que dans les parages peu fréquentés les officiers font de l'administration durant leur quart de nuit, les obliger à assurer la veille, revient à leur imposer 2 à 3 heures de travail supplémentaire par jour. Ils n'en ont pas besoin.

Le second capitaine a étudié le diagramme d'organisation du travail sur les navires japonais à 7 hommes et trouve que celui-ci est totalement incohérent.

La navigation à l'étranger ne rebute pas ces jeunes officiers à condition qu'ils puissent trouver en France un organisme qui leur assure une couverture sociale dans des conditions acceptables.

Quant à la formation, ils trouvent que les jeunes manquent de motivation et envisagent trop facilement une carrière courte ou même pas de carrière maritime du tout.

Ils protestent contre les brevets restreints qui limitent leurs possibilités d'avancement dans l'une des filières.

Ils se demandent comment les armateurs envisagent la finalité de la polyvalence et voudraient passer second, puis chef mécanicien, puis commandant. Jusqu'à présent et depuis que la double formation existe, la fin de carrière dans les fonctions supérieures n'a jamais été clairement définie et varie avec les armements.

Ce qui m'a frappé au cours de cette entrevue, c'est d'abord la cohésion de l'équipe et sa volonté de réussir. Je ne parle pas de la compétence que je n'ai pas eu le temps de juger mais qui est certaine. On sent très bien que ces officiers sont là pour faire en sorte que ce nouveau type de navire fonctionne. Mais ce sont des jeunes gens qui sont "entrés en navigation" depuis plus de 10 ans. On peut craindre que des gens moins motivés n'arrivent pas au même résultat.

Une expérience récente sur un navire sans aucune automatisation me fait penser que la marine du futur ne peut être qu'à deux vitesses. Les officiers du Pasteur n'accepteront pas de naviguer sur un liberty ship et les officiers navigant sur des unités strictement conventionnelles ne seront pas capables d'aller sur le Pasteur. La France peut-elle se cantonner uniquement dans la formation de haut de gamme. Serait-il impossible de baser les prérogatives sur la compétence technique plutôt que sur le nombre de tonnes ou de chevaux ?

A. TROCHERIS

ACTIVITE MARITIME ET DEVELOPPEMENT REGIONAL SYNERGIES ARMATEURS/COLLECTIVITES TERRITORIALES

Exposé de
M. Yves LAINE

Directeur du
développement
Brittany Ferries

Séminaire "Villes et
Ports" - Paris 13.02.91

Nota :
Les sous-titres sont de la rédaction
d'AFCAN-Informations.

TEMERITE

Le groupe "Brittany Ferries", qui aujourd'hui anime une douzaine de structures économiques, dont 2 Sociétés d'Armement, 4 filiales à l'étranger, des structures de tourisme, d'hôtellerie et de restauration pour un Chiffre d'Affaires consolidé de 1,7 milliards de Francs, gère "aussi" 13 navires.

Les 2,6 millions de passagers, 700 000 voitures de tourisme, 150 000 poids lourds qu'elle a transporté l'année dernière la met au tout premier rang des entreprises de transport international. De plus ses positions stratégiques privilégiées assurées depuis plusieurs années sur 4 ports - Caen, Cherbourg, Saint-Malo et Roscoff - font qu'elle est, avec plus de la moitié de son trafic, leader de la partie de la Manche qui ne sera pas affectée par l'effet du tunnel, lequel ne manquera pas d'écorner les positions des armateurs du Pas-de-Calais. Ce Groupe, dont l'âme est toujours la Société d'Exploitation B.A.I. (Bretagne-Angleterre-Irlande) qui a son siège à Roscoff-Finistère, n'a pas vingt ans, puisqu'il est né, en 1972, de la volonté de désenclavement des agriculteurs bretons d'une coopérative légumière : la SICA de Saint Pol de Léon.

Peut-être les grandes aventures doivent-elles, pour reprendre le mot de mon compatriote Jules Vernes, être portées par des espérances exagérées ?

Il suffisait de regarder la carte pour se convaincre que l'affaire n'était pas simple. Exploiter une ligne quatre fois plus longue que celles du Pas-de-

Calais alors que le marché acceptait tout juste un tarif double, cela s'appelle de la philanthropie, ou de l'aménagement du territoire. Si au moins, le potentiel de transport disponible avait atteint un volume tel qu'on ait pu réaliser une économie d'échelle par rapport aux concurrents, en utilisant des navires plus gros, cela eût été moins hasardeux. Ce n'était malheureusement pas le cas.

Si, enfin, on avait choisi de travailler avec des équipes britanniques pour rester en Europe, et ne pas supporter un différentiel de coût social intolérable, les choses eussent été plus simples et les conditions plus égales face à une concurrence toute anglaise. Ce n'était pas notre philosophie.

Avec le recul, on est maintenant obligé de reconnaître que le pari n'aurait pas été pris par des "gens sérieux", surtout lorsqu'on ajoute qu'à la fin du premier exercice, ses promoteurs se trouvaient confrontés à un défi supplémentaire : le premier choc pétrolier.

La solution, avait-il alors semblé, ne pouvait venir que du marché du tourisme, qui "payait" bien mieux que le transport de fret.

Là aussi, on retrouvait un rapport de un à quatre en distance à parcourir, de un à deux en prix de marché.

Cependant, la Bretagne avait déjà une certaine image touristique en Grande-Bretagne et la volonté des armateurs de s'en sortir était si forte que le changement de dimension de l'investissement comme du risque fût accepté. Avec le

recul cela s'appelle du courage, à l'époque c'était de la témérité.

Le reste, on le connaît, c'est une recherche constante de la meilleure productivité, de la meilleure adaptation, au meilleur moment, de l'outil à la fonction, accompagné par un investissement en marketing fabuleux, aujourd'hui de l'ordre de 50 millions de francs en Grande-Bretagne, de façon à s'assurer une place sur un marché qui, au cours des 15 dernières années a été multiplié par 3 en tourisme et par 4 en fret. (1)

Avec le recul, là aussi, nous pouvons à présent apporter la preuve irréfutable que l'argent dépensé a fructifié et que non seulement il n'a pas entraîné de pertes pour le Groupe mais que ses retombées économiques ont été impressionnantes.

En 1980, l'ensemble des Régions Françaises de ce qu'il est convenu d'appeler "L'Arc Atlantique" bénéficiait d'un quart des séjours britanniques, soit 3 900 000 visites. En 1990, ces mêmes régions ont reçu plus de 50% de 5 300 000 visites. Elles ont de ce fait encaissé 5 milliards de francs (2) en recettes touristiques, soit 3 fois plus que 10 ans auparavant en monnaie constante.

Le succès des lignes situées à l'Ouest de la Seine venait confirmer ce fait : en 10 ans, alors que l'expansion moyenne annuelle en tourisme motorisé observée sur les lignes "Pas-de-Calais" était de 7%, celle des ports de la Manche Ouest atteignait 12%. Pendant le même temps, les ports de Manche

(1) Transmanche sur ports français

1975	253 000 camions	1990	1 100 000 camions
1975	1 180 000 voitures	1990	3 000 000 voitures
1975	7 700 000 passagers	1990	20 000 000 passagers

(2) 2,7 millions de séjours de 11 jours en moyenne x 180 F de dépense quotidienne/personne soit 5,2 milliards.

Centrale, entre le Pas de Calais et la Seine se contentaient de 2,5%.

Cependant, en fret, sur ces mêmes dix années, alors que le nombre de camions passant par le Pas de Calais progressait de 12% l'an, la Manche Ouest n'avancait, elle, qu'au rythme de 8%. Malgré les efforts de Brittany Ferries et de sa filiale "Truckline" - son ex-concurrent, racheté en 1985 - qui investissaient en matériel spécialisé (1), l'Ouest dans son ensemble n'a pas su suivre la demande.

Globalement, en 1990, on peut estimer que l'effet induit du Groupe "Brittany Ferries" sur les Régions Atlantiques, origines ou destinations des flux de marchandises comme des flux de tourisme, ne pouvait pas être inférieur à cinq Milliards de francs, soit 3 fois son chiffre d'affaires.

Outre son rôle de transporteur, l'armement breton avait, dès 1978, investi dans la vente d'hébergements ruraux surtout, devenant en Grande-Bretagne le premier tour operator pour automobilistes : 1 Million de nuitées vendues directement en 1990, plus 8 autres millions induites par ses lignes. Bref, un taux de croissance, au cours des dix dernières années égal au triple de celui de son marché (2). Pendant le même temps, le nombre de milles marins parcourus annuellement par les navires de la Compagnie passait de 300 à 750 000.

SOLIDARITE.

Le pourquoi de ce succès n'a pas donné lieu à un grand nombre d'analyses. Comment, confrontés à un ensemble d'obstacles géographiques, tarifaires, réglementaires et en plus contraints de créer un marché et de supporter un coût marketing très élevé, comment ont-ils pu réussir ? Est-ce un miracle ?

Les miracles n'existent pas en économie mais en dehors des compétences des gestionnaires et d'une façon générale, des hommes, l'ensemble des éléments qui ont concouru au succès sont rarement rassemblés. A mon sens, on peut les réunir, tous, sous un seul titre : SOLIDARITE.

Voici une valeur morale, donc culturelle. Cette "union sacrée" des intérêts bretons pour créer et développer

une puissance maritime est aujourd'hui entrée dans l'histoire, a inspiré des ouvrages. Tout récemment une communication universitaire en section d'éthno-sociologie lui a été consacrée (3).

On voit mal comment en dehors d'une solidarité culturelle, expliquer la témérité de la décision de départ. Au-delà du "besoin" exprimé par la zone légumière, besoin économiquement justifié en économie globale, compte tenu des retombées sur l'ensemble de la logistique de distribution et d'exportations, cette belle unanimité aurait dû, logiquement, ne pas tenir plus d'un an, puisque la ligne se révélait perdante au lendemain immédiat du premier choc pétrolier. Les bailleurs de fonds ne peuvent vivre seulement d'espoir.

La décision de procéder, dès cet avatar, à une "fuite en avant" impliquant une politique tourisme dont l'investissement n'avait aucune commune mesure avec le premier, ne pouvait que procéder de la même **logique de foi**. Elle n'était pas soutenue par des raisonnements économiques implacables, ce qui, de toutes façons eut été difficile ; il s'agissait d'une création de marché, et d'un défi aux autres transporteurs maritimes sur la Manche, ce qui impliquait de prendre des positions sur 2 ports bretons, Roscoff et Saint-Malo et sur 2 ports anglais, Plymouth et Portsmouth. Gérer une ligne "tout fret" est relativement facile. Une équipe d'une douzaine de personnes y suffit, quelques postes télex aux escales, 2 ou 3 commerciaux : le nombre de clients transporteurs routiers en France ou en Grande-Bretagne ne dépasse pas la centaine.

Attaquer le tourisme import était une autre affaire. C'est un marché national, qui concerne aujourd'hui un britannique sur 2, soit 10 millions de décideurs, en compétition avec le voyage aérien, charters et forfaits, sans compter des concurrents maritime britanniques qui n'étaient pas des "petits compagnons", qu'ils fussent du secteur privé comme Townsend Thoresen et P&O ou du secteur public comme les British Railways ou l'Armement Naval S.N.C.F. dont

l'avenir n'était jamais menacé et les dettes toujours compensées.

L'investissement commercial n'a rien à voir avec le cas de figure précédent. Des relations nécessaires avec plusieurs milliers d'agents de voyage ou tour operators, un budget marketing-publicité qui se compte en milliers de Livres Sterling, des systèmes de réservation sophistiqués, des équipes commerciales, bref une présence "nationale" sur le marché.

Sans compter la condition, "sine qua non" du succès : une politique hôtelière de qualité qu'exigent la gestion et l'accueil dans des centaines de cabines ou des milliers de places en restaurants.

Peut-on enfin, passer sous silence la solidarité active des marins avec leur armement ? Le respect et la confiance mutuels entre les marins et les investisseurs, y compris dans les moments difficiles, ne témoignent-ils pas du fait culturel régional ?

EXPANSION.

Avions-nous présumé de nos forces lorsque en 1981, ayant pourtant réussi à nous hisser à une taille honorable (4) et obtenu une pénétration importante de nos marchés, nous dûmes reconnaître, le deuxième choc pétrolier aidant, que notre entreprise d'aménagement du territoire ne pouvait être poursuivie par les mêmes, seuls.

Cette année 1981, la plupart d'entre nous, marins ou sédentaires s'en souviennent bien. On peut dire qu'elle nous a marqués. D'autant que fut longue l'attente d'une solution, intervenue à l'automne 1982.

Fallait-il renoncer à l'expansion et perdre avec un outil vieillissant les bénéfices de 8 ans d'investissement commercial, fallait-il se replier dans l'Extrême Ouest, sur notre système Roscovite, Plymouth-Irlande-Espagne, perdant du même coup une part de notre vocation bretonne, la foi que nombre de responsables économiques régionaux avaient mis en nous, renonçant à notre vocation d'aménagement de notre territoire ?

Ou simplement disparaître ?

La Bretagne devait savoir qu'aucun repreneur n'aurait notre vision des choses. Les armements existant sur le

(1) - 2 navires jumboisés sur Cherbourg-Poole (1986)

- une ligne fret nouvelle Caen-Portsmouth avec le Normandie Shipper (1989)

- un navire fret "jumbo", le Barfleur (1992)

(2) Par rapport à l'indice 100 en 1980, ensemble Manche, Brittany Ferries atteint 390 en passagers, 461 en voitures de tourisme, 625 en fret (1990).

(3) Le marquage culturel d'un produit est-il argument de marketing et une condition de son existence ? Y. LAINE - LERSCO - NANTES - 11-1990.

(4) - 736 000 passagers contre respectivement 619 000, 383 000, 145 000 pour les années 1979, 1977 et 1975.

- 25 000 camions en 1979 contre 13 000 en 1975.



BRITTANNY FERRIES - "NORMANDIE" - Mise en service en mai 1992

L. 161 - l. 26 m - Puissance : 4x4400 KW - Vitesse : 20,5 nœuds - Capacité : 620 voitures ou 132 remorques, 2 120 passagers, 774 couchettes
C'est notre collègue Bertrand Apperry qui en prendra le commandement.

Pas-de-Calais, tous britanniques, n'exploitaient des lignes Ouest, qui d'ailleurs situaient leur Finistère à Cherbourg, autrement que comme des "rabatteuses" destinées à faire valoir leurs lignes courtes. La menace du tunnel n'était pas encore venue.

Finalement le risque était grand que tout cet effort, qui, on l'avait calculé, se traduisait pour la Bretagne par une valeur ajoutée induite de l'ordre du milliard de francs, fut engagé en pure perte pour les années futures.

C'est là que se situe le deuxième rendez-vous, celui du 29 octobre 1982.

Depuis 1981, François Mitterrand ayant été élu Président, Gaston Deferre ayant donné des compétences nouvelles aux Régions, il n'était plus officiellement indécent "d'introduire" du capital public dans des activités de développement économique. Il apparaissait même à des Bretons aussi différents que Michel Cointat, Raymond Marcellin et Louis Le Pensec, que la Bretagne pouvait à l'égard du problème de ses liaisons maritimes, montrer l'exemple de solutions concevables grâce à l'Economie Mixte.

Cela s'appela SABEMEN, Société Anonyme Bretonne d'Economie Mixte et d'Équipement Naval et réunit 70 millions de francs apportés par la Région (21,4%), les Départements (28,6%) d'une part, par la B.A.I. (21,4%) et le Crédit Agricole (28,6%) d'autre part.

Cette SABEMEN devenait du coup propriétaire de 3 puis de 4 navires (1).

La B.A.I. n'avait plus en pleine propriété qu'un navire frêt (BREIZH IZEL) mais repartait sur des bases financières plus saines ayant réduit ses dettes en même temps que ses immobilisations, donc augmenté sa capacité d'investissement commercial.

Cette solution qui revenait à ce que BRITTANNY FERRIES exploite "en location" l'essentiel d'une flotte appartenant pour moitié au capital public eut pu apparaître comme une subvention déguisée.

Cela ne fut jamais le cas depuis que le système existe. Des garde-fous avaient été mis au point, sous la forme de conventions, de contrats d'affrètement, d'évaluation régulière d'une flotte qui bien entretenue et valorisée par des adaptations tech-

niques judicieuses, dégagea toujours des plus values au bilan.

EXTENSION.

Nous étions répartis et le marché aussi. La dégrue du Dollar comme celle des produits pétroliers s'amorçaient, le trafic repartait sur Roscoff (2), mais plafonnait à Saint-Malo où les autorités tardaient à nous offrir un port ferry digne de ce nom, faute d'une profondeur suffisante des accès.

Pendant ce temps, la Manche allait plus vite que nous (86/82 = +24% en tourisme motorisé). Combien de temps allions-nous attendre que ce port s'ouvre aux navires modernes ? Allait-on nous condamner à mourir "de notre belle mort" avec des bateaux que personne ne fabriquait plus ?

Sans abandonner notre vocation bretonne, il fallut chercher ailleurs ; ce fut le Calvados qui fut le plus rapide et comprit le parti qu'il pouvait tirer d'une ligne nouvelle, qui aujourd'hui lui apporte 1 million de passagers et 55 000 camions en transit. Ceci ne s'est d'ailleurs pas fait sans peine, du côté Etat, puisqu'il fal-

(1) ARMORIQUE - CORNOUAILLES - PRINCE OF BRITTANNY puis plus tard le QUIBERON.

(2) 1982-1986 = +25% - Mais Roscoff + Saint-Malo = 14% seulement

lut 6 ans entre les premières négociations et le premier départ du DUC DE NORMANDIE de Ouistreham vers Portsmouth, le 6 juin 1986.

Entre le début de la procédure d'enquête pour la création du port et la fin de l'instruction administrative réglementaire, nous avons attendu presque 4 ans (1). Il s'agissait pourtant au niveau des superstructures comme des infrastructures d'un investissement Régional très supérieur à l'investissement de l'Etat (2).

Par ailleurs, la ville de Caen, le Conseil Général du Calvados, la C.C.I. de Caen et Brittany Ferries montaient sur le modèle de la SABEMEN une Société d'Economie Mixte, la SENACAL au capital de 30 millions (3), qui allait acquérir le "DUC DE NORMANDIE".

Aujourd'hui, la formule n'ayant que 8 ans, nous en sommes à plus de 200 millions de Francs au titre des participations publiques de 3 Régions (4) dans un capital total de 375 millions de Francs qui en 1992 permettra à 3 Sociétés d'Economie Mixte de disposer de 7 navires :

SABEMEN (5) = 175 Millions

ARMORIQUE
BRETAGNE
DUCHESSA ANNE
QUIBERON

SENACAL (5) = 140 Millions

DUC DE NORMANDIE
NORMANDIE (1992)

SENAMANCHE (5) = 60 Millions

BARFLEUR (1992)

La dernière venue, SENAMANCHE, partage le BARFLEUR moitié/moitié avec BRITTANY FERRIES.

Finalement, par rapport à la situation 1982 où BRITTANY FERRIES se retrouvait participant pour 21,4% de 70 M de capital pour 3 navires, cette Société aujourd'hui participe à concurrence de 37% d'un capital de 375 M ; 4 fois plus en monnaie constante. Il s'agit aujourd'hui de sept navires. Et pas n'importe quels navires. Nous parlons d'une nouvelle génération : les jumbo-ferries.

En 1990, dans une flotte dont la capacité moyenne est de 1 325 passagers et 335 voitures (6), 30% de la capacité est offerte sur navire de moins de cinq ans.

En 1992, la capacité moyenne sera passée à 1 540 passagers et 425 voitures. 60% de la capacité exprimée en passagers/voitures/milles aura moins de 5 ans.

Si nos projets ultérieurs sont menés à bonne fin, on peut estimer qu'en 1994, 75% de la capacité aura moins de 5 ans avec des moyennes/navires qui auront encore augmenté d'un quart.

En dehors des nombreuses retombées économiques, la participation dans la propriété d'une flotte toujours plus moderne et dont la plus value est chaque jour prouvée suffirait à justifier l'intervention en capital des Régions. Pourtant, certains emploient encore le terme d'aide, voire de subventions alors que leur investissement, s'il devait être aujourd'hui réalisé, dégagerait des plus values confortables, sur les navires eux-mêmes.

La meilleure preuve en est qu'il y a maintenant concurrence. Dans la propriété des navires, Brittany Ferries, la première, n'a eu de cesse que sa part dans les S.E.M. se renforce. Au départ, dans SABEMEN, elle n'était que de 21,4%. Elle a aujourd'hui 25,7%. Dans la SENACAL, nous avons au départ 10%, cette année 46,3%. Enfin, dans l'opération Mancheoise SENAMANCHE, nous prenons la part maximum pour une S.E.M., soit 49,9%.

Au-delà des collectivités publiques et de l'armateur dans la propriété des navires, on peut noter que la prise de participation du Groupe des Sociétés de Développement Régional, qui ne sont pas exactement des philanthropes, ainsi que l'intervention renforcée du Crédit Agricole, et même des salariés sont une marque de confiance renouvelée dans l'avenir de la Société d'Armement.

PROGRESSION.

A propos d'avenir, on peut et doit

poser le problème en ces termes. De nouveaux défis s'ajoutent aujourd'hui aux précédents : le tunnel sous la Manche, le Marché Unique Européen et j'ajouterais, toujours à partir de la même année 1993, le retour sur le marché d'une capacité aérienne importante, qui correspond aux premières livraisons des commandes fabuleuses passées chez Boeing ou Airbus Industrie en 1989 et 1990.

Ce thème de l'avenir mériterait à lui tout seul un développement plus long. La Direction du Groupe Brittany Ferries s'est d'ailleurs déjà exprimée, par la bouche de son Président, Alexis Gourvennec et son Directeur Général, Christian Michielini, à ce sujet lors d'une toute récente Conférence de Presse, le 10 janvier à Paris.

Personnellement, et depuis une décennie, j'observe à la loupe les tendances des flux de voyages ou de transport ainsi que les attentes de la clientèle. Les conclusions que j'ai tirées de ces observations sont que dans la partie Ouest de la France et la Péninsule Ibérique, considérée comme destinations, le tourisme motorisé peut encore, comme au cours des 5 dernières années, conserver un taux de croissance assez supérieur aux autres destinations. Dans une hypothèse raisonnable ou, sur l'ensemble du flux transmanche, l'évolution annuelle moyenne 1990-1995 serait de 5%, les flux à destinations de l'Ouest auront un taux de développement plus fort : environ 7% (contre 10% au cours des dernières années). De plus, sur les destinations "Ouest" comme sur les autres, les liaisons maritimes aboutissant à nos 4 ports apparaîtront comme les meilleures alternatives au tunnel. Nous prévoyons pour ces ports une nouvelle progression 1995/1990 de 70%, soit 11% en moyenne.

Il est toujours un peu risqué de se livrer à ce genre de pronostic. Mais après tout, suis-je moins ridicule que ce rapport ministériel qui, en 1985, annonçait pour cette même Manche

(1) du 08-08-81 au 16-04-85.

(2) 81,2 millions dont : 70% C.C.I. CAEN ; 9% REGION ; 21% ETAT

(3) Société d'Équipement Naval du Calvados, au départ (1986) : Ville de Caen : 42% ; Département : 26% ; C.C.I. CAEN : 11% ; BRITTANY FERRIES : 10%.

(4) Bretagne + Pays de Loire dans SABEMEN. Basse-Normandie dans SENACAL et SENAMANCHE.

(5) Situation actuelle des S.E.M. (1991) en millions de francs

	SABEMEN	%	SENACAL	%	SENAMANCHE	%	3 S.E.M.	%
Collectivités	100,0	57,1	70,3	50,2	30,0	50,1	200,3	53,4
Crédit Agricole	30,0	17,1	1,0	0,7	-	-	31,0	8,3
B.A.I. S.A.	45,0	25,7	64,8	46,3	30,0	49,9	139,8	37,3
Autres	-	-	3,9	2,8	-	-	3,9	-
TOTAL	175,0	100,0	140,0	100,0	60,0	100,0	375,0	100,0

(6) Capacité moyenne pondérée du mileage parcouru.

Ouest, que le niveau 3 millions, (1) celui que nous venons d'atteindre en 1990, serait pour l'année 2004 ?

Comment donc, ensemble toujours, répondre à ce besoin ?

Si nous poursuivons, les Régions de la Façade Atlantique et nous, la démarche de solidarité que nous avons si bien engagée, nous avons de grandes chances de savoir répondre aux défis. Il faudra la donner cette réponse, cette fois, en quatre exemplaires :

- à propos de la demande en infrastructures
- à propos de la promotion touristique de nos régions
- à propos de la participation dans les investissements
- à propos des exigences à l'égard de l'Etat et de la C.E.E.

Les infrastructures, d'abord, qui conditionnent tout et dépendent autant de l'Etat que des Collectivités Territoriales, doivent impérativement être au rendez-vous afin de placer les voies maritimes "alternatives" à égalité avec le tunnel. Il s'agit essentiellement de 2 axes dont l'un est la "Route des Estuaires" (sensibilité Caen ou Cherbourg / Avranches et Nantes Niort) et l'autre l'axe Nord-Sud (Caen-Alençon-Le Mans-Tours). Ce dernier constituera la véritable pénétrante alternative au périphérique parisien en direction de la partie Ouest du Bassin Méditerranéen tout en innervant le Centre de la France.

La promotion. C'est une lapalissade, la chance du maritime sur la Manche Ouest, c'est que les flux de touristes viennent et vont surtout de/et vers l'Ouest de la Grande-Bretagne ou du Continent. Les barycentres de nos origines/destinations sont Stratford upon Avon et Cholet. Tant que les choses resteront ainsi, nous nous développerons, car le tunnel ne représentera pas une menace au tourisme motorisé, 90% de notre aliment. Ceci est vrai même dans l'hypothèse d'une réduction tarifaire significative de la part des concurrents tunnel/lignes du Détroit et il faudrait qu'ils la veuillent ou en soient capables. Toutefois, le tunnel n'est pas le seul concurrent. Particulièrement en Grande-Bretagne, les sirènes de la publicité sont puissantes et il ne faut pas non plus oublier la resurgence attendue des voyages aériens. Nos Régions partenaires - plus il y en aura, mieux cela vaudra pour tout le monde - devront, plus encore que par le passé investir dans la promotion et l'adaptation des

produits touristiques.

La participation, enfin, est une condition du développement et des mutations nécessaires. Si l'on accepte que, sans la participation des Régions, Départements et Ville, notre effort eut été impossible on comprend bien qu'un plus grand effort d'aménagement du territoire de notre part reste problématique. Sur notre Arc Atlantique, de nombreux besoins de désenclavement se font encore pressants et cela est justifié par le Marché Unique. De la satisfaction de ces revendications dépend en partie la prospérité des régions périphériques qui composent notre Arc. Ces Régions sont à l'écoute de l'Europe, mais celle-ci se trouvent face à d'autres nécessités impérieuses de l'époque, pas maritimes cette fois : les suites de la libéralisation des Pays de l'Est.

Enfinement, seule une bonne cohésion des Régions de l'Arc Atlantique face aux priorités à déterminer à propos de l'accompagnement du désenclavement par voie maritime peut entraîner un soutien National ou Européen. Certes, tous les projets ne peuvent pas naître en même temps, mais des programmes évolutifs peuvent être discutés, où chacun trouve son juste compte. Où les risques peuvent être partagés par un plus grand nombre.

La notion essentielle ici, est celle de la progressivité de l'engagement donc du risque. Le "bon projet" doit passer avant le projet secondaire. Parfois, le bon suppose un investissement plus important que le moins bon, mais le risque n'en est pas pour autant supérieur.

Tout cela suppose des accords autour de la préparation. C'est comme une guerre : plus minutieuse est la préparation, plus on est sûr de la gagner. Sur l'Arc Atlantique, dans les récentes années, quelques lignes maritimes nouvelles de ferries ont été lancées ou préparées ; on ne peut pas dire que les préalables nécessaires furent toujours bien respectés. Il suffit pour s'en convaincre de constater les échecs récents (2)

Les exigences à manifester à l'égard de l'Etat ou de la C.E.E. concernent aussi la prise en compte de l'égalité de chances dans le Marché Unique Européen.

Aujourd'hui, la C.E.E. conteste le principe de non-taxation des services à bord. Bien. Mais que propose-t-on ? Que les Anglais payent leurs repas ou achats à des tarifs différents de ceux des Continentaux sous prétexte que

les taux de T.V.A. ne sont pas les mêmes ? Ou que la T.V.A. qui s'applique soit celle du Pavillon du navire, ce qui encouragerait ceux de complaisance ? Le même problème se pose au sujet de la couverture sociale, que j'ai évoquée au début de cet exposé. Ne peut-on pas envisager l'harmonisation des charges qui en découlent et que ce soit, dans tous les cas les mêmes qui payent ? Dans un pays comme les Etats-Unis, où chaque Etat a pourtant ses lois, ses règlements divers, y a-t-il un ou plusieurs régimes sociaux selon que vous embauchez un Californien ou un citoyen du Maryland ?

Enfin, tant qu'on parle d'égalité de traitement à l'intérieur d'un même pays, une fois qu'est reconnu à sa Marine Marchande un préjudice qui mérite réparation, peut-on rêver de critères objectifs de répartition de l'aide accordée ?

Le sujet est vaste comme la mer. La promotion suscite et développe le marché qui lui même ne peut être accueilli par les maritimes sans participation des intéressés et sans infrastructures correctes. A partir de cela, que le meilleur gagne, serait-on tenté de dire. Mais, à l'instar de l'investissement industriel, si le "meilleur", celui qu'on a aidé, n'était qu'un chasseur de prime ? Si la notion d'effort et d'aménagement du territoire lui était étrangère, où serait, à terme, la victoire ? Si les marins sont des gens sérieux, tous les gestionnaires de flottes ne sont pas pour autant raisonnables.

L'Arc Atlantique pourra - on peut l'espérer - devenir avant le début du prochain siècle, un territoire maritime autrement plus peuplé de navires réguliers touchant ses côtes, lui qui en voit passer tant qui ne s'arrêtent pas.

A l'instar de la Scandinavie, les liaisons maritimes régulières modernes, pour les passagers comme pour le fret, peuvent devenir une institution pour les 5 Nations qui le bordent, dont deux sont des Iles.

Cela dépend avant tout de l'intelligence des Régions qui le composent.

Le succès actuel de Brittany Ferries, l'important effet induit que cet armement apporte déjà à l'économie, devraient logiquement, comme on dit maintenant, "provoquer" "interpeller" les Régions d'un Arc Atlantique déjà honoré par cet Armement, et qui ne peuvent non plus se passer de projets concrets.

Y. LAINE
13.02.1991

(1) Exactement 3 081 000 passagers contre 1 618 000 en 1985 (+90%) — Manche Centrale et Est 16 787 000 passagers contre 14 024 000 en 1985 (+20%)

(2) Particulièrement sur les liaisons Péninsule Ibérique-Royaume uni : échecs de VASCO LINE, COMPAGNIE MARITIME BELGE, BRITISH IBERIAN LINE.

PORTSMOUTH

un nouveau transbordeur

La deuxième passerelle :

MF
(TTC)

*** Coût des travaux**

- Infrastructure (zone d'évitage, dragage du chenal, exhaussement du cordon Est, front d'accostage)
- Superstructure (terre-pleins et endiguement, passerelle d'accès pour véhicules [2 niveaux])

86

52

*** Projet de financement**

- Etat
- CCI + partenaires locaux

29 (21%)

110 (79%)

*** Planning des travaux**

- Procédure 1990-1991
- Travaux 1991-1992

LE "NORMANDIE" PESE 800 MF

Pour boucler les 800 MF nécessaires à l'acquisition de Normandie, le conseil d'administration de la SENACAL a retenu le montage suivant :

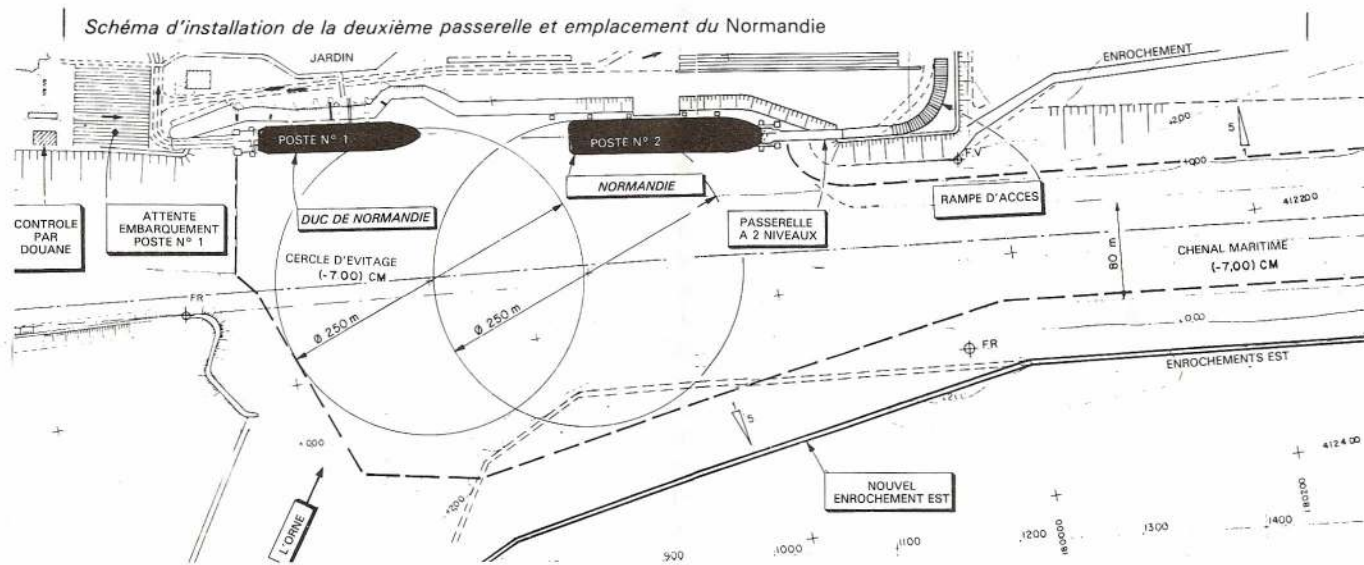
Le financement sera assuré par un GIE de banques qui, par un contrat de crédit-bail sur 15 ans, avec la SENACAL, deviendra propriétaire du navire à sa réception.

Le GIE est constitué à 50% par les quatre caisses du Crédit Agricole de Bretagne et du Calvados et à 50% par les cinq sociétés de développement régional de l'Ouest et le Crédit Naval.

Le navire serait livré à Brittany Ferries en vertu

d'un contrat d'affrètement signé avec le propriétaire du navire, pour une exploitation sur la ligne Caen-Ouistreham-Portsmouth.

L'apport en fonds propres devra être de 27% du prix du bateau soit 220 MF se régularisant de la manière suivante : 40 MF (subventions Etat), 70 MF d'emprunt garanti par les collectivités et la BAI à raison de 35 MF pour la BAI, 12 700 000 pour la Région (prêt participatif), 7 600 000 F pour la ville de Caen, 14 700 000 F pour le Département. A cela s'ajouteront 55 MF d'apport de la BAI, 20 MF de la Région, 23 MF du Département, 12 MF de la ville de Caen.



LA LETTRE
de la CCI de Caen

HUMEUR

Le Commandant Bertrand APPERRY, praticien de longue date de la ligne OUISTREHAM/PORTSMOUTH, nous a dit toute sa fierté d'avoir participé au succès de la ligne et son impatience d'y voir tourner le NORMANDIE. Il nous a livré aussi ce petit billet d'humeur.

Une bien belle réussite n'est-ce pas ? Réussite que les élus locaux s'octroyent à qui mieux mieux. Toutes les publications depuis fin 86 ne parlent que du FLAIR de la CCI de Caen et de... l'intelligence des politiciens régionaux de tous bords. Parfois le Président du Conseil Régional veut bien rappeler que le "dynamisme exceptionnel de la BAI-BF" est pour quelque chose dans cette réussite.

Mais nulle part, jamais, il n'est question des marins qui ont rendu cela possible malgré des conditions pas toujours idéales : chenal actuel, balisage n'ont été établis que progressivement et, alors que partout on parle de VTS, à Ouistreham, en fait de système on n'a même pas un simple radar de port !... Quant à la police du plan d'eau, pas la peine d'en parler, les pêcheurs sont rois, le ferry devient vite le gêneur, pour qui se prend-il donc ? On voudrait bien l'argent du ferry, mais sans le ferry ! Nous amenons à Caen 40% du trafic et à la CCI 50% des recettes. Ah ! si l'estime que nous portons les différents partenaires pouvait être proportionnelle à ces chiffres... (rien de nouveau à l'Est : c'est la même chose à Saint-Malo mais là-bas ce sont les plaisanciers qui sont rois !)

N'empêche, cette ligne que nos concurrents pensaient voir disparaître rapidement est en pleine croissance et en pleine forme. A l'horizon 93, tunnel oblige, CAEN-PORTSMOUTH proposera trois mini-croisières par jour sur un paquebot.

SAUVETAGE EN MER

La série de tempêtes de l'hiver 89/90 avait révélé quelques insuffisances techniques dans les moyens d'intervention en mer placés sous les ordres du Préfet Maritime de Brest, dont la responsabilité, en matière de sauvetage, s'étend du Mont St-Michel à la Bidassoa. L'Amiral Lefebvre s'inquiétait du trop petit nombre d'hélicoptères à sa disposition pour les missions de sauvetage. Son homologue en Méditerranée, le Préfet Maritime de la III^e Région, rencontrait les mêmes problèmes, avec ses huit Super Frelon, vétustes et souvent occupés à d'autres missions, qu'il fallait doubler par des Lynx ou Dauphin aux capacités d'emport et aux rayons d'action moindres.

Le Comité Interministériel de la Mer réuni le 5 juillet dernier sous la Présidence du Premier Ministre Monsieur Michel Rocard, a préconisé un certain nombre de mesures dont certaines sont déjà appliquées. L'AFCAN a voulu faire le point sur la question en s'intéressant plus particulièrement au SAUVETAGE HAUTURIER.

Nos collègues de Brest, les Commandants ADAM, BARIOU, BOUGEARD, DAUER, LOISEAU, ont mené l'enquête.

Ils ont été reçus par le Préfet Maritime, le Vice-Amiral d'Escadre MERVEILLEUX DU VIGNAUX qui les a mis en relation avec le Commissaire en Chef de 1^{ère} Classe ARRECKX. Celui-ci a bien voulu rédiger pour AFCAN-INFORMATIONS un article sur le sauvetage par hélicoptère.

Au CROSS CORSEN, ils ont rencontré l'Administrateur en Chef de 2^e Classe des Affaires Maritimes Roger BOSC, Directeur du Centre, et son adjoint l'Administrateur ERHARTT.

Par ailleurs, le Docteur DHEILLY, médecin anesthésiste-réanimateur du SAMU-29, nous entretient des interventions médicales en mer.

Enfin, Monsieur Yann LE GOUARD, Professeur de l'Enseignement Maritime, nous livre un article sur l'ASSISTANCE MARITIME et le LOF-90, qui ne manquera pas d'enrichir la documentation des capitaines en activité.

POLITIQUE EN MATIERE DE SAUVETAGE EN MER

Le Ministre chargé de la mer assure la coordination, par délégation du Premier Ministre, de l'action civile de l'Etat en mer. A cet effet, il définit, en accord avec les ministères concernés, la politique générale en matière de secours, de recherches et de sauvetage des personnes en détresse en mer (Décret N° 88931 du 2 mai 1988).

Pour ce faire, il dispose :

- des Préfets maritimes ;
- de la Mission Interministérielle de la mer qui assure, à l'échelon central, cette coordination,
- de l'organisme d'études et de coordination pour le sauvetage en mer (SECMAR) qui, placé au sein de la Mission interministérielle de la Mer est plus particulièrement chargé :
 - du suivi, dans les instances internationales - OMI, INMARSAT, COSPAS-SARSAT - des questions ayant trait au sauvetage,
 - de la préparation des décisions nationales relatives aux principes directeurs de l'organisation de sauvetage : instruction interministérielle, plan de secours aux naufragés,...
 - de la coordination entre les adminis-

trations et organismes intéressés dans l'utilisation des différents moyens disponibles pour le sauvetage : répartition, armement,...



Les représentants de l'AFCAN reçus par le VAE MERVEILLEUX DU VIGNAUX, Préfet Maritime de Brest - Photo Marine Nationale

Par ailleurs, le Ministère chargé de la Mer peut en tant que de besoin provoquer la réunion du Comité Interministériel de la Mer, pour prendre les décisions que la situation impose.

C'est ainsi que lors d'une récente réunion, ce Comité a décidé, en ce qui concerne le sauvetage :

- de faire coordonner par la Mission interministérielle de la mer à l'occasion de conférences maritimes restreintes annuelles les investissements en matière de sauvetage des administrations susceptibles de participer aux opérations de sauvetage,
- d'améliorer la couverture du littoral, en Manche Est et en Atlantique, en y affectant deux nouveaux hélicoptères de type DAUPHIN,
- de faire renforcer les hélicoptères SUPER FRELON de la Marine basés à la pointe de BRETAGNE par des PUMA de l'A.L.A.T.,
- de faire mettre en place les installations nécessaires aux radiocommunications maritimes dans le nouveau système mondial de détresse et de sécurité maritime (S.M.D.S.M.),
- de faire procéder à une étude prospective en ce qui concerne les moyens de sauvetage, et notamment ceux gérés par la S.N.S.M.

Pour l'exécution de cette politique le Ministère chargé de la Mer dispose des centres Régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS : GRISNEZ, JOBOURG, CORSEN, ATLANTIQUE, MEDITERRANEE), dirigés par des administrateurs des Affaires Maritimes placés en ce qui concerne le sauvetage sous l'autorité opérationnelle des Préfets maritimes dont ils sont les représentants permanents.

NDLR : Les deux hélicoptères DAUPHIN ont été mis en service à la fin janvier 91, l'un au TOUQUET pour la Manche Est et l'autre à La Rochelle pour l'Atlantique.

Les PUMA de l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) n'arriveront pas avant 1992. A notre connaissance aucune amélioration n'est intervenue en III^e Région.

Ce n'est sans doute qu'à partir de 1995 que le NH-90, un hélicoptère franco-allemand pourrait commencer à remplacer les vieux SUPER FRELON.

Notons par ailleurs la mise en service de nouveaux avions de patrouille maritime, les ATLANTIQUE 2 (ATL-2), dans les flotilles basées à Lorient et à Nîmes. L'ATL-2 outre ses missions purement militaires peut effectuer de la surveillance maritime en haute mer, de la recherche et du sauvetage. Il peut patrouiller huit heures à basse altitude à 600 milles de sa base.

LE CROSS-CORSEN

Activité du Cross Corsen

	1987	1988	1989	1990
Sauvetage				
nb opérations	588	663	674	796
personnes impliquées	1 325	1 234	1 680	2 390
victimes	32	34	32	52
Circulation				
navires détectés	51 201	48 513	54 645	49 204
navires identifiés	15611/31%	19303/40%	21 939/40%	44%
contrevenants dét./id.	124/72	76/52	139/70	110/56
Pollutions				
signalées	11	34	49	32 (1)
instructions pénales	4	8	19	2
actions de lutte	0	2	0	0

(1) 23 par hydrocarbures, 2 pertes de conteneurs, 5 pertes récipients.

Pêches		
heures surveillance	4 382	5 150

par Petrel (Brest), Eider (Morlaix), Sorbier (St Malo)

Informations nautiques et météorologiques	
Durée totale de diffusion	environ 500 h par an

Durée d'utilisation des moyens en 1989 : 1 962 h		
Nautiques : 1 419 h	Aériens : 183 h	Terrestres : 360 h
SNSM 38%		Gendarmerie .. 58%
Pompiers..... 19%		Marine Nat. 12%
Marine Nat. 18%	Sécurité civile .. 46%	Pompiers..... 12%
Privés..... 12%	Marine Nat. 34%	
Douanes, gendarmerie, Aff. Mar. 12%		

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de CORSEN constitue l'un des services extérieurs du Ministre chargé de la Mer. A ce titre, le CROSS est lié sur le plan territorial à deux Autorités :

- l'autorité organique du Directeur Régional des Affaires Maritimes de Bretagne,
- l'autorité opérationnelle du Préfet Maritime, Commandant en Chef de la Région maritime Atlantique, localement responsable de la coordination des actions de l'Etat en mer qui relève, sur le plan national, du Ministre chargé de la Mer.

Les missions du CROSS sont les suivantes :

- Surveillance de la Navigation (DST d'Ouessant)
- Surveillance et Police des Pêches
- Recherche des délits de Pollution
- Coordination des opérations de Sauvetage en Mer.

Pour cette mission le CROSS met en œuvre les moyens de sauvetage maritimes et aériens de la SNSM, de la Marine, des Administrations de l'Etat (Affaires Maritimes, Douanes, Gendarmerie, Protection Civile), des communes ainsi que des moyens privés disponibles sur zone.

Le personnel du CROSS comprend 44 personnes pour assurer un service permanent 24 h/24 :

- 6 Officiers des A.M. assurant la direction et l'encadrement ainsi que la permanence des responsabilités opérationnelles.

- 3 fonctionnaires du Ministère de la Mer (secrétariat à Corsen ; maintenance des installations au Stiff).

- 35 Officiers, Officiers-mariniers, Quartiers-maîtres et Matelots de la Marine Nationale, rémunérés par la Marine Marchande (Ministère de la Mer) :

- 7 Officiers de Marine de réserve, provenance Marine Marchande, effectuant leur service militaire. Ils exercent des fonctions de Chef de Quart.

- 5 Officiers mariniers, guetteurs sémaphoriques

- 4 Officiers mariniers supérieurs pour assurer la main-

tenance des équipements

3 Officiers mariners du service général

12 Q-M et matelots dans des fonctions opérationnelles

4 matelots dans le service général.

Les **moyens** de surveillance (radars) et de transmission du CROSS sont, bien évidemment, considérables. Nous avons noté avec intérêt la liaison télex directe avec la Garde-Côte britannique basée à Falmouth. Cette liaison permet une coopération rapide et efficace des moyens d'intervention entre les deux rives de la Manche, qui s'est manifestée à plusieurs reprises, les Français sauvant des pêcheurs au large des Scilly alors que les hélicoptères anglais étaient cloués au sol par la tempête ; ou les Anglais intervenant avec leurs SEA-KING sur nos côtes alors que nous étions à court d'hélico. A noter que la coopération avec les Espagnols va en s'améliorant.

L'Administrateur en Chef de 2e Classe Roger Bosc, Directeur du Cross Corsen a bien voulu nous recevoir, très aimablement, en compagnie de son adjoint, l'Administrateur Erhartt. Grand professionnel de la surveillance du trafic et de la coordination du sauvetage, Roger Bosc maintient à Corsen depuis plus de cinq ans qu'il y est en poste, un esprit de solidarité et d'aide avec les marins du large, radicalement différent de la mentalité répressive des premières années lorsque les CROSS étaient armés par les militaires...

Il est vrai que les infractions à la circulation ont fortement régressé : de 3% du trafic total en 1980 à 0,22% en 1990.

Evoquant le problème de l'identification des navires (moins de la moitié sont identifiés), le Directeur du Cross

plaide la nécessité d'identifier tous les navires, pour le plus grand bien des navires eux-mêmes (sécurité de la navigation) et pour la protection du littoral. Il partage le point de vue de l'AFCAN sur les TRANSPONDEURS, à savoir qu'ils permettraient à la fois l'information de la terre et l'identification mutuelle des navires.

A la question de savoir s'il ne serait pas judicieux d'élargir la voie montante du DST d'Ouessant, M. Bosc estime que nos arguments en faveur d'un élargissement sont fondés : l'étroitesse de couloir provoque un resserrement du trafic qui peut conduire à des "situations rapprochées" dangereuses.

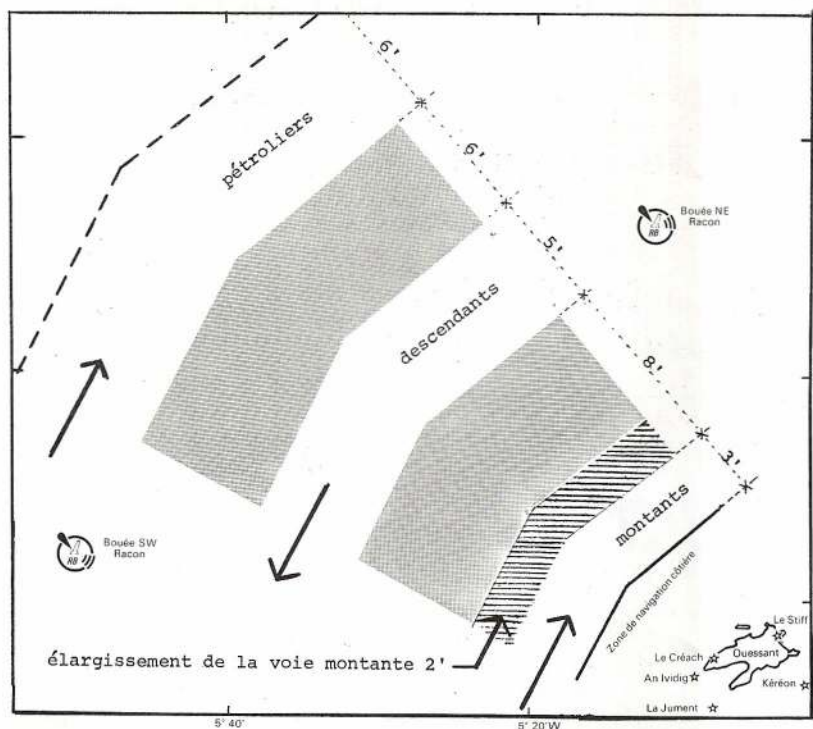
D'ailleurs, il arrive que le CROSS autorise, ou même conseille, à un navire de naviguer à l'intérieur de la zone de séparation plutôt que de rester bord à bord avec d'autres montants. Les Officiers de quart du CROSS privilégient la sécurité et ne considèrent pas que le fait de mordre sur la zone de séparation constitue une infraction caractérisée. Ils préfèrent cependant que le navire qui a de bonnes raisons d'y pénétrer se fasse reconnaître et précise ses intentions. Pour le CROSS, les contrevenants dangereux sont ceux qui naviguent à contresens dans le DST.

Rien ne s'oppose, selon M. Bosc, à l'élargissement de la voie montante, ni dans le principe, ni dans la réalisation. Il n'y aurait même pas à modifier le balisage actuel. Il nous a fait seulement remarquer que jusqu'ici, aucun accident ne s'était produit qui pourrait être imputé aux limites actuelles du Dispositif de Séparation de Trafic d'Ouessant.

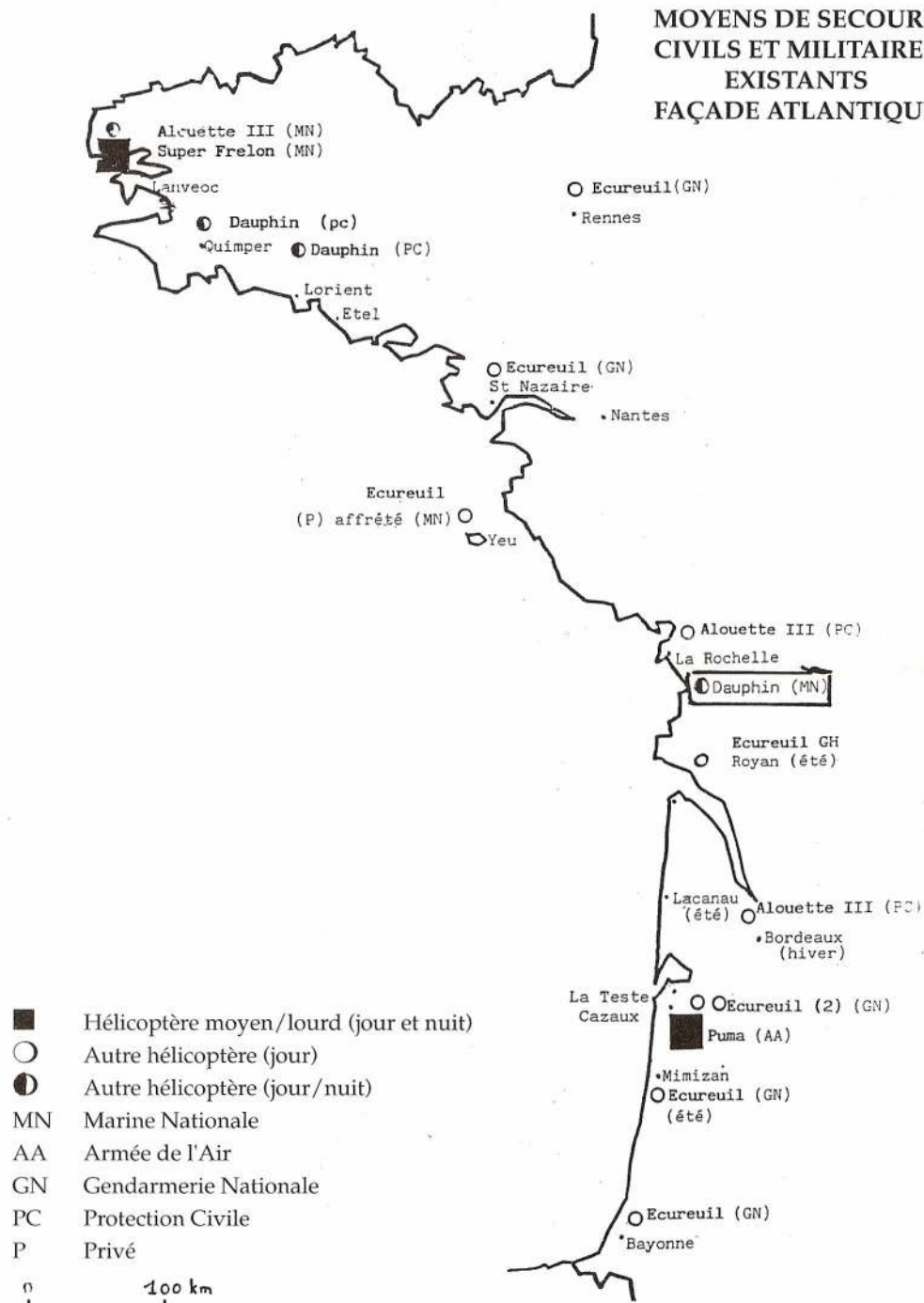
Enfin en ce qui concerne les déclarations de dangereux, il nous a confirmé que c'était essentiellement les substances transportées **en vrac** qui les intéressaient.

D.S.T. D'OUessant

Proposition de
l'AFCAN d'élargir de
TROIS à CINQ milles la
voie de circulation en
direction du NE.



**MOYENS DE SECOURS
CIVILS ET MILITAIRES
EXISTANTS
FAÇADE ATLANTIQUE**



La Marine affrète depuis plusieurs années l'Abeille-Flandre et l'Abeille-Languedoc, basés respectivement à Brest et à Cherbourg et qui assurent des missions de sauvetage et d'assistance aux navires en difficulté et des missions de caractère logistique, remorquage et lutte contre la pollution.

Voici d'ailleurs le bilan éloquent des dix années de présence des remorqueurs de la société Les Abeilles Internationales dressé par le Cdt Jean Bulot dans son ouvrage "Le drame de l'Amoco-Cadiz", paru à l'automne 90.

Nature des interventions	Abeille Normandie Abeille Flandre	Abeille Languedoc
Total des interventions	374	324
Marins assistés	6 000	4 860
Marins sauvés d'une mort certaine	113	95
Assistances et escortes de navires en avaries partielles	260	228
Navires de tous types et de tous tonnages ramenés en rade de Brest ou de Cherbourg	114	70
Navires contrevenants identifiés	850	700
Récupération de conteneurs à la dérive	14	8
Récupération de fûts de produits chimiques	83	139
Récupération de paquets de bois d'environ 20 m3	20	néant
Récupération de grosses bouées de balisage	4	5
Exercice de remorquage de super-pétroliers	16	15
Exercices d'hélicoptère de nuit	350	néant
Missions sur des pollutions	27	21

Tableau comparatif des performances des hélicoptères moyens et lourds de sauvetage

	Super-Frelon Lanveoc	Puma Sar A.A. Cazaux	Dauphin Marine La Rochelle
Masse maxi. décollage	13 T	7 T	4 T
Charge utile	4,6 T	2,75 T	1,5 T
Vitesse transit	135 nd	135 nd	135 nd
Nb sièges (cargo)	24	4	10
Nb civières	15	4	1
Rayon d'action en mer (avec 1/2 h sur zone)	120 Nq	80 Nq	150 Nq
Capacité à l'élingue	4,5 T	2,5 T	1,2 T
Treuil	50 m 275 kg	50 m 275 kg	90 m 270 kg

LE SAUVETAGE HAUTURIER PAR HELICOPTERES EN ATLANTIQUE

par le CCI ARRECKX

"Rappelez l'équipage d'alerte". Au COM Brest (1), prévenu par le CROSS Corsen, l'officier de suppléance de l'Etat-Major du Commandant en Chef pour l'Atlantique, lance ses ordres.

Au large, par un de ces coups de chien comme les périodes hivernales en connaissent souvent en mer d'Iroise, un cargo est en difficulté. Avarie de réducteur, la mer très mauvaise, la cargaison menace de se désarrimer, il est urgent de lancer l'opération d'évacuation de l'équipage, d'autant plus que les conditions météo s'aggravent.

Et c'est ainsi que trois heures plus tard, transis mais en sécurité, le capitaine et l'équipage du "LONDON PARK" se retrouvaient à l'abri et au chaud au carré de la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic.

A 130 nautiques de là, bien au large de la pointe de Bretagne, cargaison désarrimée, par 40° de gîte, le cargo s'enfonce, seul, dans les eaux froides de l'océan vers son destin.

Une fois encore, les hélicoptères de la 32 F et le personnel de l'aéronavale ont joué les anges gardiens en arrachant des marins aux éléments déchaînés, ce qui a valu à la flottille d'être décorée, à titre exceptionnel, de la médaille de l'Aéronautique, "en raison de la contribution exceptionnelle qu'elle a apportée, grâce au courage, à l'abnégation et aux capacités de ses équipages, aux très nombreuses opérations de sauvetage de vie humaine, dans des conditions d'intervention souvent très difficiles".

En plus de ses missions habituelles de défense, la Marine Nationale exerce, depuis plusieurs siècles, un certain nombre de responsabilités de nature civile, soit directement, soit au travers des trois Préfets Maritimes de Cherbourg, Brest ou Toulon.

C'est ainsi que le Préfet Maritime est notamment responsable du sauvetage en mer. Cette compétence a été réaffirmée par le décret 88-531 du 2 mai 1988, portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer. Cette responsabilité est exercée par l'intermédiaire des CROSS, qui relèvent du ministère de la mer, et sont dirigés par des administrateurs des affaires maritimes.

Les CROSS, pour assurer leur mission de sauvetage, disposent du concours des moyens navals et aériens relevant de divers ministères, Défense, Douanes, Mer, Intérieur ainsi que des moyens d'intervention des organismes de secours

et de sauvetage agréés par l'Etat, comme la SNSM par exemple, ou des moyens privés.

En ce qui concerne le sauvetage hauturier, seule la Marine, en vertu d'une décision du comité interministériel de la mer de Novembre 1979 est dotée de moyens de sauvetage adaptés et spécialisés alors que sur le littoral interviennent les appareils de la gendarmerie ou de la protection civile.

Tout le monde de la mer connaît le Super frelon, véritable Saint Bernard des équipages en détresse, capable d'aller à 150 nautiques, récupérer une vingtaine de marins, voire 180 nautiques avec des réservoirs supplémentaires. Il peut être guidé par un avion ATLANTIC de patrouille maritime, de façon à être dirigé immédiatement sur le navire sans perdre un temps préjudiciable tant à l'autonomie sur zone qu'à la réussite de la mission.

Assurant une alerte permanente à la pointe de Bretagne, les Super frelon de Lanvéoc-Poulmic sont des appareils aux capacités importantes mais qui vieillissent et dont le remplacement devra être envisagé. Aussi, pour préserver leur potentiel et donc allonger leur durée de vie, des études sont en cours, conformément aux décisions du dernier comité interministériel de la Mer, pour redéployer les moyens en hélicoptères de la Défense.

GARDE-COTES EUROPEENNE : Un frémissement ?

La revue MARINE de janvier 1991 publie une interview du VAE CAGLIARDI, Président de la Mission Interministérielle de la Mer (MIMER) intitulée COORDINATION DES ACTIONS DE L'ETAT EN MER. L'entretien porte sur les décisions du Comité Interministériel de la Mer de juillet dernier, liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection de l'environnement. Il se termine ainsi :

Marine : Vous parlez de coordination à la française. Ne pensez-vous pas qu'il existe ailleurs d'autres systèmes qui ont fait leurs preuves et qui nous seront peut-être imposés si l'Europe se fait ?

VAE Gagliardi : Vous voudriez peut-être parler d'une "garde-côte" européenne.

Marine : Nous n'avons pas prononcé ce mot...

VAE Gagliardi : Prononçons-le, mais essayons de comprendre ce qu'il contient.

Ce qui m'irrite quelquefois, c'est le mode incantatoire sur lequel certains abordent le problème de la ou des garde-côtes. Et l'on vous cite en exemple l'US Coast Guard, oubliant en particulier deux problèmes : d'abord, on trouve, au large des côtes américaines, outre l'US Coast Guard, diverses flottilles d'administrations, dont la puissante flottille des Douanes américaines, et le problème de coordination reste entier ; ensuite, la structure fédérale des Etats-Unis fait justement que l'équivalent du préfet maritime n'y existe pas. Or c'est là, mais je suis bien sûr un peu partial, la pierre angulaire de notre système.

Comme je suis un peu fatigué d'entendre tout et n'importe quoi sur ce problème, j'ai mis en chantier une étude que j'ai confiée à une équipe très solide, qui m'a livré déjà d'excellents travaux dans des domaines voisins, afin d'établir le panorama de l'organisation d'un certain nombre de pays (USA et partenaires de la Communauté) pour l'action de l'Etat en mer.

Mon propos est d'arriver à un document de référence qui permettra de discuter, en toute clarté, l'évolution de nos structures.

Pour vous rassurer, je n'ai pas utilisé une méthode qui m'a quelquefois rendu service : "Faites-moi une étude dont voici la conclusion" ; non, je n'élimine aucune évolution. Mais je tiens à ce qu'elle soit menée avec le souci prioritaire d'utiliser au mieux l'argent du contribuable.

Marine : Au nom de nos lecteurs, nous vous remercions pour cet entretien.

(1) Centre des opérations maritimes.

Au large peuvent intervenir également les hélicoptères WG 13 LYNX, appareils embarqués sur les bâtiments de la flotte de moyen et gros tonnage et qui peuvent effectuer des recherches-sauvetages à partir des bâtiments en opérations ou en transit dans la zone d'exercice de CECLANT, l'Amiral Commandant en Chef pour l'Atlantique, donnant une allonge considérable aux moyens aériens.

C'est en tout 119 missions de secours maritimes ou d'évacuations sanitaires qui ont été menées par l'Aéronavale en Atlantique en 1990, soit une mission tous les trois jours, permettant de retrouver, de sauver ou d'évacuer 74 personnes.

Ce dispositif déjà performant est amélioré par la mise en service fin janvier de deux Dauphins. Ces hélicoptères moyens, acquis par la Marine, sont prépositionnés, l'un au Touquet et l'autre à La Rochelle. En effet, tant la Manche-Nord que les côtes vendéennes et charentaises manquaient d'un moyen d'intervention hauturier. (2)

Ces hélicoptères sont mis en œuvre par une société de services, à l'instar de ce qui se passe pour l'hélicoptère prépositionné à Cherbourg depuis plus de 10 ans (3).

Si ces hélicoptères participent à la recherche, au sauvetage des personnes en détresse ou en difficulté en mer, ils jouent également un rôle important en matière d'assistance technique qu'on ne peut passer sous silence.

Depuis les catastrophes majeures qu'ont été en 1978 et 1980 les naufrages de l'"AMOCO CADIZ" puis du "TANIO", ces appareils, plus particulièrement le super frelon assurent également le transport à bord des navires en difficulté du personnel d'assistance technique et du matériel de secours (pompes, aussières).

Ces équipes, composées de personnel de différentes spécialités sont capables d'apprécier la situation du navire, d'aider ou de prendre le relai de l'équipage quand celui-ci ne dispose pas de la compétence suffisante voire quand il a abandonné le navire : le "Julia del Mar" est ainsi rentré à Brest en remorque de l'Abeille Flandre, l'année dernière, déserté par son équipage et armé par du personnel de la Marine.

Ce trinôme Abeille Flandre - Super Frelon et équipe d'intervention a montré son efficacité à plusieurs reprises l'hiver dernier. Entre la mi-décembre et la mi-février, ce sont cinq navires, caboteur, cargo, céréalier, porte-conteneurs et une barge de 44 000 tonnes qui ont ainsi été sauvés, évitant un péril majeur aux équipages.

Grâce à sa structure intégrée, sémaphores, moyens de transmission, hélicoptères légers, moyens ou lourds, à terre ou embarqués, avions de patrouille maritime, personnel du service de santé et des divers bâtiments, la Marine apporte au Préfet Maritime et aux CROSS une aide inestimable, fournie par des gens de mer à d'autres gens de mer, unis par un même amour de l'Océan, solidarité jamais démentie et renforcée par les risques courus ensemble.

CCI ARRECKX

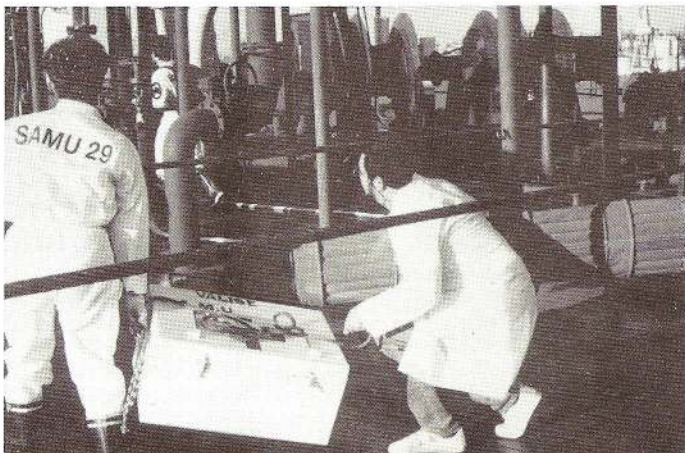
(2) Cinq jours après sa mise en service, le Dauphin Marine de la Rochelle réalisait sa première opération, évacuation d'un marin espagnol blessé à la main à bord d'un chalutier à 120 nautiques au large du littoral charentais.

(3) Ces hélicoptères peuvent en outre accomplir des missions commerciales, c'est ainsi qu'à Cherbourg, nombreuses sont les compagnies qui font appel au Dauphin pour transport de personnel et de matériel sur les bâtiments en transit.

MEDICALISATION DES SAUVETAGES

Une réflexion est en cours au Ministère de la Mer (Direction des Gens de Mer) sur la médicalisation des navires à passagers en cas de risque majeur, car pour l'instant il n'existe pas de plan d'ensemble en cas de catastrophe maritime comme celle du Herald of Free Enterprise ou du Scandinavian Star. Des organisations ponctuelles ont vu le jour, comme à la BAI (avec son SAMU propre à la compagnie sous la responsabilité du Docteur Carcaillet), à Marseille (Plan Bleu Marine), à Ouistreham (Plan Particulier d'Intervention), à Cherbourg (Plan d'Intervention Médicale au Large, de Prémair I et du SAMU-76). A noter qu'en Manche-Est il n'existe pas encore de plan de secours médicaux spécifiques. Il est envisagé de doubler le SAMU de Lille par un SAMU à Dunkerque (comme en Seine-Maritime avec le SAMU-76A à Rouen et le SAMU-76B au Havre qui, lui, est "à vocation maritime").

Les propos ci-dessus concernent la MEDECINE DE CATASTROPHE, c'est-à-dire en cas de sinistre majeur (le médecin militaire Serge Gosset, Chef du service anesthésie-réanimation de l'hôpital maritime de Cherbourg, fixe le seuil à partir duquel on peut parler d'accident majeur à 20 blessés). En ce qui concerne le SECOURS MEDICAL EN MER, les interventions sont du ressort des SAMU maritimes, au nombre de 11 en France : Lille, Amiens, Le Havre, Saint-Brieuc, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Montpellier, Toulon, Ajaccio. Nous avons demandé au Docteur Michel Dheilily, anesthésiste-réanimateur du SAMU de Brest de nous parler de ses activités.



Progression délicate sur le pont d'un pétrolier

LE SAMU-29 ET SON ACTIVITE DE SECOURS EN MER

Par le Dr Michel DHEILLY

Les missions.

Le SAMU du Finistère a été créé en 1976. Il assure actuellement ses missions conformément à la loi du 6 janvier 1986 et à son décret d'application du 16 décembre 1987.

De plus, le SAMU 29 :

- participe à la médicalisation des secours en mer selon

l'instruction interministérielle du 29 avril 1983.

Le fonctionnement.

Le SAMU (Service d'Aide Médicale d'Urgence) est en fait un centre départemental d'écoute, réception et régulation des appels (24 h/24) couplé à un SMUR (Service Mobile d'Urgence et Réanimation). Il existe ainsi dans le Finistère cinq SMUR susceptibles d'avoir une activité côtière : Brest, Morlaix, Pont L'Abbé, Quimper, Quimperlé.

Toute demande de secours médical parvenant au SAMU de Brest fait l'objet d'une régulation par un médecin anesthésiste-réanimateur. Celui-ci doit apprécier la situation, donner les premiers conseils, définir le type de secours adapté et s'assurer de son départ. Il assure ensuite l'accueil et le suivi des malades en salle de déchocage et en service d'hospitalisation temporaire. Ce service permet l'admission de malades en situation critique rapidement évolutive d'origine toxicologique, hypothermique, asphyxique (intoxications à l'oxyde de carbone...). Lorsqu'une médicalisation des premiers soins est jugée nécessaire, une équipe constituée d'un interne de médecine générale et d'une infirmière diplômée d'Etat est envoyée sur place.

Le secteur maritime du SAMU 29.

Il est relativement considérable pour des raisons géographiques et plus encore sur le plan de la fréquentation. La densité du trafic est de 400 navires par jour en moyenne si l'on comprend les navires de commerce, les navires de pêche et les plaisanciers. Le rail d'Ouessant constitue un point de densité particulière avec 180 navires par jour. La densité de la population en mer au large de nos côtes est de 7 000 personnes chaque jour avec leurs risques personnels, professionnels ou liés à leurs conditions de transport. Notons simplement les concentrations particulières sur les ferries dont certains embarquent 2 000 personnes.

Schémas de secours à partir d'un appel au CROSS.

Le CROSS met en contact le navire avec le CCMM (Centre de Consultation Médicale Maritime) de Toulouse, qui assure donc le rôle de régulateur et peut conseiller soit un maintien simple à bord avec ou sans traitement, soit un traitement d'urgence par une équipe médicale qui devra être déposée à bord avant d'envisager une évacuation dans un second temps. Entre ces deux situations extrêmes tous les cas intermédiaires peuvent être envisagés. Le SAMU 29 constitue donc l'interface entre le CCMM de Toulouse, les moyens de transports engagés et le CROSS.

En situation de catastrophe, en accord avec la Marine Nationale, un médecin de nos équipes peut être immédiatement détaché au CROSS pour recevoir directement les informations concernant l'état des victimes par la VHF marine, donner des conseils et servir de relai médical permanent entre le navire, le CROSS, le SAMU et le Centre Opérationnel de la Préfecture Maritime.

Les vecteurs de transfert des équipes médicales et des victimes.

- 1) L'hélicoptère DAUPHIN de la Sécurité Civile :
 - basé sur un héliport proche de Quimper ;
 - équipé pour le survol maritime ;
 - doublé d'un second appareil basé à Lorient ;
 - équipé à la demande de sa civière et de son matériel médical pour constituer un véritable "SMUR aérien",
 - le matériel médical individuel et les lots de catastrophe sont hélitreuillables.

- 2) Les hélicoptères de l'Aéronautique Navale :
 - basés pour les secours en presqu'île de Crozon,
 - constitués de SUPER FRELON équipés de lots SAR (Search And Rescue) parfaitement adaptés sur le plan du matériel de première urgence et de civières hélitreuillables,
 - un SUPER FRELON peut transporter simultanément douze blessés en civière sous contrôle d'une équipe médicale,
 - les SUPER FRELON volent de nuit et même par gros temps.
- 3) Les embarcations de sauvetage de la SNSM :
 - peuvent accoster en de nombreux ports en eau peu profonde,
 - n'ont pas d'équipement médical propre ni de civière,
 - ont une vitesse très réduite par rapport à l'hélicoptère.
- 4) Les vedettes de la Marine Nationale :
 - posent des problèmes de transbordement,
 - vitesse toujours très inférieure à l'hélicoptère.
- 5) Les navires éventuellement sur zone :
 - peuvent se porter au secours d'un navire en difficulté avec ou sans victimes.
- 6) Le déroutement du navire en cause :
 - vers un port de Finistère ou en rade de Brest pour un transbordement plus facile qu'en pleine mer ;
 - cette procédure est lente mais procure une bien meilleure sécurité. Elle est fonction du degré d'urgence.

Le CROSS est chargé de la gestion et de la régulation du choix des vecteurs en liaison étroite avec le SAMU et le CCMM en fonction de l'urgence médicale et des disponibilités aériennes ou maritimes.

Bilan succinct d'activité en mer du SAMU 29.

La fréquence des appels pour secours en mer reste relativement faible : 11 en 1989, 12 en 1990 (dont un équipage de 22 personnes avec 7 hospitalisés après incendie à bord). Soit une moyenne d'une intervention par mois, mais la répartition est très inégale et relève parfois de la fameuse et empirique "loi des séries" avec par exemple 6 appels en un mois ou deux appels le même jour.

Des éléments cliniques reçus de Toulouse par le SAMU dépendent le choix des vecteurs d'interventions par le CROSS, le choix de la médicalisation, l'organisation de l'accueil terrestre et l'orientation hospitalière précise. Le SAMU s'assure bien sûr de la continuité des soins quelle que soit la chaîne de secours "DU PIED DE MAT A L'HOPITAL".

Les renseignements cliniques donnés par Toulouse sont transmis aux équipes intervenantes par le régulateur du SAMU 29, mais il s'avère qu'un détail d'organisation Marine a pu rendre ce passage hasardeux pour les équipes militaires. Nous pensons pouvoir y remédier par l'action conjointe et solidaire des médecins civils et militaires face aux autres intervenants.

En ce qui concerne les moyens médicaux intervenant en secours maritime, nous constatons qu'ils sont encore parfois décidés directement par le CROSS parce qu'ils sont en principe dépendants du vecteur soit civil soit Marine. Les évacuations les plus lourdes sont souvent mais non toujours effectuées par les vecteurs et les équipes médicales de la Marine Nationale pour des raisons de puissance de vecteur. Ceci n'empêche pas que nous restons opérationnels en permanence dans ce domaine.

Les interventions moins urgentes par détournement de navire vers un port sont naturellement prises en charge par les SMUR à l'accostage ou en rade de Brest.

Dr Michel DHEILLY
Régulateur au SAMU 29

L'ASSISTANCE MARITIME ET LE CONTRAT LLOYD'S OPEN FORM

Yann LE GOUARD

De tous temps les gens de mer se sont portés mutuellement assistance. De là est née leur légendaire solidarité, qui ne souffre d'aucune exception, même aux pires épisodes de l'histoire. Si l'assistance portée aux personnes n'appelle pas à rémunération, il n'en va pas de même de celle portée aux biens, navires et cargaisons. Au vu des intérêts en jeu, c'est justement cette dernière qu'il a fallu codifier par une législation dont le caractère se devait d'être supranational pour aplanir toute contestation née d'incompatibilité entre législations nationales. De là est née en 1910 la première convention sur l'assistance, calquée sur un contrat type accouché deux ans plus tôt par la Lloyd's Corporation, dont la rédaction reflétait l'impérieux besoin d'uniformiser les pratiques à l'aube du sauvetage moderne.

Le principe de l'assistance maritime a été posé en 1910 par une convention toujours en vigueur et reprise par la loi française en 1916, refondue en 1967. Elle définit l'assistance comme l'aide portée à un navire en danger de se perdre, par un autre navire. Les engins flottants (notamment plates-formes et autres installations offshore...) sont assimilées pour l'occasion aux navires de mer.

La convention de 1910 a repris le principe du "no cure, no pay" (pas de résultat utile, pas de paiement) posé en 1908 par le premier contrat-type d'assistance, de **Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement**, connu sous le nom de **Lloyd's Open Form (LOF)**. Ce principe, gouvernant l'assistance, est exprimé par la convention :

"Aucune rémunération n'est due si le secours porté est resté sans résultat utile, et la rémunération ne peut excéder la valeur des biens sauvés".

Cette rémunération est fixée par les parties à l'amiable, par arbitrage, ou devant un tribunal et doit tenir compte du succès obtenu, du danger couru par le navire assisté, le navire assistant, les sauveteurs, le matériel employé, et la valeur des biens sauvés.

Dans la pratique, la rémunération moyenne oscille entre 5% et 7% de cette valeur. A noter, et c'est important, que l'assistance aux personnes est seule obligatoire et ne donne pas lieu à rémunération. Cette règle souffre cependant d'une exception : en cas d'abordage, le navire abordeur doit assistance au navire abordé sans qu'il puisse prétendre à rémunération.

La convention de 1910 a été refondue en 1989 pour des raisons expliquées ci-après et le nouveau texte remplacera l'ancien dès qu'un certain nombre d'Etats auront apposé leur signature, ce qui prendra plusieurs années.

La Convention de 1989 sur l'assistance maritime.

La Convention de 1989 sur l'assistance reprend les fondements de son antécédente, adoptée à Bruxelles en 1910. Elle offre un cadre juridique aux opérations d'assistance et de sauvetage dès qu'un navire se trouve en détresse. La genèse du nouveau texte remonte à juin 1979, quand l'OMCI (devenu OMI en 1982) demanda au Comité Maritime International de plancher sur une refonte du texte de 1910. Elle devait notamment tenir compte du "safety net", clause introduite dans le contrat d'assistance LOF 80. Adopté par l'OMI en avril 1989, ce texte refondu attend son entrée en vigueur, qui interviendra après obtention d'un quota de 15 signatures d'Etats, ce qui prendra plusieurs années.

Cette nouvelle version reflète la nécessité de protéger l'environnement et la santé publique et comble les lacunes de la précédente version en ce domaine. La Convention laisse comme auparavant les parties contractantes (l'assisté et l'assistant) libres d'user ou non des contrats de sauvetage en vigueur (essentiellement le *Lloyd's Open Form*) mais leur impose en sus l'obligation d'agir pour prévenir ou minimiser une pollution. Elle tient également compte des moyens techniques actuels et de la nécessité d'inciter les compagnies de sauvetage à ne pas abandonner cette activité, en maintenant un aspect lucratif à l'assistance aux biens, seul garant de la pérennité et de l'évolution de moyens de sauvetage efficaces entretenus actuellement par des compagnies privées.

Selon les termes du nouveau texte, il incombera aux sauveteurs les dépenses encourues pour l'enlèvement de toute substance polluante ou toxique qui aurait été abandonnée au titre de la convention dans son texte précédent. En contrepartie, le sauveteur pourra prétendre être indemnisé au-delà des frais qu'il aura engagés pour empêcher ou endiguer une pollution, indépendamment du résultat de l'opération de sauvetage. Cette règle reprend et améliore la clause dite du "Safety net" qui fut la grande innovation du LOF 80, une clause née dans le sillage du naufrage de l'**Amoco Cadiz**. Dans les faits, les nouvelles conditions de l'assistance sont déjà mises en pratique par le biais du contrat d'assistance Lloyd's Open Form 1990, succédant à une version datant de 1980.

Le contrat d'assistance LLOYD'S OPEN FORM.

Il est un principe maritime puisant ses racines loin dans l'histoire : le sauvetage réussi d'un navire en perdition donne lieu à récompense. L'absence d'un document contractuel d'acceptation universelle débouchait sur des conflits d'intérêts : une fois son navire en sécurité, le capitaine d'un navire assisté avait tendance à minimiser les services rendus par l'assistant tandis que ce dernier cherchait à les amplifier. Ces attitudes conduisaient souvent les deux parties devant un tribunal de commerce et entraînaient la mise au point d'un contrat d'assistance type, concocté par le Lloyd's, qui définit la procédure pour déterminer la rémunération due à l'assistant. Baptisé *Lloyd's Open Form*, il prévoit l'évaluation de la rémunération par arbitrage au cas où les parties ne parviennent pas à réaliser un accord à l'amiable.

Remontant à 1908 pour sa première version, le LOF, comme on le désigne usuellement, est le contrat-type de loin le plus utilisé dans le monde dès que se présente une situation d'assistance (2 000 contrats LOF ont été conclus durant la décennie 80)*. Basé sur le principe du "no cure, no pay", le LOF a été un précurseur. Ses termes ont été repris pour rédiger la première convention internationale sur l'assistance en 1910.

Le Lloyd's Open Form repose sur le principe fondamental du "no cure, no pay" (pas de résultat utile, pas de paiement). Cette formule ne laisse guère de place à des tractations sur le montant de la rémunération, lequel sera fixé par des arbitres en fonction de plusieurs facteurs :

- les dangers encourus par l'assisté et l'assistant ;
- les mérites et le succès du sauveteur ;
- les dépenses et frais engagés par ce dernier ;
- la valeur des biens sauvés (navires et cargaison).

Le LOF contient aussi les dispositions permettant à l'assistant de s'assurer du versement de sa rémunération et de bénéficier de ses droits. Le LOF est régulièrement révisé, sa dernière version date de 1990. Dans la version précédente, qui remonte à 1980, avait été introduite la notion de "safety net", prenant en compte les efforts des sauveteurs pour lutter contre une pollution pétrolière, même si le résultat de l'assistance a été négatif. Ce concept a été repris et étendu aux autres formes de pollution par l'OMI lors de la refonte de la Convention de 1910 sur l'assistance.

Le contrat LOF implique la plupart du temps un remorquage, mais un contrat d'assistance n'est pas un contrat de remorquage. Les authentiques contrats de remorquage revêtent un caractère commercial conventionnel et n'ont rien à voir avec un LOF. Ils sont par exemple conclus pour assurer le transfert d'un point à un autre d'une plate-forme offshore, le remorquage d'une barge, la livraison de navires à la démolition. Une situation quelque peu curieuse peut d'ailleurs apparaître dans ces cas : quand par mauvais temps la remorque casse, le remorqueur peut devenir navire sauveteur... Cette situation ne manque pas d'entraîner des polémiques car les abus sont faciles. Elle s'est présentée lors du remorquage vers Taiwan de la carcasse du *Herald of Free Enterprise*, la remorque ayant cassé à deux reprises... mais ce sont des remorqueurs différents qui sont finalement intervenus.

Le Safety Net : entorse au "no cure, no pay".

Introduite dans la version 1980 du LOF, la clause du "safety net" ("filet de sécurité") était une entorse au principe "no cure, no pay". Cette clause prévoyait le remboursement systématique des dépenses engagées par l'assistant et le versement d'un bonus pour endiguer une pollution pétrolière, notamment en cas d'insuccès dans le sauvetage d'un navire en perdition. Son but était bien entendu d'inciter les sauveteurs à déployer tous les moyens possibles pour continuer la lutte anti-pollution plutôt que de les voir fuir en laissant derrière eux une épave vomissant des flots de pétrole.



*L'Abeille Flandre assistant un cargo turc désemparé en mer d'Iroise
(Photo Luc Girard)*

In "Le Drame de l'Amoco Cadiz", Ed. Jean Bulot

Le contrat LOF 1990.

Comme la convention sur l'assistance va désormais plus loin en étendant le "safety net" à toutes les pollutions, il a été décidé d'adapter le LOF sans plus attendre. Rassemblant des sauveteurs et des armateurs, des assureurs et des juristes, et bien sûr des experts du Lloyd's, un comité réuni en 1990 a planché sur cette nouvelle version, dite LOF 90.

Outre que le LOF 90 prévoit de plus grandes facilités financières pour rémunérer les sauveteurs, il continue de dissocier la rémunération issue d'un succès dans un sauvetage du remboursement des frais liés à la préservation de l'environnement, comme dans la version 1980 du LOF et pour les raisons déjà évoquées.

Les sauveteurs seront indemnisés non seulement pour la lutte contre les pollutions pétrolières (cargaison et soutes), mais aussi celles chimiques ou résultant de matières radioactives. C'est l'"indemnité spéciale" prévue par la Convention de 1989. Elle ne sera pas apportée en avaries communes (ce qui devrait entraîner la révision de la règle VI des Règles d'York et d'Anvers) et l'armateur du navire en obtiendra remboursement auprès de son P&I Club. Cette indemnité spéciale n'a pas d'impact sur la rémunération arrêtée en vertu du principe "no cure, no pay". Cette dissociation, avantageuse pour les sauveteurs, a été retenue pour les encourager à prévenir ou endiguer une pollution, indépendamment de l'opération de sauvetage proprement dite.

Le LOF 90 a été introduit en septembre de cette année-là. Il a été inauguré le 14 de ce mois pour renflouer un porte-conteneurs échoué près de Singapour. Plus près de nous, il a aussi servi de cadre à l'assistance du gazier allemand *Bussewitz* (navire ex RDA de 13.335 tPL), qui s'est échoué le 5 octobre 1990 dans l'Escaut avec quelques 10 000 tonnes d'ammoniaque à son bord. En cas d'échec, la libération dans l'atmosphère de ce gaz dangereux aurait nécessité l'évacuation de la ville d'Anvers. Une mesure qui n'a pas été suivie d'effets puisque les sauveteurs belges ont réussi dans leur entreprise.

Pour régler le contentieux suivant une opération d'assistance réalisée sous le couvert du LOF, le Lloyd's fait

* Le LOF s'applique aussi aux navires marchands touchés lors de conflits (on a dénombré 104 LOF liés à la guerre Iran/Irak).

appel à un "panel" de huit arbitres, tous membres de l'*Admiralty Bar* (Tribunal de l'Amirauté) de Londres, pour traiter les arbitrages tandis que les procédures

d'appel sont l'affaire de l'*Appeal Arbitrator* (arbitre d'appel).

La rémunération versée aux sauveteurs par les intérêts assistés ne se marchand pas. C'est d'ailleurs pour se prémunir de cette pratique que le LOF a été introduit et l'un de ses fondements repose justement sur le fait que tout acte de sauvetage mérite une récompense justifiée. Cette récompense est établie par arbitrage après les faits, en fonction des critères déjà évoqués, dans le but de rétribuer convenablement les efforts des sauveteurs. C'est pourquoi les clauses du LOF contiennent un certain nombre de mesures financières en faveur du sauveteur, telles que le versement d'une caution, celui d'un acompte sur rémunération et la possibilité de saisir les biens assistés. La juste rémunération des sauveteurs leur permet d'espérer un profit sur un ensemble d'opérations, dont certaines peuvent ne rien rapporter en cas d'insuccès. En l'absence de cet espoir de profit, les sociétés spécialisées délaisseraient cette activité indispensable pour les armateurs, qui peuvent ainsi sauver leur outil de travail, pour les propriétaires des marchandises, qui peuvent récupérer leurs biens, pour les assureurs, pour lesquels l'indemnité versée en remboursement de la rémunération est moins élevée que celle qu'ils auraient à verser pour une perte totale et *last but not least*, pour la protection de l'environnement.

LOF 90 : les grandes lignes.

Le contrat LOF est conclu entre le capitaine du navire assistant et celui du navire assisté. Celui-ci agit pour le compte de son armateur et des propriétaires de la cargaison.

Dans sa clause 1, le LOF 90 stipule que l'assistant s'engage à faire tout son possible pour sauver le navire assisté, sa cargaison, ses soutes et ses équipements, pour le conduire en lieu sûr, et pour prévenir les dommages à l'environnement lors de l'exécution des opérations d'assistance. Une rémunération, fixée par arbitrage à Londres (selon la loi britannique, sauf si les parties s'accordent pour se baser sur une autre législation), ne sera due qu'en cas de succès (*no cure, no pay*).

La clause 2 précise des points de vocabulaire, certaines clauses du contrat reprenant les dispositions de la convention de 1989 dans laquelle les termes "salvors" et "salvage operations" équivalent aux termes "Contractors" (contractants) et "salvage services" (opérations de sauvetage) utilisé dans le contrat.

La clause 3 oblige l'armateur ou ses agents à collaborer pleinement aux opérations de sauvetage et réserve à l'assistant le droit d'user gratuitement des appareils du navire assisté, mais sans les endommager ou les sacrifier déraisonnablement.

DISPOSITIONS RELATIVES A LA CAUTION.

Les clauses 4 et 5 sont relatives à la caution sur rémunération réclamée par l'assistant à l'assisté. Celle-ci s'additionne d'une autre caution sur les débours liés aux mesures prises pour préserver l'environnement. Le montant de ces cautions sera évalué à la lumière des faits connus de l'assistant au moment de la demande. Le Comité du Lloyd's en sera le dépositaire jusqu'au règlement final. L'assistant se réserve le droit de saisir les biens sauvés s'il ne reçoit aucune caution dans les 14 jours (SSHEX) suivant la fin des opérations de sauvetage ou s'il craint l'enlèvement des biens sauvés à son insu.

CAUTION RELATIVE A L'ARBITRAGE.

Aux termes des clauses 6 et 7, le Comité du Lloyd's désigne un arbitre responsable des biens couverts par la caution et chargé de déterminer le montant de la rémunération. Celle-ci ne pourra être diminuée en vertu de l'exception au principe "no cure, no pay" mentionnée à l'article 14 de la Convention. Les droits et frais liés à l'action du Comité ou des arbitres sont à la charge des parties, que les procédures d'arbitrage soient menées à terme ou non.

REPRESENTATION.

La clause 8 prévoit que toute partie à ce contrat souhaitant être entendue ou apporter des preuves désignera un représentant au Royaume-Uni. A défaut, les arbitres procéderont comme si cette partie avait renoncé à son droit d'être entendue ou d'apporter des preuves.

CONDUITE DE L'ARBITRAGE.

La clause 9 donne pouvoir à l'arbitre pour recevoir toute preuve verbale ou documentaire jugée convenable, pour conduire l'arbitrage en bonne et due forme, pour condamner l'assistant qui aurait exagéré la caution requise, pour attribuer un acompte raisonnable sur la rémunération (*interim award*), pour évaluer les droits et frais perçus par l'arbitre et le Comité du Lloyd's pour leurs services. Sauf s'il est fait appel, toute rémunération sera définitive.

INTERETS.

La clause 10 précise que des intérêts à un taux fixé par l'arbitre seront versés à l'assistant dans l'attente de sa rémunération. Ils courront depuis la date de fin des services rendus jusqu'à la date de publication de la rémunération ou de l'acompte, et à l'expiration d'une période de 21 jours (SSHEX) après la date de publication de la rémunération ou de l'acompte, jusqu'au jour où le paiement sera reçu.

DISPOSITIONS RELATIVES A L'APPEL

La clause 11 encadre les procédures d'appel et, éventuellement, de contre-appel, (au cas où l'une des parties trouverait déraisonnable le montant de la rémunération) et en fixe les limites. Les parties ont 14 jours (SSHEX) pour les notifier, à compter de la date de publication de la rémunération ou de l'acompte. L'arbitre d'appel est désigné par le Comité du Lloyd's.

CONDUITE DE L'APPEL.

La clause 12 ajoute à l'arbitre d'appel les pouvoirs pour recevoir toutes preuves ou justifications supplémentaires pouvant mener à une augmentation ou une réduction de la rémunération, pour confirmer, révoquer ou modifier toutes décisions prises par les arbitres.

DISPOSITIONS RELATIVES AU PAIEMENT.

La clause 13 impose le versement des sommes dues à l'assistant (y compris les intérêts), après prélèvement des frais d'arbitrage. Au cas où l'acompte serait plus élevé que le montant de la rémunération, l'assistant reversera l'excédent à l'assisté. Elle dispose que, nonobstant les dispositions de la clause 4, la responsabilité du Comité sera limitée à la caution qui lui a été remise.

DISPOSITIONS GENERALES

La clause 14 précise que le capitaine (ou toute autre personne) signant ce contrat pour le compte des biens à sauver est censé représenter l'ensemble de ces biens : navire, marchandises, combustibles de soute, avitaillement. La clause 15 introduit la prise en compte de l'évolution des taux de change entre la date de terminaison des services et les dates où les rémunérations ou acomptes ont été versés. La clause 16 précise que toutes prescriptions ou documents signés de la main du Président du Lloyd's ou de toute personne autorisée par le Comité seront considérés comme étant le fait du Comité.

La clause 17 protège les sous-contractants éventuels de tous recours de l'assisté.

La clause 18 autorise l'armateur du navire assisté à libérer l'assistant lorsqu'il n'y a guère plus d'espoir d'un résultat utile menant à rémunération dans le cadre de l'article 13 de la Convention.

ARTICLES DE LA CONVENTION (introduits dans le LOF)

Art.1 - Définitions.

- Opérations de sauvetage (Salvage operations) : tout acte ou action entrepris pour assister un navire ou des biens en danger.
- Navire (Vessel) : tout engin ou structure capable de naviguer.
- Biens (Property) : tous biens, y compris la cargaison.
- Dégâts à l'environnement : préjudice matériel important portant atteinte à la santé de l'homme, à la vie marine ou aux ressources côtières, causées par pollution, contamination, incendie, explosion ou autres graves accidents de nature similaire.
- Paiement : toute rémunération, récompense ou compensation dues en vertu de cette Convention.

Art.8 - Tâches du sauveteur, de l'armateur du navire assistant et de son Capitaine.

Le sauveteur doit, vis-à-vis des armateurs et propriétaires des biens en danger, mener à bien avec les soins requis les opérations de sauvetage, tout en veillant à la protection de l'environnement. Le cas échéant, il fera appel à l'assistance d'autres sauveteurs.

L'armateur et le capitaine du navire assisté doivent, vis-à-vis du sauveteur, coopérer pleinement, et en pensant à la préservation de l'environnement. Ils accepteront la livraison du navire en lieu sûr.

Art.13 - Critères d'établissement de la rémunération.

La rémunération sera fixée en vue d'encourager les opérations de sauvetage et prendra en compte les éléments suivants :

- la valeur du navire et des autres biens sauvés ;
- l'habileté et les efforts des sauveteurs pour prévenir ou minimiser les dégâts à l'environnement,
- l'étendue du succès des opérations,
- la nature et l'importance du danger,
- l'habileté et les efforts des sauveteurs pour sauver le navire, les autres biens et sauvegarder les vies humaines,
- le temps passé et les dépenses et pertes subies par les sauveteurs,
- le risque de responsabilité et les autres risques courus par les sauveteurs ou leur matériel,
- la promptitude des services rendus,
- la disponibilité et l'usage des navires et moyens déployés,
- l'état de préparation et l'efficacité des moyens déployés et leur valeur.

Les détenteurs des biens sauvés (navire, soutes, cargaison...) participeront à la rémunération au prorata de la valeur de ces biens. Cette rémunération n'excédera pas la valeur des biens sauvés.

Art.14 - Indemnité spéciale (pour préservation de l'environnement)***

Le sauveteur peut prétendre à recevoir une indemnité (special compensation), quel que soit le résultat de l'opération de sauvetage, pour toutes actions engagées pour préserver l'environnement. Cette indemnité inclut le remboursement des dépenses effectuées auxquelles peut s'ajouter un bonus maximum correspondant à 30% de ces dépenses****. Le tribunal peut néanmoins décider, s'il trouve cela juste et équitable, de porter ce bonus à 100% des dépenses en s'appuyant sur les critères pertinents cités à l'article 13. Cette indemnité n'est payée que si elle est supérieure à toute rémunération obtenue au titre de l'article 13.

*** L'armateur du navire assistant peut récupérer cette indemnité auprès de son P&I. Elle n'est pas apportée en avaries communes. **** Le LOF 80 prévoyait un bonus maximum de 15% (et ne concernait que les pollutions pétrolières).

Comment se conclut un contrat d'assistance ?*

La conclusion d'un contrat LOF a ceci de particulier qu'elle se réalise par l'engagement verbal du capitaine du navire assisté. Lorsque l'assistant est un remorqueur, son capitaine, rompu à ces pratiques, propose ses services sur la base d'un contrat LOF passé soit par accord tacite entre les capitaines, soit par l'intermédiaire d'une station de radiocommunication, cette dernière officialisant et légalisant les conversations et la demande.

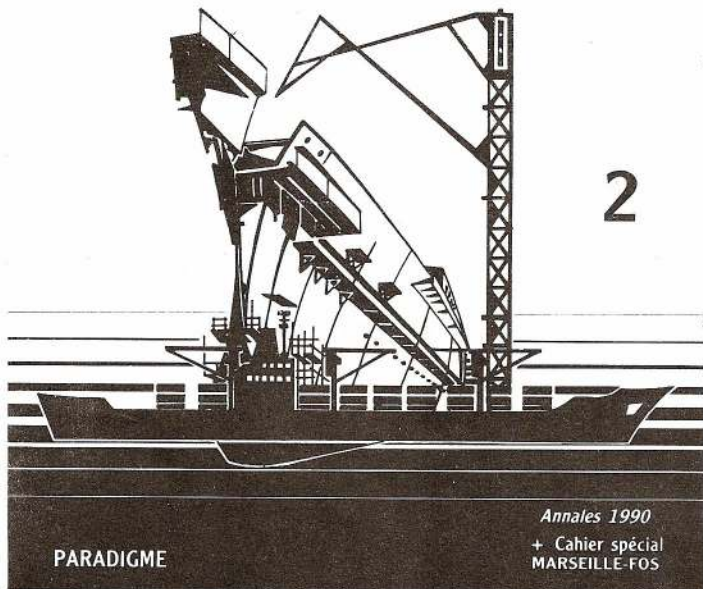
Si la majorité des capitaines acceptent rapidement un contrat d'assistance quand le danger est grand et imminent, il s'en trouve qui, évaluant mal la situation et son évolution probable, ou s'efforçant de se tirer d'affaire par leurs propres moyens et sécurisés par la présence d'un remorqueur arrivé sur les lieux, font traîner les choses en contactant leur armateur, leurs assureurs ou d'autres sociétés de remorquage concurrentes en vue d'obtenir un contrat de remorquage, moins coûteux que le contrat d'assistance. En revanche, un capitaine de remorqueur ne refuse jamais de porter assistance à un navire en difficulté qui n'aurait pas encore accepté le contrat proposé.

Il reste réellement seul maître à bord et, prenant pour seul critère la rapidité d'intervention, il décide seul de répondre à la demande d'assistance d'un navire en difficulté, de la manœuvre à exécuter, du choix du gréement et de la route à suivre pour mener le convoi à bon port.

Après que le navire assisté ait été mis en sécurité, des mesures conservatoires peuvent être prises à son encontre (dépôts de garantie, mise sous saisie), sans que cela écarte la recherche d'arrangements amiables entre les deux parties.

* D'après un document rédigé par Jean Bulot, patron de l'Abeille Flandre.

LA FRANCE FACE AUX DÉFIS MARITIMES



La France face aux défis maritimes

Sommaire

En guise de profession de foi.....	7
Le clin d'œil du Président.....	9
Introduction et présentation du sommaire par le Commandant Louis Fraisse, Rédacteur en Chef des Annales.....	11
Les réponses de Monsieur Jacques Mellick, Ministre délégué chargé de la Mer, aux questions de l'IMTM.....	15

LES ENJEUX

• Rapport annuel du Conseil Supérieur de la Marine Marchande pour 1989.....	21
• Avenir de la Flotte de Commerce par le Commandant Jean-Louis Troyat, Secrétaire général adjoint de l'AFCAN.....	55
• Marine Marchande et Défense nationale par l'Amiral Lacoste (CCRS).....	63
• Les professions portuaires, des "adaptables obligés" par Monsieur François Le Bars, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.....	69

LES DEFIS

Le Défi de la Marine Marchande

• Les armateurs :	
- Entretien avec Monsieur Gilles Bouthillier, Président du Comité Central des Armateurs de France, Président de la Compagnie Nationale de Navigation.....	73
- Entretien avec Monsieur Claude Abraham, Président directeur général de la Compagnie Générale Maritime.....	81
- Entretien avec Monsieur Philippe Poirier d'Ange d'Orsay, Directeur général de l'Armement Louis Dreyfus.....	89
- Entretien avec Monsieur Francis Vallat, Président Directeur général de SOFLUMAR-VAN OMMEREN France.....	99
- Entretien avec Monsieur Tristan Vieljeux, Président Directeur général de la Société Navale Commerciale DELMAS-VIELJEUX.....	115
• Les associations :	
- Entretien avec le Commandant Trocheris, Président de l'AFCAN.....	121

La qualité des personnalités qui figurent au sommaire de l'ouvrage publié par l'INSTITUT MEDITERRANEEN DES TRANSPORTS MARITIMES suffit à en indiquer le haut niveau d'intérêt. Aux deux cents pages consacrées aux défis maritimes, s'ajoutent cent-vingt pages d'un cahier spécial sur Marseille-Fos. A sa sortie en janvier, l'AFCAN a acheté plusieurs exemplaires qu'elle a fait parvenir aux responsables de régions. Les capitaines qui voudraient l'acquérir personnellement peuvent s'adresser directement à l'IMTM.

Annales 1990 Comité de rédaction

Comité de Rédaction	Henry ARNAUD Pierre BONASSIES Jacques BONNAUD Michel-Henri FABRE Roger HEUILLET Guy JOURDAN-BARRY Jacques-Maurice LENGRAND Pierre LOUBIGNIAC Antoine MARCANTETTI Nicolas REGGIO-PAQUET Jean ROUSSET Jean-Paul THEPOT
Rédacteur en chef	Louis FRAISSE
Secrétaire	Françoise MAGNUS
Édition	PARADIGME
réalisation	13, boulevard du Maréchal Juin 14000 CAEN

Sous le patronage
de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille
et du Port Autonome de Marseille-Fos

INSTITUT MEDITERRANEEN DES TRANSPORTS MARITIMES
c/o Centre Méditerranéen du Commerce International
2, rue Henri Barbusse - 13241 MARSEILLE CEDEX 01
Tél.91.08.62.14. - Télex 441 247

• Les courtiers maritimes :	
- "Pavillon haut", article de Monsieur Pierre Jourdan-Rarry, paru dans <i>Le Monde</i> du 19 décembre 1989.....	127
• Les étudiants :	
- Entretien avec les étudiants de l'École nationale de la Marine Marchande du Havre.....	131
• Les syndicats :	
- Entretien avec Monsieur Daniel Lefebvre, Secrétaire général de la Fédération des Officiers de la Marine Marchande C.G.T. et avec Monsieur Halyck, Secrétaire général de la Fédération nationale des Syndicats Maritimes (C.G.T.).....	135
- Entretien avec Monsieur Jean-Claude Miaillhe, Secrétaire général de l'Union Maritime C.F.D.T.....	143
• Le défi de la construction navale :	
- Entretien avec Monsieur Alain Grill, Président Directeur général des Chantiers de l'Atlantique.....	151
• Le défi de la filière portuaire :	
- Entretien avec Monsieur Jean Chabrierie, Président de la Fédération française des commissionnaires et auxiliaires de transport.....	161
- Entretien avec Monsieur Jean Chapon, Président du Conseil national des usagers des transports.....	169
- Entretien avec Monsieur Patrick Cornet Adjoint au chef du service des Relations Extérieures du Port Autonome du Havre.....	183

CONTRIBUTIONS

• "Les superconteneurs et l'Europe", par Monsieur Roger Heuillet Président de l'Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes.....	193
• "Garde-côte européenne" par le Commandant Michel Bougeard, membre de l'Association française des Capitaines de navires.....	197
• "Discours d'ouverture" prononcé par Monsieur Roudier, Directeur de la Flotte de Commerce, lors de l'Assemblée générale des Conférences Maritimes entre l'Europe et l'Afrique à Marseille le 16 octobre 1990.....	201

SYNTHESE ET CONCLUSION par le Commandant Louis Fraisse, Rédacteur en Chef des Annales.....	205
---	-----

FACE AU PALUDISME

Par
le Cdt Paul MASSEIN

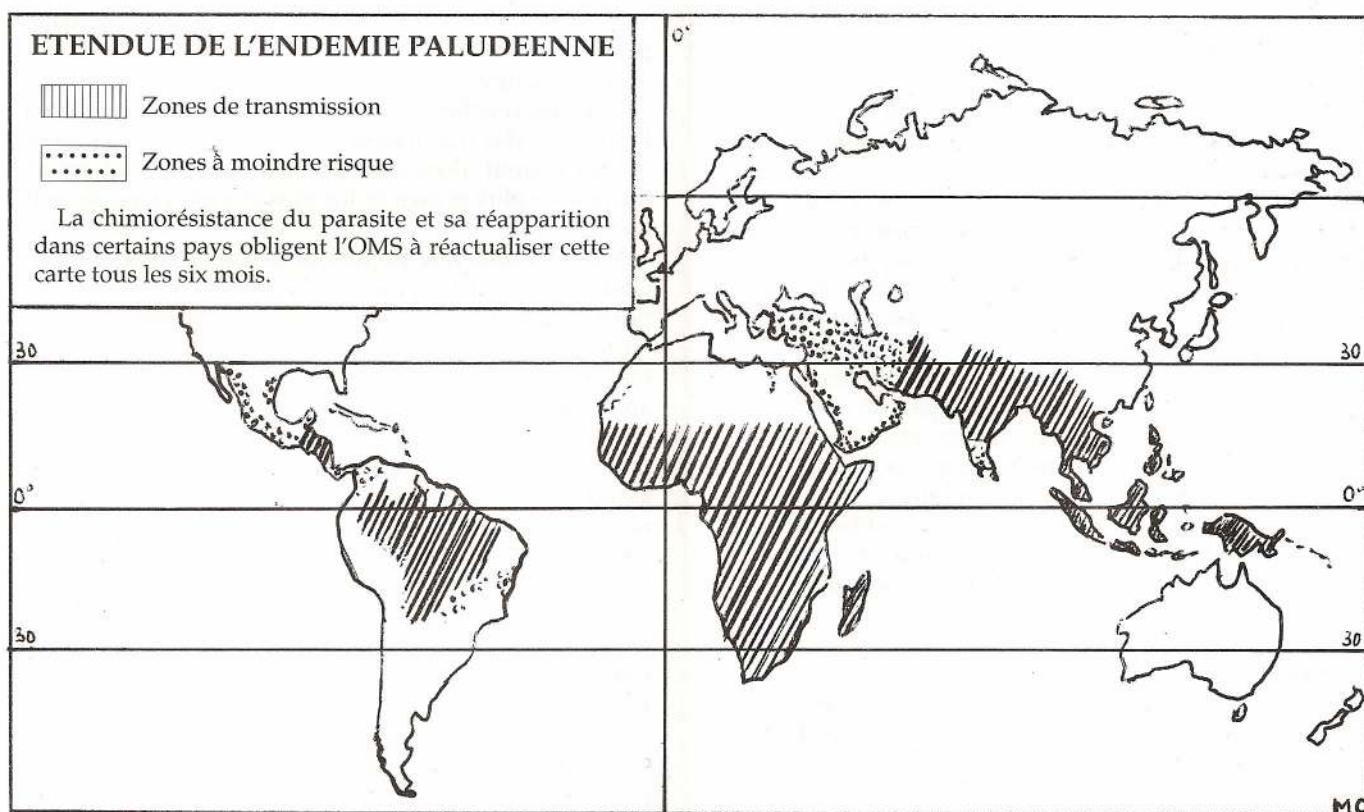
Le paludisme est une des premières, sinon la toute première des endémies mondiales, mais on en parle peu dans les pays à climat tempéré.

Les marins se posent des questions à ce sujet : ils y sont souvent exposés, en souffrent parfois, en meurent heureusement rarement mais tous peuvent être frappés.

Les lignes qui suivent n'ont d'autre but que d'attirer l'attention sur un fléau certainement sous-estimé dans des pays ayant la chance d'être à la fois développés, riches, avec un climat favorable laissant médecins spécialistes et chercheurs à leur travail : prévenir, guérir, chercher, trouver.

Dans le monde deux cent soixante dix millions de personnes sont porteuses du parasite. Dans cent trois pays deux milliards y sont exposées. Chaque année cent dix millions de nouveaux cas, deux millions de décès.

En France cinq mille cas annuels avec une vingtaine de décès ; la vogue des voyages vers les zones impaludées fait commettre bien des imprudences...



NATURE ET TRANSMISSION DE LA MALADIE.

Rappelons le mécanisme de transmission et la nature de cette endémie appelée aussi malaria.

La cause du mal est l'hématozoaire de Laveran, comprenant plusieurs espèces dont le plus méchant est le *Plasmodium Falciparum*.

Ce parasite vit aux dépens des globules rouges, se nourrissant d'hémoglobine riche en fer, détruisant ainsi son support. Les organes vitaux (foie, cerveau) peuvent être gravement atteints à la longue, entraînant la mort du sujet.

Le vecteur de transmission à l'homme est un moustique : l'anophèle (400 espèces identifiées dont 80 vecteurs du paludisme) qui l'inocule par piqure.

N'oublions pas ici le risque de transmission par transfusion sanguine. (En France, on élimine les donneurs ayant séjourné en zone d'endémie depuis moins de cinq ans : cette technique enlève toute possibilité de transmettre le *Plasmo-*

dium Falciparum. Ce délai est encore insuffisant pour *Plasmodium Malariae* dont la longévité peut atteindre plusieurs dizaines d'années. L'introduction des techniques immunologiques dans la détection des anti-corps antipaludéens évite de tels risques mais il faut avoir les antigènes correspondants et pouvoir effectuer cet examen coûteux). Les méthodes de récolte du sang et les précautions prises varient selon les pays nous mettent dans la nécessité de conserver ce problème à l'esprit. Aucun marin n'est à l'abri d'un accident nécessitant une transfusion sanguine d'urgence ; il faut savoir le rappeler à son généraliste si, de retour en Europe on va le consulter pour un accès fébrile quelconque.

METHODES DE PREVENTION.

Lutte contre le vecteur :

Comment faire reculer l'anophèle ? L'apparition

d'insectes résistants au D.D.T. avant la disparition de l'espèce, un relâchement certain dans la lutte méthodique (drainage des eaux stagnantes, destruction des gîtes de ponte, etc.) dû à l'extrême pauvreté de la majorité des pays en cause mettent un terme à l'espoir de voir là le moyen curatif radical.

Rappelons, qu'à titre individuel, en zone d'endémie, dormir avec un moustiquaire ou utiliser certains produits ou cordons fumigènes n'est pas une fantaisie mais une précaution nécessaire.

Lutte préventive contre le parasite :

"Compte tenu des risques encourus il est impératif de vous faire vacciner !" Mais le vaccin n'existe pas encore !

Un premier pas a été franchi il y a une bonne dizaine d'années lorsqu'on a réussi la culture "in vitro", durant plusieurs semaines, de l'espèce *Plasmodium Falciparum*. Mais pour obtenir un vaccin opérationnel il faut du temps, des chercheurs et des moyens.

Faute de vaccin on se résigne à une chimioprophylaxie.

L'anti paludéen idéal devrait être :

- actif sur toutes les formes du parasite
- d'action rapide et prolongée
- non toxique pour l'organisme humain
- facile à absorber
- peu coûteux.

Ce produit n'existe pas : Une abondance de produits accompagnée d'une bibliographie impressionnante nous le prouve.

Aucun médicament connu n'est réellement prophylactique. Nous aurons donc à notre disposition une drogue suspensive empêchant la survenue d'accès aigus sans supprimer l'impaludation. Le mérite de la chimioprophylaxie est donc d'empêcher la survenue de crises malignes (neuropaludisme).

D'autre part de nombreuses études montrent qu'un transplanté vivant provisoirement en pays impaludé (voyageur, coopérant, etc.) n'a pratiquement aucune chance de développer une certaine auto immunité ce qui rend indispensable cette prophylaxie, si imparfaite soit-elle.

En effet l'apparition récente de souches de *Plasmodium Falciparum* résistantes à pratiquement tous les antipaludéens couramment utilisés en prophylaxie pose un sérieux problème...

CHIMIORESISTANCE DU PALUDISME.

La chimiothérapie du paludisme a commencé avec l'utilisation de l'écorce de quinquina par les Indiens du Pérou. Sans connaître la cause, ils avaient observé que certaines fièvres étaient guéries par cette écorce.

L'alcaloïde actif, la quinine, sera isolé en 1820.

La thérapeutique du paludisme évolue peu avant la fin des années 30 où des recherches conduites en France, Grande-Bretagne, U.R.S.S. et États-Unis permettent la synthèse des amino-4-quinoléïnes. Cette famille de médicaments, dont le plus utilisé est la chloroquine, va révolutionner le traitement.

Par rapport à la quinine, rare et chère, et dont la demi-vie* courte limite l'emploi en prophylaxie, la chloroquine, facile à fabriquer, est abondante et bon marché. Ses caractéristiques la rendent particulièrement apte à la chimioprophylaxie.

L'exceptionnelle tolérance à la chloroquine et son efficacité vont pratiquement éclipser d'autres antipaludéens découverts dans les années 50, tels que les antifoliques ou les antifoliniques. Si bien qu'à la fin des années 60, cette endémie parasitaire, combattue par des traitements de masse en pro-

phylaxie au long-cours, associés à l'insecticide D.D.T. régressera dans un grand nombre de pays.

Mais en 1960, à peu près en même temps, sont rapportées des résistances du *Plasmodium Falciparum* à la chloroquine tant du Sud-Est Asiatique que du nord de l'Amérique Latine. Il s'agit de réponses lentes ou incomplètes à des posologies habituellement curatives.

L'Organisation Mondiale pour la Santé établit en 1973 une échelle de valeurs pour quantifier ces résistances qui s'étendent bientôt à l'Afrique de l'Est, puis au Centre et à l'Afrique de l'Ouest.

L'utilisation d'une association d'un antifolique et d'un antifolinique** va permettre pendant un temps de traiter aisément les souches rebelles, mais une nouvelle résistance à cette association apparaît rapidement suivant le même schéma.

Face à ces difficultés, rencontrées en particulier dans le Sud-Est asiatique, le Walter Reed Army Institute of Research (aux U.S.A. évidemment !) met sur pied un gigantesque programme de recherche systématique de composés chimiques : plus de deux cent cinquante mille produits ont été testés, deux seulement développés et mis à disposition :

- la méfloquine dont la structure quinoléïne méthanol est proche de la quinine,
- l'halofantrine (phénantrène méthanol).

Mais des souches résistantes étant déjà apparues on développe des sels quiniques de ces mêmes produits. Injectables, ils pourraient alors être utilisés dans le traitement des formes les plus graves et les plus compliquées du paludisme.

Notons enfin que depuis deux mille ans est utilisé en Chine un remède appelé Qinghaosu (lactone sesquiterpène) pour traiter le paludisme. Cette drogue est maintenant (enfin !) étudiée attentivement. Elle apparaît comme très efficace contre les souches de *Falciparum* résistantes aux autres moyens, elle est peu toxique, d'action rapide, mais de courte demi-vie. Si des résultats sont obtenus depuis deux mille ans cela mérite l'attention... Et certains rêvent d'une association de Qinghaosu à courte demi-vie et de méfloquine à longue demi-vie.

Ceci reste encore spéculation pour le futur alors que l'immédiat pose bien des questions...

La situation est d'autant plus sérieuse qu'il n'existe peu ou pas de médicaments nouveaux à disposer dans la prochaine décennie. Il convient donc de mieux définir la stratégie d'emploi des trop peu nombreux antipaludéens dont nous disposons aujourd'hui.

En particulier la prophylaxie doit être menée de façon à éviter le plus possible l'accroissement des chimiorésistances aux médicaments les plus récents et les plus actifs afin de conserver une arme de choix pour traiter les cas aigus.

PRINCIPES D'AUJOURD'HUI DE LA CHIMIOPROPHYLAXIE DU PALUDISME.

Pour le moment le traitement de la malaria reste tout à fait possible dans de bonnes conditions avec l'arsenal à disposition même finalement assez limité.

La prophylaxie pose question : on serait tenté de voir dans la méfloquine (commercialisée en France sous le nom de Lariam) le remplaçant idéal de la chloroquine (en France Nivaquine) pour la prophylaxie et la thérapie primaire mais comme déjà dit la résistance à ce produit a été provoquée expérimentalement et des résistances croisées à des mélanges sont probables.

Devant cette menace et parce que la mise au point d'un nouveau médicament mettra au moins dix ans il faut rester

* Demi-vie d'un médicament : voir AFCAN INFO N° 6 - Juin 89, p.21, fig.1

** Sulfadoxine-pyriméthamine (en France commercialisé sous le nom de Fansidar).

très prudent quant à l'usage de la méfloquine.

D'ailleurs, l'Organisation Mondiale de la Santé a recommandé que son usage soit réservé au traitement des cas qui ont résisté aux thérapies classiques et qu'en prophylaxie elle ne soit utilisée que pour les cas très particuliers de personnes dont la santé les placerait alors devant un risque trop élevé.

Un système prophylactique adapté en fonction de la personne, du lieu de séjour, de sa durée, de ses conditions de vie, de l'existence connue de certaines résistances, s'impose donc.

Par exemple, pour conserver un maximum de possibilité aux traitements curatifs on a recommandé à Madagascar, l'arrêt de la chimioprophylaxie scolaire et le traitement pré-somptif d'accès palustre par des doses choc de chloroquine.

Dans ces zones à risques la chimioprophylaxie de la population locale ne devrait même plus être encouragée sauf pour les très jeunes enfants et femmes enceintes, celle des sujets non immuns étrangers voyageant ou travaillant en zone d'endémie devrait pouvoir être maintenue avec la chloroquine, sauf dans les zones prouvées de très haute résistance où la prévention à la méfloquine doit alors être tout de même envisagée.

En l'impossibilité de consulter rapidement un médecin bien équipé, il semble raisonnable de confier aux voyageurs sous chloroquine une dose de sulfadoxine-pyriméthamine ou de méfloquine, à prendre en cas de fièvre.

Avant de passer au cas du marin marchand dont le travail à bord des navires modernes aux escales courtes n'a que peu à voir en principe avec celui de l'expatrié vivant dans des conditions climatiques et hygiéniques tout de même beaucoup plus précaires il faut voir aussi un autre aspect de la question : celui de la toxicité des produits utilisés.

TOXICITE DE LA PROPHYLAXIE PALUDEENNE : EFFETS SUR LA PERFORMANCE DES SUJETS.

Aux doses curatives ces produits toxiques ne sont pas sans inconvénients. Aux doses prophylactiques ces inconvénients disparaissent en principe.

Cependant la littérature médicale est remplie de rapports montrant que chloroquine et quinine, même à faible dose, peuvent induire surdité et disfonction vestibulaire. La faculté d'accommodation peut être affectée par l'usage prolongé de la chloroquine.

Toute la famille issue de la quinine, y compris la méfloquine possède une certaine activité immuno-dépressive, ce qui a d'ailleurs conduit un chercheur à se poser la question de savoir si l'utilisation massive de ces anti-malariques n'avait pas facilité le développement du virus du SIDA...

Si l'on possède moins de recul vis à vis de la méfloquine ou de l'halofantrine, certains travaux parlent de tolérances clinique et biologique bonnes lors de traitements à l'halofantrine ; d'autres parlent de risques de troubles psychologiques ou d'hallucinations lors de traitements prolongés à la méfloquine. Enfin, aux doses prophylactiques certaines personnes au foie fragilisé supportent difficilement la méfloquine.

QUELLE PROPHYLAXIE POUR LE MARIN MARCHAND ?

Il devient évident que chaque marin pose un problème particulier : A bord d'un même navire effectuant un itinéraire donné le risque sera différent pour chacun, fonction de son travail à bord ou de ses sorties à terre de jour ou de nuit.

L'architecture des navires modernes, la compacité des emménagements, la présence de l'air conditionné avec ses filtres à air et portes à fermeture automatique ne facilitent

pas l'accès des anophèles, mais il faut travailler souvent à l'extérieur et de nombreux ports sont en rivière, en eau douce.

Faut-il pour autant une prophylaxie de base passe-partout appliquée uniformément à tous ? Qui doit décider cette prophylaxie, à quel décideur doit-on donner raison ? Comment organiser une collaboration entre nos médecins prescripteurs européens et les médecins locaux de terrain ? Comment responsabiliser chaque membre d'équipage afin qu'il puisse prendre pleine conscience de l'étendue du problème sans pour autant créer la panique (car il n'y a pas tout de même de quoi). La diminution des effectifs devrait permettre de passer d'une prophylaxie de groupe à une prophylaxie individuelle. Un bon suivi médical par des services spécialisés devrait pouvoir être assuré. Rappelons que l'on peut être impaludé sans pourtant avoir des crises... Il est souhaitable que les marins de commerce connaissent les adresses des centres spécialisés en France ou en Europe.

Actuellement l'inventaire réglementaire de la pharmacie du bord comporte Nivaquine et une ampoule de quinine pour piqûre intraveineuse (la quinine reste très efficace en cas de crise grave). Peut-être pourrait-on maintenant ajouter méfloquine ou halofantrine à utiliser sur prescription médicale pour les navires fréquentant des contrées pauvres en médicaments ou effectuant de longues traversées après escale en zone d'endémie.

Vigilance et Responsabilité personnelle, respect des conseils donnés par les services compétents peuvent mettre à l'abri des symptômes les plus dangereux. C'est la suspension prématurée du traitement ou le retard apporté dans les soins appropriés qui est la cause principale des décès des touristes français.

Pour conclure rappelons que les habitants des zones indemnes expatriés en zones d'endémie n'ont que peu d'espoir de parvenir à un état de prémunition (une auto vaccination en quelque sorte...). La prophylaxie reste l'unique chance d'éviter le paludisme et l'utilisation de la chloroquine reste souhaitable.

D'autre part la situation très évolutive de cette chimiorésistance nécessite un traitement de prévention tout à fait adapté. C'est au prescripteur d'être parfaitement informé pour ne pas préconiser de traitement passe partout mais finalement trop lourd pour le sujet et dangereux pour l'évolution future globale de l'endémie.

Janvier 1991 — Paul MASSEIN

Bibliographie

- "Review of malaria prophylactic drugs for performance effects on naval aviators" (Aviation Space and Environmental Medicine (U.S.) 1989/07)
- "Un nouvel antimalarique sur le marché : l'halofantrine" (Médecine tropicale) Vol.49 n° 1 - 1989.
- "Intérêt du dosage des anticorps palustres chez les sujets non immuns en zone holoendémique" (Médecine tropicale) vol. 49 n° 4 - 1989.
- "Etude in vivo de la chloroquinorésistance du paludisme à Plasmodium falciparum à Mayotte" (Médecine tropicale) vol. 49 n° 1 - 1989.
- "Problèmes posés par l'augmentation de la fréquence des manifestations tardives du Plasmodium Falciparum après le retour de la zone d'endémie" (Médecine et armées) vol. 15 n° 7 - 1987.
- "Chimiosensibilité du paludisme à Madagascar" (archives de l'Institut Pasteur de Madagascar) vol. 52 - 1986.
- "Sensibilité aux amino-4-quinoléines de Plasmodium Falciparum à Madagascar - Etude en deux régions de la côte Est". (Archives de l'Institut Pasteur de Madagascar) vol. 51 p. 43-55 - 1984.
- "Sensibilité in vivo et in vitro aux amino-4-quinoléines de Plasmodium Falciparum à Madagascar : résultats de deux années d'étude" (Bulletin de la société de pathologie exotique) Vol. 78 p.606 - 1985.
- "Chimiorésistance du paludisme" (La presse médicale) Vol. 15 n° 3 - 1986.
- "Prophylaxie du paludisme - Quels médicaments choisir ?" (Le concours médical 22.07.78).

Bibliographie

Par Michel CARON

Bon nombre de capitaines, anciens "candidats" à Paimpol, se souviennent de l'hôtel Pierre Loti, du café des Islandais, et des bals à la "Boîte à sel". La Croix des Veuves, le Mur des Disparus, la chapelle de Perros-Hamon, difficile d'échapper à "l'Islande" quand on séjourne à Paimpol.

La "pêche à Islande" s'est étendue sur une période allant de 1852 à 1935. Elle a incontestablement enrichi le pays, et la littérature qu'elle a suscitée (Loti, Le Braz, Le Goffic, Botrel...) a porté loin le renom de Paimpol. Mais ces œuvres de fiction projetent dans nos esprits une image épique de cette période historique. Encore aujourd'hui, chaque année, la "Fête des Islandais", mi-religieuse mi-touristique, continue d'exploiter ce filon folklorique.

François CHAPPE, Docteur en Histoire, Directeur de la Bibliothèque de l'Université du Maine, s'attache à la réalité humaine et sociale de cette époque et décrit minutieusement les conditions de vie et de travail des "islandais", en faisant appel à trois sources de témoignages : les Pères assomptionnistes embarqués sur les navires-hôpitaux ainsi que les Capucins des Maisons de Repos en Islande ; les commandants des bâtiments de guerre stationnaires en Mer d'Islande ; les commissaires puis administrateurs de l'Ins-

cription Maritime du quartier de Paimpol. Et le tableau qu'il dresse de la vie de ces pêcheurs d'Islande peut encore révolter les marins d'aujourd'hui, même s'il convient de ne pas l'analyser avec nos sensibilités contemporaines.

Le recrutement d'équipages peu qualifiés, la faible compétence nautique des capitaines et officiers, leur ignorance en matière d'hygiène et de soins élémentaires ; l'alcoolisme ; la course au rendement ; certains défauts dans la construction des goélettes, leur mauvais état d'entretien se traduisent par 2 000 périls en mer, soit un taux de mortalité de 2,5% des effectifs.

Mais cette "lecture maritime" ne constitue pas le seul intérêt du livre de François CHAPPE. L'auteur y démontre aussi le rapport entre la "misère islandaise" et l'environnement politique et religieux paimpolais. Sa façon brillante de présenter l'Idée Républicaine - anticléricale, libérale, progressiste - et le Conservatisme Catholique et de démontrer finalement que l'une et l'autre idéologies ont contribué à la réalité sociale et humaine de l'époque donne à cet important travail universitaire une dimension qui dépasse largement le cadre local.

Autre volet de l'ouvrage : la réalité culturelle, "mythes et mystification", dont

FRANÇOIS CHAPPE

L'ÉPOPÉE ISLANDAISE 1880-1914 PAIMPOL LA RÉPUBLIQUE ET LA MER

L'auteur se demande si la fonction n'était pas d'occulter la tragédie permanente de la réalité islandaise pour le plus grand bien des armateurs et du négoce paimpolais.

Monsieur CHAPPE, qui avoue, même en public, être... chauvin et républicain, a écrit là, dans un style alerte où pointe l'humour à peine moucheté d'un esprit érudit mais lucide - le titre à lui seul est un monument d'humour subtil - un gros bouquin de 380 pages sur un volet de l'Histoire maritime qui mérite toute notre attention.

Edition de l'Albaron, 1990, Société Présence du Livre - 160 Francs.

Nota : "L'Épopée Islandaise" est l'un des cinq livres sélectionnés pour l'attribution du DAUPHIN D'OR, un prix littéraire qui sera remis le 16 avril 1991 au Musée de la Marine à Paris. Le Jury en sera présidé par J.-F. DENIAU, assisté de Jean RASPAIL et d'Olivier DE KERSAU-SON.

LA VIE DE L'ASSOCIATION

Y. CHARLOT, Secrétaire Général

❑ 1er décembre : réunion d'associations de la marine marchande en vue de la création d'une **Confédération**. TROCHERIS nous y représente pour l'élaboration de statuts à discuter dans chaque association.

(NDLR : les associations suivantes étaient représentées : AACLCF, ACOMM, AEMMSA, AFCAN, ANAC, ANOIMM, APEM, AVEN, HYDRO, LE MAILLON, LES RIMAIS).

❑ 7 décembre : l'AFCAN reçoit au Havre les personnalités maritimes et les élus du Havre.

❑ 8 janvier : TROCHERIS participe au Conseil Supérieur de la Marine Marchande où un compte rendu du Conseil des Ministres Européens sur la Marine Marchande est fait et discuté.

❑ 10 janvier : réunion des trois régions Bretagne à Brest pour élaborer avec BOUGEARD les points qui paraissent intéressants de parler avec un représentant du ministère qu'il doit rencontrer.

❑ 10 janvier : TROCHERIS rencontre Mme EUDIER, juriste du CCAF, pour la préparation des séminaires des 4 et 11 avril (à Marseille et au Havre) sur les responsabilités des capitaines.

❑ 21/25 janvier : LE PIVERT est membre de la délégation française à l'OMI pour la session STCW (Normes de Formation et de veille). Il participe activement au groupe de rédaction du point 10 : officier assurant seul la veille sur la passerelle de nuit. Pour : armateurs et délégations allemandes et norvégiennes. Contre : syndicats, délégation des Etats-Unis et bien sûr l'AFCAN pour des raisons de sécurité. Au cas où des essais seraient autorisés par l'OMI, ils ne pourraient pas commencer officiellement avant

début 1993.

La lutte contre l'alcoolisme a été évoquée mais non discutée, afin de ne pas s'attaquer aux libertés individuelles.

❑ 26 janvier : à l'annonce de la marée noire dans le Golfe, le CEDRE a demandé à l'AFCAN des renseignements sur les ports pétroliers du Koweït. ADAM a rédigé des fiches sur ces ports et signalé l'existence possible de pétroliers servant de stockage flottant.

❑ 31 janvier : TROCHERIS rencontre M. CADET, s/Directeur de la Sécurité Maritime, afin d'étudier les modalités de notre participation aux Comités MSC à l'OMI.

❑ 20 février : réunion du bureau de l'AFCAN à Saint-Malo avec DECLERCQ, notre intervenant lors des séminaires sur le Capitaine les 4 et 11 avril prochains. Il a fallu interrompre d'autorité les débats tant il y a de flou et de questions à se poser sur les responsabilités du capitaine.

L'Assemblée Générale des 19 et 20 avril à La Rochelle a été évoquée. La participation s'y annonce bonne.

TROCHERIS fait part de sa volonté de quitter la Présidence le 1er mai.

DISTINCTIONS : Ont été récompensés par le SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine), pour le nombre et la qualité de leurs observations, nos collègues les Commandants BERLAND, COTE et HOUZE. L'AFCAN les félicite, l'information nautique étant un facteur primordial de la sécurité ; la diminution de notre flotte et son exploitation font que ces observations se font plus rares.



- 6 mars : les Capitaines de Navires en visite au "Télégramme" à Morlaix.
- 14 mars : L'AFCAN assiste à Paris à la CONFERENCE INTER-GOUVERNEMENTALE sur le Mémorandum de Paris, avec TROCHERIS, CARON, TROYAT, BOUGEARD, FOURNIER, LE PIVERT.

ENCORE LES BOULES...

Le Commandant Yvonou se dit fort surpris par les "nombreuses réactions indignées de nos capitaines" à ses propositions de faire porter les marques PAS MAITRE DE SA MANŒUVRE aux voiliers menés en solitaire et il a demandé à la Rédaction d'AFCAN-INFORMATIONS le DROIT DE REPOUDRE sur les points suivants :

- Il est désormais hors de question de vouloir interdire les courses en solitaire, qui captent l'intérêt d'un énorme public et attirent de plus en plus de jeunes vers les sports nautiques dont certains vers ce sport de haut niveau qu'est la course océanique.

- Il est beaucoup plus constructif, dans le cadre des buts fixés par l'AFCAN, de faire des propositions pour améliorer la sécurité. C'est précisément dans ce cadre que le Cdt Yvonou a rédigé ses propositions sur le repérage en mer des navires menés en solitaire. Certaines d'entre elles - les marques PAS MAITRE DE SA MANŒUVRE entre autres - sont d'ailleurs incluses dans NAVIGUEZ PLUS, au chapitre LE REPERAGE EN MER, et n'ont donné lieu à l'époque à aucune critique du comité de relecture avant édition.

- Il n'existe pas de règles particulières pour ce genre de situation : ou bien il faut amender COLREG (ce qui demande

beaucoup de temps), ou bien il faut chercher dans les Règles actuelles quelles dispositions seraient les plus appropriées et les plus efficaces. C'est ce qu'a voulu faire la COMMISSION AFCAN-PLAISANCE.

Signalisation et navigation en solitaire

Fatigué, épuisé par les manœuvres, occupé à de multiples tâches, le navigateur en solitaire peut se retrouver à un certain moment non maître de sa manœuvre. Une situation dramatique si un cargo vient à passer par là. Pour prévenir tout danger, le commandant Yvonou, membre de la Commission supérieure de la navigation de plaisance, a récemment fait un certain nombre de propositions. Au nom de l'AFCAN, il suggère que, « de jour comme de nuit, les voiliers menés en solitaire portent les marques correspondantes à leur état. C'est-à-dire deux boules noires de jour et deux feux rouges de nuit dans le pataras ».

Les risques de collision augmentant avec la vitesse des bateaux (notamment pour les multicoques), il est également nécessaire, selon le Cdt Yvonou, que tout voilier pouvant dépasser dix nœuds « se signale fortement » en portant « en tête de mât de nuit et par visibilité médiocre, un flash de couleur orange ». Une mesure préventive qui s'inspire des ports japonais où de nombreux navires portent de tels flashes avec une codification par couleur : vert pour un bâtiment de plus de 200 m; rouge pour ceux transportant des matières dangereuses; ambré pour toute unité (du chalutier au cargo) voulant avertir une autre embarcation qui s'approche.

(Revue "Bateaux" février 1991)

besoin d'une signalisation spéciale. Chaque refonte du REGLEMENT INTERNATIONAL POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER prend en considération l'évolution des navires et leurs conditions de navigation. Dès lors il n'est pas interdit à l'AFCAN d'y réfléchir dès maintenant à condition de le faire d'une manière rigoureuse et professionnelle, en examinant en particulier les possibilités offertes par les Règles en vigueur... (2, 3, 5, 27, 34, 35, 36 par exemple).

Le Commandant Yves LE GALL a cessé toute activité pour AFCAN-INFORMATIONS à compter du 1er janvier 1991, passant la suite à CARON.

C'est lui qui lança en janvier 1988 le premier numéro de notre revue dans sa nouvelle formule et s'acharna pendant trois années à en améliorer la forme et le contenu. Exigeant pour la présentation, intransigeant pour le style, imaginatif pour l'illustration, Yves LE GALL n'est pas facile à relever... L'excellent travail de l'imprimerie Henry à Pédervec, qu'il nous fit connaître, atténuera heureusement la rudesse de la tâche.

Je crois qu'Yves LE GALL peut être satisfait de l'ensemble du travail qu'il a fourni à l'AFCAN, que ce soit pour NAVIGUEZ-PLUS, pour le SALON NAUTIQUE, pour AFCAN-INFO.

Il ne nous reste plus qu'à l'en remercier bien amicalement.

Il est probable que j'irai encore quelques fois à Menn Coz solliciter des conseils...

M.C.



HYDRO

Association des Elèves
et Anciens Elèves des Ecoles
Nationales de la Marine Marchande

AFCAN

Association Française des
Capitaines de Navires



SEMINAIRES

à

L'Ecole Nationale de la Marine Marchande de MARSEILLE : 4 AVRIL 1991

L'Ecole Nationale de la Marine Marchande du HAVRE : 11 AVRIL 1991

LA RESPONSABILITE DU CAPITAINE MARCHAND, AUJOURD'HUI... DEMAIN ?

Ces séminaires sont placés sous la Présidence et la Direction
des Professeurs BONASSIES à Marseille et du PONTAVICE au Havre.

Ils sont organisés par nos deux associations et les Elèves-Officiers
des Ecoles Nationales de la Marine Marchande de Marseille et du Havre.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au secrétariat du séminaire :

Téléphone : 35.54.40.78. - Fax : 35.44.96.16. - Télex : 190495

J.L. HENAFF
Président A.E.A.M.M.

A. TROCHERIS
Président AFCAN



ASSEMBLEE GENERALE
DE L'AFCAN
LA ROCHELLE 19/20 AVRIL 1991



OFFICE
DU TOURISME

LA ROCHELLE