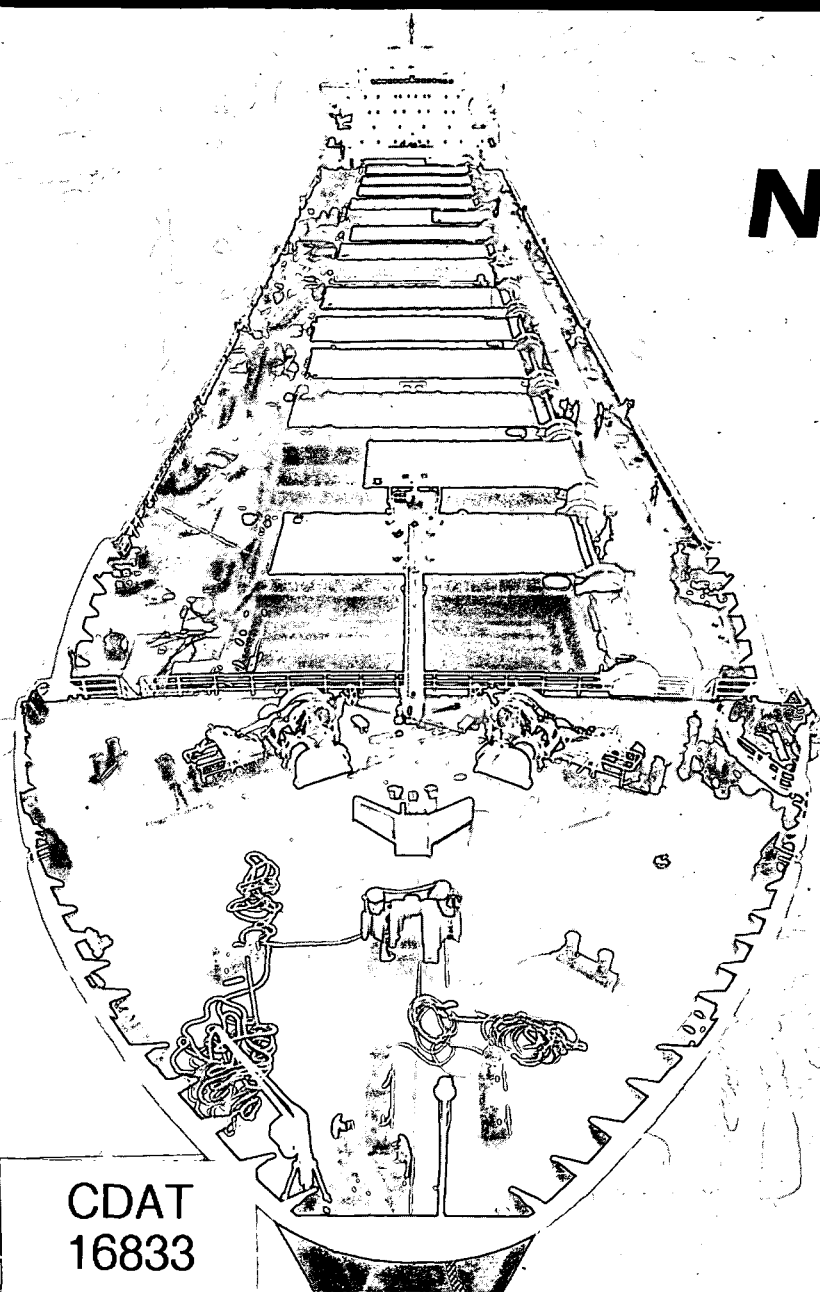


Équipement Logement Transports

**Numéro
spécial**



**Marine
Marchande**

CDAT
16833

REVUE D'INFORMATION
DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT
ET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

20-21



EQUIPEMENT LOGEMENT-TRANSPORTS

REVUE BIMENSUELLE DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT ET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ÉDITÉE PAR LE CENTRE D'INFORMATION TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE DE L'ÉQUIPEMENT

Prix du
numéro :

1 FRANC

N^{OS} 20-21 - 31 MAI-15 JUIN 1967

SOMMAIRE

PRÉFACE

LES HOMMES

- La formation professionnelle maritime.
- L'organisation du travail à bord des navires modernes.
- Organisation de la surveillance et du sauvetage en mer.
- L'avenir des services extérieurs de la Marine Marchande.
- L'établissement national des Invalides de la Marine.

LES NAVIRES

- La politique maritime en France.
- L'accroissement des dimensions des navires.
- Les navires automatisés.
- Les transports par containers.
- Évolution de la technique des navires transporteurs de gaz de pétrole ou de gaz liquéfié.
- Évolution récente des techniques et des bateaux de pêche.
- Les navires - usines.

LA MER

- La politique économique des pêches maritimes françaises.
- L'océanographie des pêches.
- Mesures de protection des fonds de pêche.
- La pollution des mers par les hydrocarbures.

Photo couverture : « CETRA-COLUMBA » Transporteur de vrac construit
par les chantiers de l'Atlantique (Penhoët - Loire).

**Ce numéro a été intégralement préparé par les
services du Secrétariat Général à la Marine Marchande.**

DIRECTION DE LA PUBLICATION

Geneviève SELZ

COMITÉ DE LA REVUE

Pierre ARBEFEUILLE
Marie-Madeleine BEAUFORT
Claude CHARMEIL
Paule FRIBAUD
Jacques GAILLARD
Étienne GARNIER
Georges GUILLEMIN
André GUYONNET
Roger LAURENT
Simone LODS
Louis MOISSONNIER
Jean RIBAT
Arlette ROUSSEL

ADMINISTRATION : 246, boulevard Saint-Germain, PARIS 7^e.

IMPRIMERIE : Institut Géographique National,
136 bis rue de Grenelle, PARIS 7^e.

Nous vous rappelons que toute correspondance ou
demande d'abonnement doit être adressée à la Direction
de la revue : 32, Avenue du Président Kennedy -
PARIS XVI^e - Tél. : 527-51-90 - Postes 252 et 061.

PRÉFACE

Depuis toujours, et quelles qu'aient été ses vicissitudes, la Marine Marchande est restée un ensemble administratif cohérent et rassemblé.

Et je m'en félicite. Parce que je suis persuadé que tous les problèmes que pose la mer, que tous les hommes qui vivent de la mer, que toutes les techniques qui utilisent et exploitent la mer, doivent être pris en charge par une même administration.

C'est le gage de l'efficacité, c'est la preuve qu'un lien existe bien entre toutes les choses et surtout entre les hommes qui vivent et dépendent de la mer.

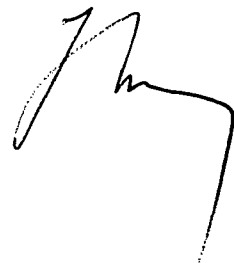
Ce numéro spécial a donc pour moi, le grand avantage de présenter aux lecteurs, l'ensemble des activités, des préoccupations, bref, de la politique que suit la Marine Marchande.

Mais ce numéro a, à mes yeux, aussi une qualité supplémentaire : c'est celle de mettre en lumière une vérité fort peu connue.

La Marine Marchande — a-t-on dit quelquefois — appartient au passé. Notre action a prouvé le contraire. Je crois, en réalité, que l'on serait plus sage en disant qu'elle est dans l'avenir, qu'elle ne sera plus alors la grande méconnue qu'elle est encore dans notre siècle.

Dans 10 ans, dans 20 ans, l'exploitation des océans, de leurs ressources, aura vraiment commencé !

Nous y travaillons dès maintenant.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.



Cliché Photorama « Le Havre »

Vue générale de l'École Nationale de la Marine Marchande de Sainte-Adresse-Le-Mair

LES HOMMES

LA FORMATION PROFESSIONNELLE MARITIME

1) FACTEURS DE TRADITION ET D'ÉVOLUTION

A) Le poids de la tradition

L'objet traditionnel de la formation professionnelle maritime est de donner aux jeunes gens qui ont reçu un enseignement général de base la formation technique complémentaire nécessaire à l'exercice de la profession de marin, profession

qui s'exerce aussi bien à bord des navires de commerce qu'à bord des navires de pêche. Cette technicité qui est à la base de toute formation professionnelle est restée dans le secteur maritime particulière et variée. En effet les fondements et la nature de la formation varient selon le genre de navigation et les fonctions exercées. Dans la navigation au commerce on distingue traditionnellement le service du pont auquel se rattache le service radio-électrique, le service de la machine

et le service général. La distinction est la même dans le secteur de la pêche, à ceci près que le marin pêcheur n'est pas seulement un navigateur, mais que son objectif essentiel reste la prise du poisson. A chaque service correspond un type de formation. Le personnel du pont doit être formé aux techniques de la navigation et aux techniques commerciales ; le personnel de la machine doit évidemment avoir une formation mécanicienne adaptée au navire ; enfin, le pêcheur doit connaître les techniques de la pêche et celles relatives au traitement du poisson.

Vouloir répondre à chacun des besoins ainsi exprimés entraîne en définitive une multiplication des types de formation qui risque de devenir source de dispersion pour le corps enseignant et conduire à une spécialisation trop poussée et préjudiciable aux intérêts des marins eux-mêmes.

Pour remplir sa mission, la Marine Marchande dispose de deux catégories d'établissements scolaires : les Ecoles Nationales de la Marine Marchande, chargées de la formation des cadres et les écoles d'apprentissage maritime chargées de la formation du personnel d'exécution, sans qu'il y ait eu jusqu'à présent d'unité dans la structure et le fonctionnement de ces deux catégories d'établissements, malgré d'indispensables rapports dus à l'existence, à tous les échelons, d'une importante promotion sociale.

Historiquement, les Ecoles Nationales de la Marine Marchande sont apparues les premières sous le nom d'écoles d'hydrographie. Ces écoles étaient déjà prévues par une ordonnance de 1629 qui ne fut jamais appliquée. C'est en fait l'ordonnance de la Marine d'août 1681 qui est à l'origine de ces écoles. Cette ordonnance disposait impérativement : « voulons que dans les villes maritimes les plus considérables de notre royaume il y ait des professeurs d'hydrographie pour enseigner publiquement la navigation ». Les deniers d'octroi des villes maritimes ayant été affectés à la rémunération des professeurs d'hydrographie, les écoles se multiplièrent. A l'origine, le niveau des élèves n'était pas très élevé puisque, pour être admis dans les écoles d'hydrographie, il était seulement nécessaire de savoir lire et écrire et de connaître les quatre règles de l'arithmétique.

Actuellement, les Ecoles Nationales, qui sont au nombre de 5 (Le Havre, St-Malo, Paimpol, Nantes et Marseille) sont des établissements publics nationaux dotés de l'autonomie financière. Le corps des professeurs de l'enseignement maritime est un corps d'officiers de l'armée de mer. Les 5 établissements de formation des cadres constituent un ensemble moderne qui permet de dispenser un enseignement adapté aux besoins d'une flotte moderne.

Le niveau des connaissances exigé aujourd'hui du personnel navigant est tel qu'il n'est pas possible de se satisfaire d'un enseignement purement livresque. C'est pourquoi les écoles sont dotées d'un équipement semblable à celui qu'on trouve à bord des passerelles de navires et possèdent en outre des ateliers comprenant les divers types d'appareils propulsifs utilisés à bord.

Ces toutes dernières années, ont été installés à l'école du Havre un simulateur radar, une salle d'automatisme. Un laboratoire d'électronique est en fonction à l'école de Nantes.

Plusieurs établissements sont équipés d'un laboratoire de langues vivantes.

L'enseignement maritime dispose en outre de deux navires d'entraînement de 500 tx de jauge brute.

Pendant longtemps la formation du personnel d'exécution s'est faite sur le tas et l'apprentissage maritime ne date que de 1941. Il s'agissait alors de remédier à l'affaiblissement de la qualification professionnelle du personnel subalterne qui depuis la disparition de la voile ne pouvait plus, par suite des nouveaux impératifs de la navigation, être formé à bord. L'institution d'un apprentissage maritime permettait en outre de lutter contre le chômage et l'oisiveté des jeunes marins sous l'occupation. La gérance des écoles d'apprentissage maritime a été confiée à une association créée dans le cadre de la loi du 1^{er} juillet 1901 dénommée Association pour la Gérance des Ecoles d'Apprentissage Maritime. Cette Association dont le Conseil d'Administration est tripartite (organisations professionnelles d'armateurs et de marins, fonctionnaires) reçoit de l'Etat une subvention annuelle de fonctionnement. L'Etat met en outre à sa disposition les établissements scolaires. Les écoles d'apprentissage maritimes, au nombre de 16, sont réparties sur le littoral et depuis quelques années la tendance est à la séparation des établissements chargés de la formation des pêcheurs et de ceux chargés de la formation des marins du commerce.

Chaque année 3 000 élèves environ fréquentent les deux types d'établissements répartis également dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande et dans les écoles d'apprentissage maritime.

Bien évidemment, la formation professionnelle maritime a dû s'adapter pour tenir compte de l'évolution technique propre à la navigation et des réformes introduites dans le domaine général de l'enseignement. Cependant, des éléments permanents propres au milieu maritime, doivent être pris en considération. En effet, on peut dire qu'être marin, c'est exercer un métier particulier, mais c'est aussi appartenir à un milieu. Le métier de

marin, en effet, a ses particularités ; il s'exerce dans un univers clos, les hommes embarqués vivant de longs jours livrés à eux-mêmes, ce qui suppose notamment que l'on doit toujours trouver à bord un personnel capable de faire face aux divers événements imprévus qui peuvent survenir dans le cours de la navigation. Les particularités du métier sont d'ailleurs différentes selon que celui-ci s'exerce au commerce ou à la pêche.

D'autre part, le milieu maritime est resté pendant longtemps un milieu fermé. Le recrutement des marins s'est traditionnellement effectué en milieu proche de la côte et la structure hiérarchisée de l'administration maritime qui a toujours exercé une étroite tutelle sur les marins, a contribué à limiter les contacts du monde maritime avec l'extérieur. Le particularisme du métier et la spécificité du milieu ont cantonné la formation professionnelle dans un domaine strictement utilitaire, ce qui a eu pour conséquence notamment de rendre plus difficile l'évasion du marin vers d'autres secteurs de l'économie.

L'enseignement donné dans les établissements scolaires maritimes français est incontestablement un enseignement de qualité mais il est mal connu à l'extérieur du monde maritime, de sorte que le marin peut difficilement exciper de ses titres, sans doute prestigieux à ses yeux, mais fort mal connus des entreprises terriennes qui pourraient normalement faire appel à d'anciens marins.

B) La dynamique de l'évolution

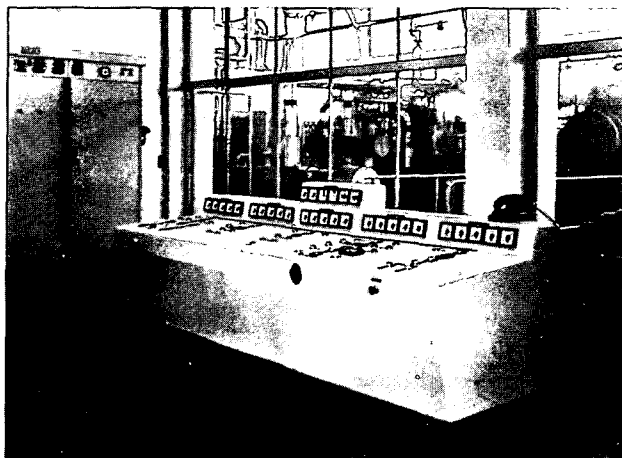
a) La technique

Le développement des techniques d'automatisation des navires est actuellement un des facteurs essentiels d'évolution ayant des répercussions dans le domaine de la formation professionnelle maritime.

Ce mouvement, qui a d'abord touché la marine de commerce, s'étend également à la marine de pêche.

Il y a de nombreuses années que l'on emploie les dispositifs de contrôle ou de commande automatique à bord des navires de commerce. Cependant, le terme d'automatisation n'est apparu que depuis un lustre dans le vocabulaire maritime. On a pu se demander si l'apparition de l'automatisation constitue une révolution dans la conception du navire ou s'il ne s'agissait que d'une étape dans la voie d'une évolution normale. En fait, ce que l'on désigne par automatisation recouvre plusieurs notions. Il peut s'agir du contrôle et de la commande à distance ; il ne s'agit pas alors à proprement parler d'automatisation mais d'un ensemble d'adaptations. A un autre stade, la cen-

tralisation des commandes et des contrôles dans un local unique constitue une amélioration des conditions de conduite. Enfin, l'automatisation proprement dite apparaît lorsque certains appareils sont actionnés sans intervention humaine directe mais par des dispositifs qui entrent en jeu automatiquement suivant des programmes pré-établis. La mise en œuvre de moyens techniques de plus en plus perfectionnés à bord des navires de commerce et les questions que cette évolution technique pose sur le plan de la qualification des équipages et des modalités de leur utilisation, ont conduit la profession et l'administration à se demander si les formes actuelles de la formation professionnelle maritime convenaient bien aux besoins de la flotte marchande de demain et à s'interroger sur les lacunes que la formation reçue et l'expérience acquise à bord des navire « dits classiques » peuvent laisser subsister dans la qualification des marins appelés à prendre en charge des matériels très modernes.



École Nationale de la Marine Marchande du Havre
Le pupitre de commandes du groupe énergétique

Les conséquences de l'automatisation sur la qualification professionnelle sont controversées ; pour les uns, elle entraîne une simplification des tâches, donc l'inutilité de recourir à un personnel extrêmement qualifié ; pour d'autres, au contraire, la simplification apparente des tâches doit entraîner pour les officiers des cadres supérieurs un niveau général de connaissances plus élevé et des connaissances plus spécialisées et plus approfondies pour les cadres moyens. Bien entendu, l'automatisation entraîne des conséquences inévitables sur les effectifs des navires, notamment elle est un facteur de réduction de l'effectif chargé de la conduite des navires.

Quoiqu'il en soit, il a été admis que l'enseignement actuel comportait des lacunes sans qu'elles

constituent cependant dans tous les cas un obstacle insurmontable à la mise en service de navires hautement perfectionnés. Il a été également reconnu qu'en dehors de toute préoccupation relative à l'organisation du travail à bord, la conception nouvelle des navires rendait plus nécessaire que par le passé une information substantielle des cadres de chaque service sur les fonctions des autres services et sur les techniques qui y sont employées.

A partir de ces considérations et à la demande d'un certain nombre d'armements, une expérience fût organisée dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande à l'automne de 1963. Il s'agissait de donner une formation complémentaire à un certain nombre de capitaines au long cours et d'officiers mécaniciens de 1^{re} classe, en vue de compléter les connaissances des uns et des autres pour aboutir à un capital de connaissances communes. Cette expérience a, en quelque sorte, servi de révélateur. Elle a provoqué de nombreuses critiques de la part des organisations professionnelles, mais elle a suscité un intérêt certain. Elle a imposé à tout le monde un effort de réflexion qui a abouti à la désignation d'une commission d'enquête dont le but fut d'analyser les besoins de la flotte de commerce en personnel, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, compte tenu des conséquences du progrès technique. Cette commission, désignée en janvier 1965, était présidée par un médecin des gens de mer et comprenait en outre : 1 capitaine au long cours, 1 officier mécanicien de 1^{re} classe et 1 inspecteur de la navigation et du travail maritimes.

La commission a déposé son rapport à l'automne de 1965. Ses conclusions ont servi de base à une nouvelle étude menée au sein du comité supérieur de la formation professionnelle, aux travaux duquel ont participé les organisations professionnelles patronales et salariées.

b) *La formation professionnelle maritime face à l'Education Nationale.*

Mais l'évolution technique n'est pas le seul élément qu'il convient de prendre en considération lorsqu'on étudie une réforme de l'enseignement. En effet, on ne peut rester indéfiniment à l'écart du mouvement de réforme qui agite depuis un certain nombre d'années l'Education Nationale. Ceci, pour une double raison : d'une part, aussi bien les marins que les officiers ont reçu les éléments de formation générale dans les établissements de l'Education Nationale, d'autre part, on a pu constater que pour diverses raisons, essentiellement pour des motifs sociaux et familiaux, les marins cherchent à quitter de plus en plus tôt leur profession. Il s'agissait donc, non pas d'organiser la fuite du métier mais plutôt de favoriser

à tout moment l'insertion professionnelle des marins dans un autre secteur d'activité économique. C'est pourquoi la formation professionnelle maritime, tout en gardant ses traits fondamentaux et ses aspects particuliers, doit se rapprocher de la formation professionnelle qui est donnée dans les établissements de l'enseignement technique. Du reste, en se rapprochant de l'enseignement technique, il sera beaucoup plus facile pour l'enseignement maritime de faire appel, aux différents niveaux, à des personnes ayant reçu une formation en dehors de l'enseignement maritime.

Dans tout l'arsenal de réformes mis en place ou envisagé par l'Education Nationale il convient de signaler les aspects suivants.

Un des points sur lesquels on a souvent mis l'accent est la prolongation de la scolarité obligatoire. Cette prolongation de 14 à 16 ans devait intervenir en 1967. Elle fut ensuite repoussée à 1972 ; en définitive, il a été décidé tout dernièrement de la mettre en application à partir de 1968. Cette prolongation de la scolarité obligatoire a évidemment des conséquences, surtout pour le recrutement des agents d'exécution formés dans les écoles d'apprentissage maritime et qui étaient jusqu'à présent recrutés entre 14 et 16 ans. Il faut bien souligner la signification de cette décision.

La prolongation de la scolarité obligatoire a surtout pour objectif de retarder l'orientation professionnelle qui s'opérait dans le passé d'une manière assez incohérente en fonction de la position sociale ou géographique des familles. C'est pourquoi, les réformes de l'Education Nationale tendent à donner à chaque palier essentiel de l'enseignement, notamment à la fin de la scolarité obligatoire et au baccalauréat, des possibilités réelles d'orientation positive. En définitive, il ne s'agit rien d'autre que d'assurer une démocratisation réelle de l'enseignement. Quoiqu'il en soit, des conseils d'orientation doivent fonctionner pour les élèves de l'âge de 15 ans, normalement, c'est-à-dire à la fin des classes de 3^e. A partir de là, la formation professionnelle du cycle court, qui intéresse la Marine Marchande au premier chef en ce sens qu'elle débouche sur les certificats d'aptitude professionnelle, qui demain deviendront, aux termes des modifications les plus récentes, les brevets d'études professionnelles, doit durer deux ans au lieu des trois ans actuels. Mais il faut souligner que l'enseignement de deux ans ne comprendra plus, comme par le passé, les connaissances générales ; celles-ci auront été inculquées aux jeunes gens dans la période de la scolarité obligatoire, de sorte que la masse des connaissances acquises en définitive demeurera la même.

Cet enseignement professionnel sera moins spécialisé que par le passé. Une telle orientation est

clairement indiquée dans la Loi du 30 novembre 1965 portant approbation du plan de développement économique et social dans l'exposé des motifs de laquelle on trouve le passage suivant :

« Trop souvent la profession incline à demander à l'enseignement ce qu'elle seule est en mesure de parfaire, c'est-à-dire des hommes bien adaptés à l'exercice d'un métier précis ou même à la tenue d'un poste de travail. Dans une économie mouvante, où le contenu des qualifications évolue sans

répit, la poursuite d'un tel objectif se révèle épuisante ; elle conduit à multiplier les diplômes de spécialisation ; elle implique la possession d'un parc de machines dont le renouvellement rapide est trop onéreux ; elle requiert un nombre considérable de terrains de stage pour l'entraînement des élèves, le recyclage des professeurs et celui des maîtres de travaux pratiques. Au surplus, cet excès de spécialisation est difficilement compatible avec la préoccupation de dispenser une formation générale dans le cadre d'une mission d'éducation ».



Cliché Phototechnic « Le Havre »

Travaux de voilerie dans une école d'apprentissage maritime

Autre aspect à relever : le souci de l'Education Nationale de ne pas lancer dans la vie professionnelle des garçons de l'âge de 15 ans sans leur avoir fourni un enseignement pré-professionnel. Cet enseignement doit déboucher vers un certificat de formation professionnelle délivré après un cycle d'un an comportant à la fois des études théoriques et des stages pratiques.

Dans les niveaux supérieurs les anciens brevets d'enseignement industriel sont appelés à disparaître et seront remplacés par des brevets de techniciens selon les termes du décret du 7 janvier 1959. A cet égard, l'enseignement conduisant à la formation des techniciens a pour but de préparer des professionnels qualifiés susceptibles de fournir les cadres moyens de l'Economie Nationale.

A l'étage au-dessus se trouvent les techniciens supérieurs puis les ingénieurs.

Un autre aspect original et qui peut intéresser la Marine Marchande dans la réforme de l'enseignement, c'est la création des instituts universitaires de technologie prévue par le décret du 7 janvier 1966. Il a paru nécessaire au Gouvernement de créer, à côté de l'enseignement des facultés et des classes préparatoires aux grandes écoles dont la nature est théorique et le terme relativement lointain, une voie nouvelle. Cette voie nouvelle implique une spécialisation plus poussée que celle de l'ingénieur et une formation générale plus étendue que celle du technicien. Les instituts universitaires de technologie sont appelés à assurer, par une pédagogie propre et en faisant

appel à la collaboration de professionnels, une formation scientifique et technique de caractère concret bien adaptée aux réalités contemporaines. Après une scolarité à plein temps de deux ans, les études doivent être sanctionnées par un diplôme universitaire de technologie. L'enseignement doit être ouvert aux titulaires du baccalauréat et également à des candidats non bacheliers mais reçus à un examen d'entrée. L'on voit aisément combien l'objectif de la réforme se rapproche de celui poursuivi dans le domaine de la formation professionnelle maritime.

2) LES TRAITS ESSENTIELS DE LA RÉFORME PROFESSIONNELLE MARITIME

Les 3 décrets du 31 mars 1967 qui consacrent la mise en œuvre de la réforme de la formation professionnelle maritime, tiennent compte des considérations qui précèdent.

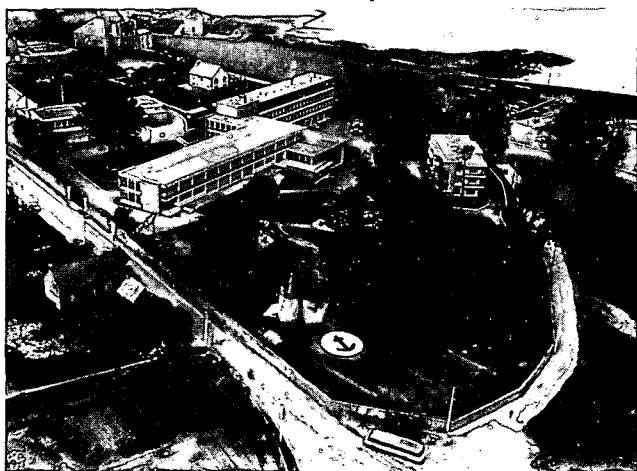


Photo aérienne Heurtier « Rennes »

École Nationale de la Marine Marchande « Paimpol »

A) Le cadre

Le décret cadre relatif à la formation professionnelle maritime reconnaît la spécificité de cette formation qui relève du Ministre chargé de la Marine Marchande. Cette formation est donnée dans les établissements scolaires maritimes qui comprennent 3 catégories d'établissements : les Ecoles Nationales de la Marine Marchande, les collèges d'enseignement technique maritime et les écoles d'apprentissage maritime. Seuls les collèges d'enseignement technique maritime apparaissent comme des établissements nouveaux. Un décret doit fixer l'organisation et le fonctionnement de ces derniers établissements. D'autres établisse-

ments, aussi bien publics que privés, pourront le cas échéant, sous certaines conditions et dans la limite des besoins, être admis à dispenser une formation maritime.

Le décret relatif à la formation professionnelle maritime prévoit la possibilité d'équivalences entre les titres sanctionnant la formation professionnelle maritime et ceux de niveau correspondant délivrés par le Ministre de l'Education Nationale. Il s'agit là d'un apport nouveau et particulièrement important puisque jusqu'ici aucun des diplômes ou brevets de la Marine Marchande n'avait d'équivalence avec les titres délivrés par le Ministre de l'Education Nationale.

Aucune modification du statut du personnel enseignant des Ecoles Nationales de la Marine Marchande n'est envisagée par le décret, qui prévoit cependant la possibilité de faire appel à titre permanent à des professeurs appartenant aux cadres de l'Education Nationale. Cette faculté pourra essentiellement être utilisée dans les collèges d'enseignement technique maritime. Le cas du personnel enseignant des écoles d'apprentissage maritime ne fait l'objet d'aucune disposition particulière. Il pourra être réglé dans le cadre du texte réglementaire pris en application de l'article 3 du décret N° 67-307 du 31 mars 1967.

Le même décret prévoit enfin la constitution d'un comité spécialisé de formation professionnelle maritime, appelé à remplacer le comité supérieur de la formation professionnelle maritime créé par arrêté du 17 août 1959. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de ce nouveau comité feront l'objet d'un arrêté du Premier Ministre et du Ministre chargé de la Marine Marchande. Des liaisons seront établies avec le groupe permanent de hauts fonctionnaires créé par la loi du 3 décembre 1966.

Grâce à ces liaisons le nouveau comité sera, beaucoup plus que l'ancien, directement branché sur tous les problèmes qui intéressent la formation professionnelle dans son sens le plus large.

B) Les titres

Un deuxième décret est relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime.

A l'avenir subsisteront seulement, parmi les brevets délivrés jusqu'à présent, les brevets de la pêche, le brevet de capitaine côtier, le brevet d'officier mécanicien de 3^e classe et le permis de conduire les moteurs. Les autres titres sont remplacés par les suivants :

- diplôme d'élève chef de quart ;
- brevet d'officier chef de quart ;

- brevet d'officier technicien de la Marine Marchande ;
- diplôme de capitaine de 2^e classe de la navigation maritime ;
- brevet de capitaine de 2^e classe de la navigation maritime ;
- diplôme d'élève officier de la Marine Marchande ;
- brevet d'officier de la Marine Marchande ;
- diplôme d'études supérieures de la Marine Marchande ;
- brevet de capitaine de 1^e classe de la navigation maritime.

Des organigrammes (à voir plus loin), schématisent les nouvelles filières de formation pour les futurs officiers de la Marine Marchande.

La mise en œuvre de la réforme sera progressive et les dispositions du nouveau décret entreront en application au fur et à mesure de la mise en place des sections de formation conduisant à l'obtention des différents titres.

Le nouveau décret ne contient aucune disposition intéressant le personnel de la marine militaire. Les anciens textes relatifs à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime comprenaient au contraire deux séries de dispositions qui intéressaient la Marine Nationale :

- d'une part, les services à la mer accomplis sur les navires de la Marine Nationale pouvaient être admis dans la computation du temps de navigation exigé des candidats aux différents titres de la Marine Marchande,
- d'autre part, les officiers de l'armée de mer, les officiers des équipages de la flotte, les officiers marinières et les ingénieurs mécaniciens rayés du cadre actif, démissionnaires ou retraités pouvaient obtenir sans examen certains brevets de la Marine Marchande.

L'assimilation des services accomplis dans la Marine Nationale et ceux accomplis à bord des navires de commerce, en vue de leur prise en compte pour la délivrance des titres, a donné lieu à un certain nombre de difficultés. En effet, les correspondances admises entre les services à la mer à bord des bâtiments de l'État et des navires de commerce, comportent une part d'arbitraire. D'autre part, l'embarquement ou le non embarquement des marins du commerce au cours de leur service militaire peut, sans que les intéressés soient généralement responsables de cette situation, avoir ultérieurement des conséquences importantes dans le déroulement des carrières maritimes et créer des inégalités entre officiers qui ont accompli leur scolarité à la même époque.

Il n'a pas paru opportun de maintenir la possibilité donnée aux officiers de la Marine Nationale d'obtenir les titres de la Marine Marchande, les emplois de marins du commerce ou de marins de la pêche devant être normalement réservés aux marins qui ont suivi la formation adaptée aux nécessités de la flotte marchande.

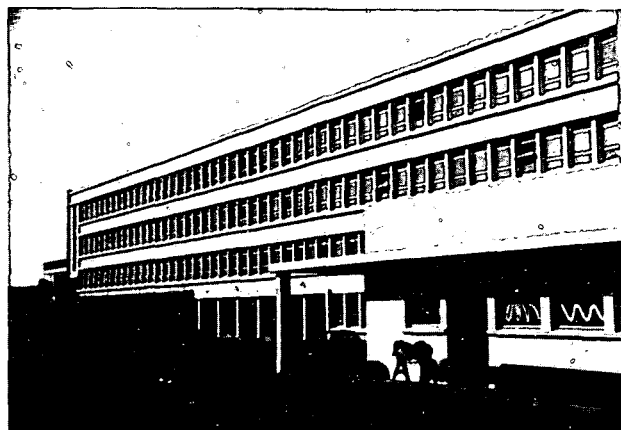


Photo A.G.E.A.M. « Paris »

L'École d'apprentissage de l'Aberwrach « Finistère »

La commission d'enquête à laquelle il a été fait allusion ci-dessus avait distingué dans son rapport 4 niveaux de formation. Ces 4 niveaux constituent la charpente autour de laquelle s'articule la nouvelle structure des titres et brevets de la Marine Marchande. Le niveau IV constitue le niveau du manoeuvre spécialisé. Le niveau III celui de l'ouvrier qualifié, le niveau II celui du technicien, le niveau I celui du technicien supérieur, voire de l'ingénieur.

LE NIVEAU IV.

La formation du personnel du niveau IV continuera de se faire dans les écoles d'apprentissage maritime dont la gérance était confiée, il convient de le souligner, à l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime qui est une association privée. La durée de la formation n'excèdera pas une année scolaire. A l'issue de la scolarité, sera délivré un certificat d'apprentissage maritime. Le problème qui se pose, compte tenu de la prolongation de la scolarité obligatoire, est de savoir si les candidats aux écoles d'apprentissage maritime ne pourront être admis qu'à l'issue de la scolarité obligatoire, c'est-à-dire à la fin de la formation du premier cycle d'enseignement (fin de la classe de 3^e, ou en tout cas 16 ans d'âge au moins). Sans doute certains candidats atteindront-ils la fin de la scolarité du 1^{er} cycle à l'âge de 15 ans, mais il y a lieu de penser qu'il ne s'agira pas là du cas le plus fréquent, si l'on se réfère au niveau atteint par les élèves qui viennent suivre

la scolarité dans les écoles d'apprentissage maritime. La meilleure solution consisterait à faire admettre la scolarité passée dans les écoles d'apprentissage maritime comme s'intégrant dans le cadre du cycle terminal obligatoire, ce qui permettrait en tout état de cause de prendre les élèves à l'âge de 15 ans.

A priori, il ne semble pas impossible de faire admettre une telle solution par le Ministère de l'Éducation Nationale. En effet, les classes dites « pratiques » du cycle terminal apparaissent comme ayant pour objet essentiel de compléter la formation de base des jeunes garçons, par une formation pré-professionnelle, sans qu'il soit pour autant recommandé de les conditionner en vue d'un poste de travail déterminé. Tel est bien l'aspect actuel de la formation donnée dans les écoles d'apprentissage maritime où les élèves reçoivent une formation polyvalente, notamment sur le plan pratique.

Grâce à la formation manuelle (forge, ajustage, électricité, soudure, voilerie, matelotage), au prix d'une certaine adaptation, les programmes des écoles d'apprentissage peuvent répondre aux préoccupations manifestées par les auteurs de la réforme de l'enseignement et, à ce titre, compléter efficacement le réseau des établissements de l'Éducation Nationale disposant des classes pratiques terminales.



École Nationale de la Marine Marchande de Marseille
Accès au grand hall et passerelle de navigation

Si l'enseignement conduisant à ce certificat est normalement donné dans les écoles d'apprentissage maritime, il reste possible cependant de confier à certains collèges d'enseignement technique la faculté de recevoir les jeunes gens désireux de préparer le certificat d'apprentissage maritime. Tel sera le cas par exemple du collège d'enseignement technique maritime annexé à l'E. N. M. M. de Marseille.

LE NIVEAU III

Les établissements scolaires maritimes auront désormais faculté d'assurer la préparation du certificat d'aptitude professionnelle maritime qui sanctionnera la formation donnée au niveau III.

Ce certificat aura une valeur nationale, reconnue au même titre que n'importe quel certificat d'aptitude professionnelle. Les spécialités qui seront préparées n'ont pas encore été arrêtées, mais l'on s'oriente vers la préparation de deux types de certificats : un certificat d'électricien de bord, un certificat de mécanicien de bord. La durée des études n'a pas été précisée dans le décret. Si actuellement il est envisagé de préparer un tel certificat en 3 années d'études, il est probable que dans l'avenir, par suite de la prolongation de la scolarité obligatoire jusqu'à l'âge de 16 ans, cette formation durera seulement deux ans, tout comme dans l'enseignement technique, et pourra déboucher sur un titre nouveau.

En effet, dans l'optique de la réforme de la formation professionnelle mise en œuvre par le Ministère de l'Éducation Nationale, il est prévu que les enseignements industriels, du niveau de ceux que donnent actuellement les collèges d'enseignement technique qui forment des ouvriers qualifiés, déboucheront sur un nouveau titre appelé « brevet d'études professionnelles » du même niveau que les actuels certificats d'aptitude professionnelle. Les certificats d'aptitude professionnelle subsisteraient seulement pour sanctionner la qualification acquise dans l'entreprise par la voie de l'apprentissage ou de cours professionnels.

Une autre voie plus courte est ouverte pour l'obtention du certificat d'aptitude professionnelle maritime qui s'inspire du système actuel utilisé pour la délivrance des certificats de formation nautique. Cette voie sera ouverte aux titulaires d'un diplôme professionnel figurant sur une liste arrêtée conjointement par le Ministre chargé de la Marine Marchande et le Ministre de l'Éducation Nationale. Les diplômes retenus seront essentiellement des C. A. P. de l'enseignement technique des spécialités habituellement réclamées par les armateurs pour l'armement des navires. Le contenu de la formation nautique, jusqu'alors dispensée aux titulaires de C. A. P., fera l'objet d'une adaptation.

En ce qui concerne le mode de recrutement des candidats admis dans les collèges d'enseignement technique maritime, plusieurs méthodes sont possibles. Sans attendre la parution des textes réglementaires, deux expériences ont été faites, l'une à l'École Nationale de la Marine Marchande de Saint-Malo, l'autre à l'École d'Apprentissage Maritime de Nantes. Les élèves admis à Saint-Malo ont été recrutés parmi les candidats classés

en tête du concours national organisé en collaboration avec les centres d'orientation scolaire et professionnelle pour l'admission dans les écoles d'apprentissage maritime. En conséquence, les élèves qui ont été rassemblés à St-Malo pour suivre une formation du niveau III avaient à l'origine posé leur candidature pour suivre une formation du niveau IV, mais il faut souligner qu'en définitive le recrutement qui concerne le niveau III et le niveau IV s'adresse pratiquement à la même catégorie de candidats c'est-à-dire, dans le présent, ceux qui ont obtenu leur certificat d'études primaires, et dans l'avenir ceux qui termineront leurs études du 1^{er} cycle.

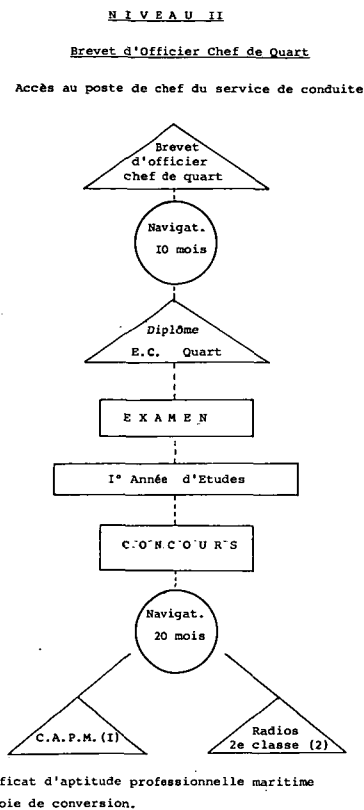
La deuxième expérience qui se déroule à Nantes s'adresse aux élèves qui ont suivi ce que dans les milieux maritimes on appelle « 2^e année machine ». Cette deuxième année est ouverte à l'intention des anciens élèves des écoles d'apprentissage maritime, titulaires du certificat d'apprentissage maritime, qui ont navigué pendant un certain temps et reviennent compléter leur formation. Cette deuxième année débouchait jusqu'à présent sur le certificat d'électricien ou d'ouvrier mécanicien. La 3^e année, ouverte en 1966, a pour objet de préparer les jeunes gens ayant suivi la 2^e année machine au certificat d'aptitude professionnelle. Les spécialités choisies sont celles d'électro-mécanicien, de tourneur et de chaudronnier. Le programme mis en œuvre est évidemment fonction du but poursuivi et des connaissances acquises par les élèves au cours de leurs deux premières années d'études. Cette expérience se distingue de la première en ce qu'elle s'adresse à des candidats ayant déjà été introduits dans le milieu maritime. Elle est à proprement parler une voie de promotion sociale, qui pourrait être maintenue à l'avenir à l'intention des titulaires du certificat d'apprentissage maritime.

L'avantage du type de sélection retenu pour l'expérience de St-Malo, c'est sa simplicité, puisqu'on agit par « écrémage » des meilleurs candidats du niveau IV. Il ne semble pas qu'elle puisse être étendue pour tous les collèges d'enseignement maritime et notamment pour celui qui doit ouvrir à Marseille à la prochaine rentrée scolaire. En effet, très peu de candidats aux écoles d'apprentissage maritime proviennent du littoral méditerranéen, de sorte qu'il conviendra d'organiser un recrutement particulier pour l'école de Marseille, sur le modèle de celui qui se pratique pour l'entrée dans les collèges d'enseignement technique relevant de l'Education Nationale.

LE NIVEAU II.

Peut être considérée comme entrant dans le cadre du niveau II, la nouvelle formation de capitaine de 2^e classe de la navigation maritime.

La formation des officiers techniciens de la Marine Marchande qui remplacent les officiers mécaniciens de 2^e classe, sera donnée dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande au cours de deux années scolaires. L'accès aux sections préparatoires se fera par deux concours distincts, l'un ouvert aux marins professionnels,



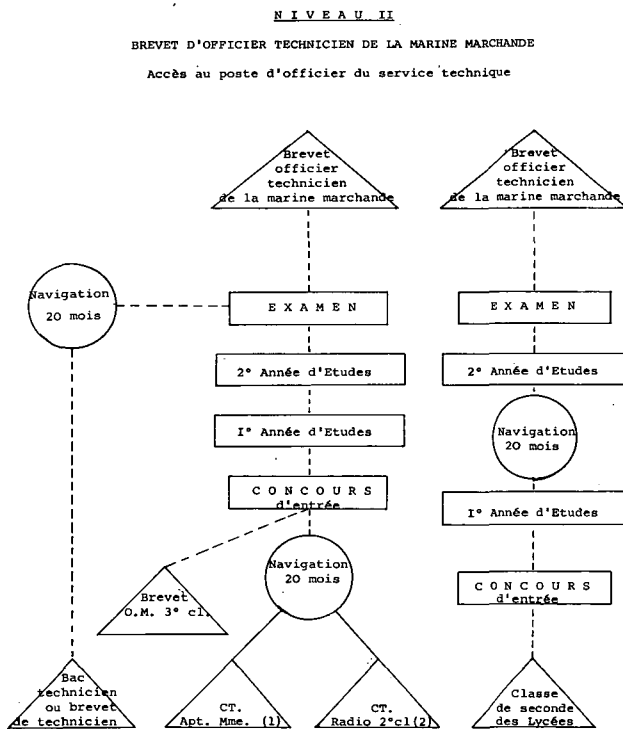
l'autre aux candidats provenant de l'Education Nationale. Le niveau du concours prévu pour cette deuxième catégorie de candidats sera celui de la fin de la classe de seconde des lycées. Bien entendu, le programme sera à base technique et, en conséquence, à l'avantage des élèves provenant des classes de technique industrielle.

L'examen conduisant à la délivrance du titre sera ouvert aux élèves qui ont suivi la préparation, mais également aux titulaires du baccalauréat de technicien ou d'un brevet de technicien, ainsi qu'aux titulaires du diplôme de capitaine de 2^e classe de la navigation maritime provenant des officiers chefs de quart.

Le diplôme d'élève chef de quart subsiste dans son appellation actuelle. Après 10 mois de navigation, le titulaire de ce diplôme verra son titre transformé non plus, comme jusqu'à présent, en brevet de chef de quart, mais en brevet d'officier chef de quart.

Cette nouvelle filière sera réservée aux titulaires du certificat d'aptitude professionnelle maritime ou du certificat de radio télégraphiste de 2^e classe. Se trouveront donc exclus les jeunes gens provenant du niveau des classes de seconde classique ou moderne des lycées. A l'avenir, étant donné que l'orientation des élèves vers les nouveaux cycles d'enseignement, long ou court, technique, classique ou moderne, doit se faire à l'issue des classes de fin d'études du premier cycle (fin de 3^e), les jeunes gens désireux de préparer le brevet d'officier chef de quart devront donc obligatoirement s'orienter vers l'enseignement technique maritime court préparant au certificat d'aptitude professionnelle maritime.

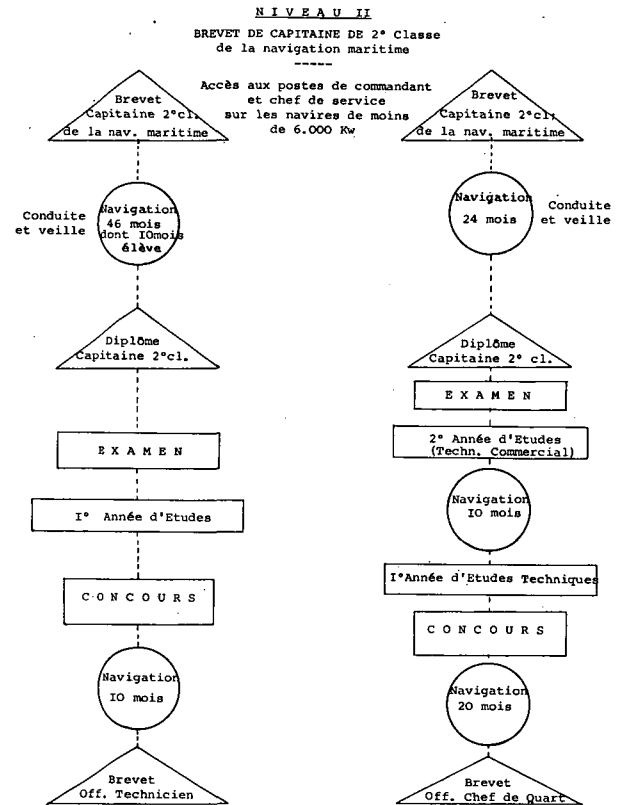
En 1958, une précédente réforme avait unifié les brevets de commandement. Le décret du 31 mars 1967 rétablit deux brevets de commandement : le brevet de capitaine de 2^e classe de la navigation maritime et le brevet de 1^{re} classe de la navigation maritime.



(1) Certificat d'aptitude professionnelle maritime.
(2) Par voie de conversion.

La voie conduisant au brevet de capitaine de 2^e classe de la navigation maritime est essentiellement une voie de promotion sociale ouverte aux officiers techniciens et aux officiers chefs de quart. Pour tenir compte des connaissances acquises au cours de leurs études par les uns et les autres, des

enseignements distincts seront organisés sur un programme particulier, et d'une durée différente. Selon leur origine, les candidats devront accomplir un stage de navigation dans le service chargé du fonctionnement et de l'entretien des appareils ou dans celui de conduite et de veille. La polyvalence de fonctions, auxquelles donnera droit normalement le nouveau titre de capitaine de 2^e classe, conduira en tout état de cause à faire naviguer ces officiers dans les deux services.



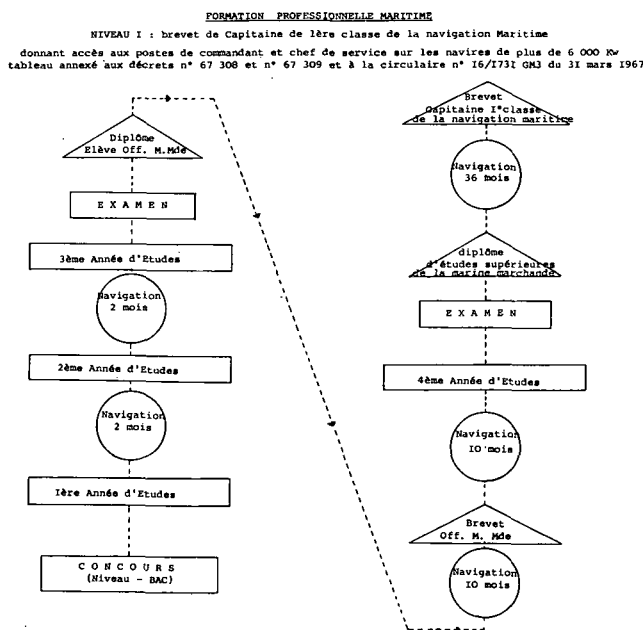
LE NIVEAU I.

L'enseignement dispensé aux capitaines de 1^{re} classe de la navigation maritime a pour objet de préparer les jeunes gens qui ont terminé leurs études secondaires, aux fonctions de chef de service et de commandant à bord des navires de commerce. La formation dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande dure 4 années scolaires. Le concours d'accès à cette filière est, pendant une période transitoire, ouvert aux titulaires du certificat de fin d'études secondaires. Ce certificat, aux termes de l'arrêté du 24 juin 1966, est délivré à l'issue de la seconde session du baccalauréat aux candidats ayant obtenu à l'une des deux sessions annuelles du baccalauréat une note moyenne au moins égale à 8 sur 20. Il y a lieu de

considérer qu'ont également accès au concours les élèves ayant obtenu une note moyenne égale à 8 sur 20 aux épreuves du brevet de technicien.

Dans l'avenir, à partir d'une date qui sera fixée par arrêté, l'accès au concours sera réservé aux titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme admis en équivalence.

Les candidats admis au concours suivront trois années d'enseignement dans une Ecole Nationale de la Marine Marchande, entrecoupées d'une période obligatoire de navigation de deux mois qui sera effectuée en qualité d'élève. Aucun titre ne sera délivré avant la fin de la troisième année d'études sanctionnée par un examen. L'accès en deuxième et en troisième année se fera sur décision du conseil des professeurs, les élèves admis en classe supérieure recevant une attestation de succès.



Pour l'obtention du brevet de capitaine de 1^{re} classe, la navigation de 46 mois, à accomplir postérieurement à l'obtention du brevet d'officier de la Marine Marchande, sera effectuée alternativement dans le service chargé d'assurer la navigation (conduite et veille) et dans le service technique (fonctionnement, entretien et remise en état des appareils). Pour la facilité des contrôles, l'affectation à une fonction déterminée sera faite pour la durée du voyage et portée au rôle d'équipage. Bien évidemment, et en fonction de la durée des voyages, la durée totale de navigation dans chacun des deux services ne sera pas nécessairement égale à 23 mois.

C) Les prérogatives attachées aux brevets

La mise en œuvre de la réforme de la formation professionnelle maritime a rendu nécessaire l'élaboration d'un texte nouveau, relatif aux conditions d'exercice du commandement et des fonctions d'officier à bord des navires de commerce, dont l'objet est triple. Il s'agit :

- de fixer les conditions d'exercice des fonctions d'officier de la Marine Marchande pour les possesseurs des nouveaux titres de formation professionnelle maritime ;
- de fixer les conditions d'accès des possesseurs des nouveaux titres aux fonctions classiques prévues au décret du 20 août 1958 (fonctions d'officier du service « pont ») et au décret du 13 septembre 1966 (fonctions d'officier du service « machine ») ;
- de fixer les conditions d'accès des possesseurs des titres prévus au décret du 20 août 1958 (brevets du pont) et au décret du 16 novembre 1948 (brevets de mécaniciens) aux nouvelles fonctions ouvertes aux possesseurs des nouveaux titres de formation professionnelle maritime.

Pour l'accès aux postes de responsabilité à bord des navires, le nouveau texte fait disparaître la distinction habituelle des services du pont et de la machine ; la polyvalence de formation instaurée dans la Marine Marchande s'accompagne donc d'une polyvalence des fonctions.

Les titulaires des brevets classiques continueront de pouvoir exercer les fonctions qui ont jusqu'à présent été les leurs et, dans un souci d'équité, il est en outre prévu que l'exercice des fonctions nouvelles sera également ouvert aux titulaires des anciens brevets. Cette disposition devrait faciliter l'organisation du travail sur des bases nouvelles, même à bord de navires ne possédant pas tous les derniers perfectionnements techniques.

La fusion des fonctions s'accompagne de la prise en considération de nouveaux critères pour le classement des navires. Jusqu'ici, selon qu'il s'agissait des fonctions du pont ou de la machine, c'était le tonnage ou la puissance du navire qui servait de base à la détermination des compétences du personnel. Désormais, le seul critère retenu sera le critère de la puissance, celle-ci étant exprimée en kilowatts pour se conformer aux dispositions du décret du 3 mai 1961 relatif aux unités de mesure.

Le nouveau décret se réfère, s'agissant de la puissance du navire, à la puissance maximum effective de l'appareil propulsif.

La puissance d'un navire est calculée en effectuant la somme :

- 1^o) de la puissance maximum effective de l'appareil propulsif,
- 2^o) de deux fois la puissance nominale effective des moteurs d'entraînement des groupes électrogènes y compris éventuellement les groupes fonctionnant sur les gaz d'échappement des moteurs de propulsion, à l'exclusion des groupes de secours,
- 3^o) d'une fois la puissance active nominale des générateurs électriques entraînés par les machines de propulsion.

Il est précisé qu'en ce qui concerne les alternateurs, pour lesquels le constructeur ne fournit que la puissance nominale apparente, il y a lieu pour déterminer la puissance nominale de multiplier la puissance apparente par le coefficient 0,8.

Il est en outre spécifié que lorsque les puissances sont exprimées en chevaux vapeur il conviendra de les transformer en kilowatts par utilisation du coefficient multiplicateur 0,736.

D) Les dispositions transitoires

Toute une série de dispositions a bien évidemment été prévue pour les élèves ou officiers en cours d'acquisition de brevets. Tel a été l'objet de l'arrêté du 25 avril 1967.

Les principales dispositions sont les suivantes :

Les élèves admis au concours d'entrée commun, organisé en octobre 1966, recevront à la fin de l'année scolaire, sur avis favorable du Conseil des Professeurs, les diplômes d'élève au long cours et d'élève mécanicien. Munis de ces titres, ces élèves pourront suivre au cours de l'année scolaire 1967-1968, soit le cours d'élève officier au long cours, soit le cours d'élève officier mécanicien, soit le cours de 2^e année du cycle de formation conduisant au brevet de capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime. Bien entendu, après ce choix, les élèves engagés dans l'une des trois filières ne pourront par la suite s'engager dans une autre voie.

Les titulaires du diplôme d'élève mécanicien réunissant les conditions d'aptitude physique définies pour l'accès aux fonctions d'officier du service pont, pourront accéder en deuxième année du cycle de formation conduisant au brevet de capitaine de 1^{re} classe.

Les diplômes d'élève au long cours et d'élève mécanicien seront délivrés pour la dernière fois à la suite de la dernière session d'examens 1967.

Les actuels titulaires du diplôme d'élève officier au long cours et d'élève officier mécanicien pour-

suivront le cycle de formation conduisant respectivement au brevet de capitaine au long cours et au brevet d'officier mécanicien de 1^{re} classe. Lorsqu'ils auront obtenu leur brevet, les intéressés pourront être admis à suivre des cours de « raccordement » qu'il convient d'organiser et qui leur permettront d'obtenir les connaissances supplémentaires nécessaires à l'obtention du nouveau titre de capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime.

La dernière session d'examen pour le certificat d'officier mécanicien de 2^e classe théorie aura lieu en octobre 1968, ce qui signifie que des cours préparatoires à cet examen fonctionneront pendant la prochaine année scolaire dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande. Ce n'est donc qu'à compter de la rentrée d'octobre 1968 que sera mis en place le cycle de formation d'officier technicien de la Marine Marchande. Au cours de cette même année scolaire, les titulaires du certificat d'officier mécanicien de 2^e classe théorie pourront, s'ils le désirent, être admis en 2^e année de ce nouveau cycle de formation. En outre, les titulaires du brevet d'officier mécanicien de 2^e classe continueront d'avoir accès au cours préparatoire à l'examen d'élève officier mécanicien.

En ce qui concerne les chefs de quart, compte tenu du fait que les connaissances exigées pour suivre la nouvelle formation sont différentes de celles qui étaient demandées jusqu'ici, les deux types de formation subsisteront concomitamment au cours des années scolaires s'étendant de 1968 à 1971. Les marins actuellement embarqués et désireux de réunir les 18 mois de navigation actuellement exigés pour suivre le cours de chef de quart pourront donc suivre l'ancienne formation, à condition d'être admis au cours de chef de quart au plus tard en octobre 1970.

Les titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle maritime désireux de suivre le nouveau cours de chef de quart pourront être admis à partir d'octobre 1968, date à laquelle sera mise en œuvre la nouvelle formation.

Enfin, les élèves qui ont emprunté la « filière B » (chef de quart, lieutenant de la Marine Marchande, lieutenant de grande navigation) pourront continuer leurs études jusqu'à l'obtention du brevet de capitaine au long cours.

E) La situation des officiers en cours de carrière

Les nouvelles dispositions prises ne résolvent pas tous les problèmes ; un certain nombre de questions en effet demeurent pendantes. Elles concernent essentiellement les officiers en cours de carrière qui ont exprimé la crainte de voir leurs brevets dévalorisés compte tenu de la formation

des futurs personnels de la Marine Marchande. Le personnel actuellement embarqué manifeste un double souci. Il souhaiterait être admis à des cours de recyclage qui lui permettraient de s'adapter, dans des cas particuliers, aux nouveaux matériels mis en service à bord des navires modernes. D'autre part, les titulaires des brevets supérieurs (capitaines au long cours et officiers mécaniciens de 1^{re} classe) désireraient obtenir les nouveaux titres, surtout dans l'hypothèse où la nouvelle formation en 4 années débouchant sur le diplôme d'études supérieures de la Marine Marchande pourrait être considérée, aux yeux de la commission des titres d'ingénieur, comme équivalente à une formation d'ingénieur, ce qui permettrait en définitive aux Ecoles Nationales de la Marine Marchande de délivrer un titre d'ingénieur.

L'évolution des techniques et des structures conduit à analyser comme suit les préoccupations tenant à la qualification des personnels navigants :

- il peut exister un besoin de « rattrapage » des marins engagés dans la profession, par suite de l'insuffisance, dans leur catégorie ou spécialité, des connaissances acquises au moment de leur plus ou moins lointaine scolarité ;
- il peut exister un besoin d'adaptation à des matériels nouveaux ;
- enfin, il peut exister un besoin d'adaptation à des modalités nouvelles d'organisation du travail.

Dans le premier cas, il ne s'agit pas seulement, ni même essentiellement, de l'intérêt du navire, et des nécessités de sa bonne exploitation. Sans doute, la mise à jour des connaissances techniques est-elle, d'une manière générale, profitable à l'industrie qui utilise la main-d'œuvre « recyclée ». Mais, dans le cas de la Marine Marchande, on doit, dans les perspectives actuelles, considérer comme au moins aussi notable l'intérêt propre que trouvent les personnels navigants à compléter leur formation professionnelle, et à se ménager ainsi des possibilités accrues de reclassement dans des activités qui utilisent les techniques en usage dans la navigation maritime.

Dans le second cas, il s'agit d'un objectif précis et immédiat, qui est de faciliter la mise en service des navires neufs, ou éventuellement des navires modernisés. Il peut paraître souhaitable, en effet, de mettre l'équipage de ces navires au contact des matériels nouveaux dans un délai tel qu'avant le premier voyage, les difficultés théoriques ou pratiques, nées de l'inexpérience ou du manque d'information technique du personnel, puissent être levées au cours d'un stage rationnellement organisé.

Dans le troisième cas enfin, il s'agit de permettre aux équipages de participer en toute connaissance de cause à des modes d'exploitation nouveaux, dans lesquels leur aptitude professionnelle ne s'exercera pas nécessairement selon les distinctions verticales entre services, mais, s'il y a lieu, selon la nature même des tâches, éventuellement regroupées dans des services homogènes.

Il est évident que les cas 2 et 3 peuvent aisément coexister, voire se confondre, pour un même personnel. En outre, ils poseront des problèmes d'espèce, au moins dans la mesure où les exemples réels des cas théoriques se succéderont dans le temps.

Le premier cas, par contre, celui du « rattrapage », n'est en aucune manière réductible aux deux autres, et surtout il concerne d'emblée tout le personnel navigant.

Les moyens que l'administration ou la profession auront à mettre en œuvre seront donc différents dans les deux hypothèses.

Dans l'hypothèse du rattrapage, il s'agit d'instituer, à titre permanent, une formation complémentaire qui soit accessible à tous en droit et en fait.

Il faut donc :

- recenser les besoins virtuels, c'est-à-dire le nombre d'officiers à former dans chaque brevet ;
- fixer le contenu et évaluer la durée minimale de la formation complémentaire pour chaque catégorie intéressée ;
- estimer, au regard des données qui précèdent, le nombre d'élèves à admettre chaque année aux cours de rattrapage, compte tenu notamment du nombre de professeurs qu'on peut affecter à ces cours, à temps complet ou partiel ;
- fixer les critères de sélection des candidats ;
- examiner dans quelle mesure il est possible d'indemniser chacun d'eux de la perte de salaire éventuellement subie.

Quant à ce dernier point, il paraît évident qu'aucune solution satisfaisante n'est concevable sans un certain concours de l'armement. Les fonds publics, s'il est possible d'en dégager, en recourant par exemple à la notion de promotion supérieure du travail, en utilisant notamment les nouvelles dispositions de la loi du 3 décembre 1966 d'orientation et de programme sur la formation professionnelle, ne permettront certainement pas la compensation exacte du manque à gagner des officiers. Ceci conduit à admettre que le poste « indemnisation » soit couvert pour partie par les

armateurs eux-mêmes, soit directement par maintien d'une rémunération à terre, soit indirectement par une contribution générale, consentie par exemple dans un accord collectif.

La loi du 3 décembre 1966 ouvre en effet la possibilité de créer des cours de perfectionnement professionnel des adultes dans des centres de formation rattachés à des établissements d'enseignement. Il est prévu que ces centres peuvent recevoir le concours de l'Etat dans les conditions définies par des conventions qui peuvent être passées par le Ministre avec les entreprises, les associations, les organisations professionnelles. Ces conventions prévoient notamment la nature et les conditions de l'aide apportée par l'Etat au fonctionnement des centres. Les travailleurs qui suivent les stages de promotion peuvent naturellement percevoir une indemnité compensatrice de perte de salaire, en application de la loi du 31 juillet 1959 relative à la promotion sociale. Il y a là un domaine qu'il convient d'explorer pour en tirer toutes conclusions utiles dont pourrait bénéficier le personnel navigant de la Marine Marchande.

En ce qui concerne l'adaptation aux matériels nouveaux, ou à l'organisation nouvelle du travail, les actions nécessaires sont plus faciles à concevoir et à réaliser.

Lorsque l'adaptation nécessaire concerne un navire hautement perfectionné, mais que l'armateur souhaite exploiter de manière classique, c'est-à-dire sans recourir à des méthodes nouvelles d'organisation du travail, il est relativement aisé pour le service de renseignement maritime de prêter son concours à des stages pratiques d'information des officiers et marins destinés à utiliser ce navire. Il est de plus facile de recourir à des stages dans les chantiers navals ou chez les constructeurs.

S'il s'agit au contraire d'une adaptation à des types nouveaux d'organisation du travail, que ce soit sur un navire dit « classique » ou sur un navire neuf, il peut être nécessaire de prévoir une formation complémentaire substantielle des officiers responsables du navire, pour corriger les insuffisances que peut comporter une formation antérieure fondée sur une autre classification des fonctions à bord. De cette nécessité, c'est l'armateur qui reste juge en définitive, sauf dans l'hypothèse où l'organisation qu'il souhaite instaurer met en cause la sécurité du navire : tel pourrait être le cas de l'attribution de prérogatives déterminées à des officiers non qualifiés pour les exercer.

Le besoin d'une adaptation aux matériels nouveaux, et celui d'une adaptation à une organisation nouvelle du travail peuvent coïncider.

Lorsque ces besoins existent, il est légitime que les armateurs intéressés sollicitent le concours du service public de l'enseignement maritime pour les satisfaire. Il est d'ailleurs certain que si l'enseignement maritime se dérobaît à cette tâche, les armateurs ne pourraient renoncer à assurer par d'autres moyens la formation complémentaire de leurs cadres navigants.

L'administration est placée ici devant des problèmes très précis : il s'agit de répondre, au fur et à mesure de leur apparition, à des exigences immédiates – ou à terme très bref – concernant des unités dont la mise en service à une date déterminée est connue.

3) LA FORMATION DES MARINS PÊCHEURS

Tous les développements qui précèdent concernent presque exclusivement la formation du personnel navigant de la marine de commerce. Or, la Marine Marchande est également compétente pour traiter de l'ensemble des questions relatives à la formation professionnelle des marins-pêcheurs. Dans ce domaine, depuis un certain nombre d'années, des efforts non négligeables ont été accomplis, aussi bien pour les marins-pêcheurs que pour les cadres. C'est ainsi qu'il existe des écoles d'apprentissage maritime ouvertes aux jeunes gens âgés de moins de 17 ans qui se destinent à la carrière de marin-pêcheur. Ils reçoivent dans ces établissements une formation polyvalente orientée vers le futur métier de marin-pêcheur. Le certificat d'apprentissage maritime qui est délivré ne leur permet d'embarquer que sur les navires de pêche, tout au moins jusqu'à l'âge de 20 ans.

La formation des cadres est assurée dans des cours de perfectionnement ou des sections de perfectionnement rattachées aux écoles d'apprentissage maritime, ou aux Ecoles Nationales de la Marine Marchande (cas de St-Malo). Une réforme est intervenue en 1965 en vue de modifier essentiellement la pédagogie, qui doit tenir compte du niveau des candidats qui est, en général, beaucoup moins élevé que celui des candidats qui se destinent à la marine de commerce. L'enseignement doit être essentiellement concret. C'est la raison pour laquelle il est indispensable d'assurer l'enseignement à la mer à bord de chalutiers d'entraînement. Quelques écoles d'apprentissage possèdent déjà leur chalutier (Douarnenez, Le Guilvinec, Cherbourg). Deux nouveaux chalutiers d'entraînement de 23 mètres vont être mis prochainement en service, et il est prévu de faire construire un chalutier de plus grande taille qui permettrait notamment d'initier les futurs états-majors des navires

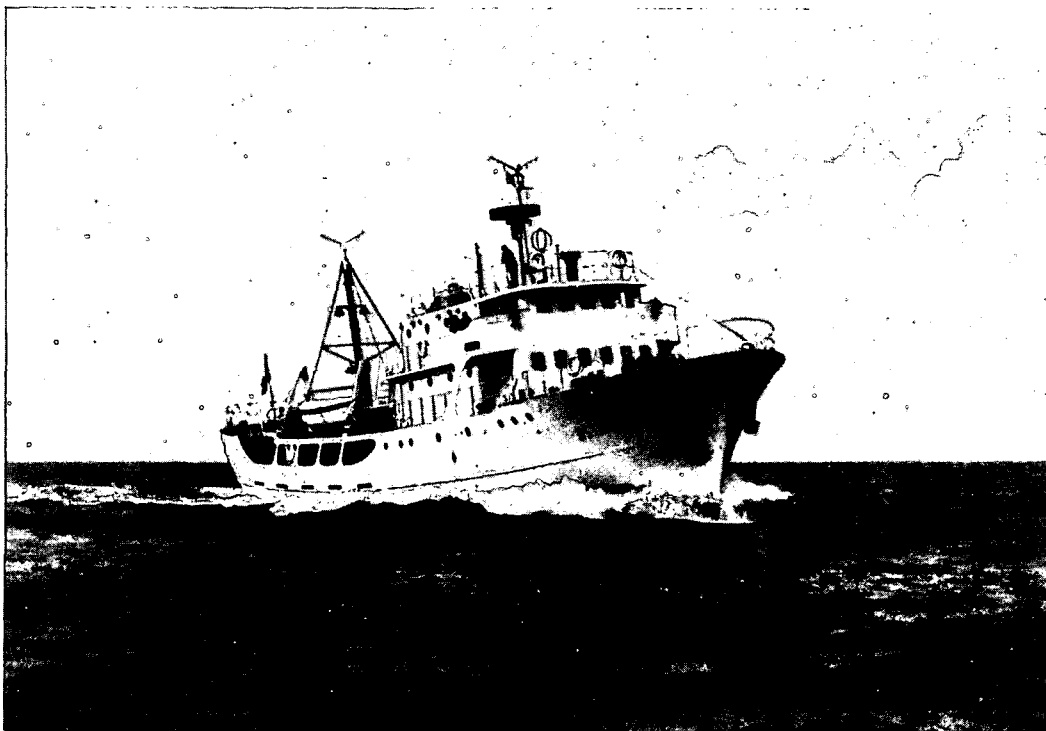
de pêche aux techniques modernes de recherche et au traitement du poisson.

Les efforts entrepris il y a quelques années doivent être poursuivis. Notamment les marins-pêcheurs doivent être ouverts à l'évolution des techniques et des structures économiques. C'est pourquoi la formation devra être élargie en y incluant la formation économique et comptable, afin de mieux armer les pêcheurs artisans pour la gestion de leur exploitation. La promotion sociale collective devra être mise en œuvre à cet effet. Il est prévu, dans une étape ultérieure, de créer une Ecole Supérieure de Pêche qui serait rattachée à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de

Nantes, qui jouerait un rôle de coordination et d'impulsion avec pour objectif :

- de former à la fois les cadres supérieurs navigants, tout au moins en fin de cycle et les cadres administratifs de la pêche ;
- de coordonner l'enseignement des écoles d'apprentissage locales et régionales de pêche ;
- d'assurer la liaison entre la recherche et l'enseignement de la pêche.

Tous ces problèmes méritent une étude approfondie. C'est la raison pour laquelle, à l'instar de ce qui a été fait pour la formation professionnelle du commerce, une commission a été chargée, il y



Navire - École

Cliché Delacroix « Dieppe »

a quelques mois, d'étudier les réformes à apporter à la formation professionnelle des pêcheurs. Cette commission est présidée par le médecin des gens de mer qui a déjà dirigé l'enquête faite au commerce. Elle doit normalement déposer son rapport d'ici la fin de l'année.

Les problèmes à résoudre sont incontestablement plus difficiles que pour le commerce. Les raisons sont multiples :

- 1^o) On a constaté une désaffection pour le métier de pêcheur qui se traduit notamment par la difficulté de remplir les écoles d'ap-

prentissage maritime, malgré les mesures d'obligation réglementaire d'embarquement.

- 2^o) Le métier de pêcheur revêt un double caractère. Il exige des connaissances de marins qui sont des connaissances accessoires quant à l'exercice de la profession, mais essentielles quant au maintien de la sécurité des personnes, et une connaissance des techniques de pêche et de traitement du poisson qui sont à la base l'élément essentiel d'une bonne rétribution du métier.

- 3°) Les conditions de vie des pêcheurs sont différentes de celles des marins du commerce, en ce sens que la capture du poisson obéit à des règles particulières, ce qui rend difficile une organisation du travail rationnelle, de sorte que les marins doivent fournir un travail intensif sans qu'ils puissent prévoir ni le moment ni la durée du repos.
- 4°) Enfin, dans la plupart des cas, si le marin du commerce a un salaire assuré il n'en est pas de même pour le pêcheur puisqu'il est rémunéré en fonction de ses prises. Il est en outre soumis aux vicissitudes du marché.

CONCLUSION

La réforme de l'enseignement est une œuvre permanente. L'évolution des connaissances, des techniques, de la pédagogie, des besoins de l'économie, de la démographie ont des conséquences directes ou indirectes sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de formation. Longtemps jalouse de son particularisme et de sa spécificité, la formation professionnelle maritime, sans perdre pour autant ses caractéristiques essentielles imposées par le milieu, est soumise aux préoccupations communes d'un monde en mouve-

ment. Les lignes directrices de la réforme ont été tracées. L'application reste à faire, avec toutes les adaptations indispensables : une réforme figée dans ses principes serait inévitablement vouée à l'échec. Il ne faut pas oublier dans ce domaine que toute décision administrative a des répercussions humaines. Professeurs et élèves doivent être appelés à suivre une réforme, à participer à sa mise en œuvre. Ce sont eux qui vont la modeler. Mais les mœurs évoluent ; les élèves au sein des Ecoles Nationales de la Marine Marchande s'inquiètent de leur avenir et souhaitent plus que les étudiants d'autrefois participer à la vie de leurs écoles. Ils ont conscience qu'on n'embrasse pas la carrière maritime comme « on prend le voile ». Cependant l'exclusion des établissements scolaires maritimes d'une discipline conventuelle ne signifie pas le triomphe de l'anarchie. De toute façon, la réforme des structures et des programmes doit s'accompagner d'une réforme des méthodes d'enseignement. Il faut apprendre aux élèves à apprendre.

Dans ce sens, toute bonne formation est une formation permanente, aussi bien pour les marins que pour les professeurs et les anciens élèves, ce qui suppose de la part de chacun des sacrifices matériels, et de la part de l'Etat et des armateurs une participation financière accrue.

L'ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES MODERNES

Alors que, dans le droit commun, l'organisation du travail dans les entreprises industrielles est du ressort de la convention collective, et même du simple règlement d'atelier, cette matière est traditionnellement régie, dans la Marine Marchande, par des textes réglementaires, dont les dispositions sont particulièrement détaillées et impératives.

Cette particularité s'explique par l'importance considérable que revêtent, dans la navigation maritime, les préoccupations relatives à la sécurité. Un navire reste encore, au XX^e siècle, une unité autonome, éloignée la plupart du temps de toute autorité administrative nationale, et soumise aux incertitudes de la mer. La sécurité de cette unité, du groupe humain qui vit et qui travaille à bord, et des autres navires qu'elle peut trouver sur sa route, impose à la puissance publique de régler de manière autoritaire les conditions d'exécution du service. Du moins était-ce là la conception classique, consacrée notamment par le décret du 31 mars 1925, qui contient l'essentiel de la réglementation en vigueur ; mais, depuis quelques années, l'évolution des techniques et des conceptions sociales a entraîné une remise en cause de cette réglementation, tant dans ses modalités que dans son fondement même.

1) Le cadre actuel de la réglementation du travail à bord des navires

Ce cadre actuel est essentiellement constitué, on l'a dit plus haut, par le décret du 31 mars 1925, modifié, depuis sa publication, par divers autres textes qui ne l'ont pas substantiellement altéré.

Les grands principes définis par ce décret peuvent être ainsi résumés :

- Le personnel de chaque navire est réparti en trois services : le service du pont, le service de la machine et le service général ; ces trois services, chargés chacun d'une partie bien distincte de l'exploitation du navire,

fonctionnent séparément sans lien entre eux. Ils sont placés sous l'autorité commune du capitaine.

- Le service à bord des navires est organisé selon deux modalités : « à la mer » ou « au port ». Dans le service « à la mer », la conduite du navire est assurée de manière continue par des équipes dites « bordées » au service du pont et « quarts » au service de la machine, la règle normale, compte-tenu de la fixation de la durée journalière du travail à 8 heures, étant l'organisation du service à trois bordées et trois quarts.
- L'effectif de chaque navire est fixé par l'autorité administrative, en fonction de règles assez strictes, concernant notamment la composition qualitative et quantitative des bordées et des quarts. C'est ainsi que chaque bordée, au service du pont, doit comprendre au moins un officier et en principe trois marins, et que chaque quart, à la machine, est commandé par un officier.
- Le travail supplémentaire peut atteindre des niveaux extrêmement importants, justifiés par les impératifs de la sécurité et de l'exploitation des navires. C'est ainsi qu'à la navigation au long cours, les marins peuvent être appelés à effectuer 90 heures supplémentaires par mois ; la limite pour le cabotage est de 120 heures par mois en service à la mer, sans compter les heures supplémentaires nécessitées par les manœuvres, et sans compter non plus les heures effectuées pour des motifs de force majeure tenant à la sécurité.

De nombreuses dispositions annexes, des dérogations visant les cas de certaines navigations particulières, corrigent ces grands principes et aboutissent à faire du décret du 31 mars 1925 un texte lourd, confus et difficilement applicable. La révision en a été entreprise depuis plusieurs années et l'administration a associé à cette œuvre

les représentants de l'armement et des organisations syndicales du personnel navigant. Mais il n'a pas été possible de recueillir un accord unanime sur un nouveau texte.

Pourtant, le décret du 31 mars 1925 se révélait, à mesure de l'évolution générale, de plus en plus inadapté.

2) L'inadaptation de la réglementation traditionnelle au cas des navires modernes

Les techniques d'automatisation, qui se sont largement développées dans l'ensemble de l'industrie, ne pouvaient pas ne pas toucher également la Marine Marchande. Depuis quelques années, les perfectionnements techniques se sont donc développés à bord des navires de commerce, tant en ce qui concerne l'appareil propulsif (télécommande, télémessure) que les appareils de navigation. L'apparition des premiers auxiliaires de navigation (radar et gyro-pilote) remonte déjà à une quinzaine d'années, et n'avait pas, au début, posé de problème ; mais le développement des techniques liées à l'électronique, la possibilité de remplacer plus ou moins complètement l'intervention de l'homme par celle d'instruments automatiques, et même l'éventualité de confier totalement la direction de la marche du navire à un cerveau électronique, amènent une remise en question fondamentale des modalités d'organisation du travail.

Il est clair, en effet, que l'esprit qui régit encore la réglementation du travail maritime procède toujours des concepts en vigueur dans la marine à voiles. La Marine Marchande est une très vieille activité, et il lui est donc difficile de se débarrasser des habitudes de vivre et de penser qu'elle a acquises au cours des âges. C'est ainsi, par exemple, que la distinction entre le personnel du pont et celui de la machine ne se justifie qu'en ayant recours à des considérations historiques : la propulsion mécanique n'est apparue que très tardivement, à une époque où la navigation maritime était déjà fortement développée, et ne s'est présentée au début que comme un adjuvant à la voile. Le personnel affecté à la machine, d'abord fort peu nombreux, n'était pas considéré comme véritablement marin. Le développement ultérieur – et spectaculaire – de la machine a entraîné un développement corollaire (quantitatif et qualitatif) du personnel mécanicien, mais il subsistait encore une distinction entre les officiers du pont, qui semblaient occuper une place supérieure dans la hiérarchie, et les officiers de la machine, regardés avant tout comme des techniciens d'exécution, les responsabilités de la conduite et de la marche du navire appartenant en premier lieu aux offi-

ciers du pont. Mais surtout, à bord des navires modernes, la séparation rigide entre services du pont et de la machine conduisait peu à peu à des résultats absurdes et anti-économiques. On a souvent cité le cas, qui prenait une allure de symbole, de la grille placée sur le pont d'un navire et ouvrant dans les locaux de la machine. La partie supérieure de cette grille ne pouvait être repeinte que par les marins du pont, et la partie inférieure par les marins de la machine. Mais, surtout, le développement des techniques modernes, la possibilité de centraliser les commandes et contrôles de l'appareil propulsif près des organes de navigation, et de supprimer une bonne partie des tâches d'entretien et de surveillance de la machine, le développement des auxiliaires de navigation, qui fait appel à des notions de plus en plus complètes d'électricité et de mécanique, tous ces facteurs contribuent à repousser la notion traditionnelle de séparation des services au profit de l'idée nouvelle de *polyvalence* du personnel, selon laquelle l'équipage forme une seule unité, sous l'autorité du capitaine, au sein de laquelle on peut distinguer, à la rigueur, les marins affectés à la conduite du navire et ceux qui sont affectés à l'entretien des installations, mais sans que cette distinction revête un caractère strict et sans qu'elle influe nécessairement sur le statut personnel des marins. L'enseignement maritime a d'ailleurs tiré les conséquences de cette évolution en prévoyant la création de brevets d'officiers polyvalents.

3) La solution administrative au problème des navires modernes : le décret du 26 sept. 1964

Il était donc indispensable et urgent de revoir les règles d'organisation du travail pour les adapter aux navires modernes. Mais l'incertitude qui règne encore sur une grande partie des formes que prendra le progrès technique, faisait obligation de ne pas recourir à des règles rigides, qui se fussent finalement révélées aussi gênantes que celles de la réglementation en vigueur.

Une solution originale a donc été trouvée par le décret du 26 septembre 1964, dont la principale disposition (si l'on met à part l'article 1^{er} qui ramène à 90 heures par mois la durée maximum du travail supplémentaire au long cours) vise à permettre au Ministre chargé de la Marine Marchande de prendre, par des décisions individuelles, des mesures spéciales d'organisation du travail, dérogeant aux règles du décret du 31 mars 1925, en faveur de deux catégories de navires :

- les navires pourvus de perfectionnements techniques de nature à en faciliter la marche, la conduite et l'exploitation ;

- les navires à bord desquels un accord a été conclu en vue de mettre en vigueur des règles spéciales de travail.

Ces décisions sont prises après avis d'une commission ad hoc, présidée par un membre du Conseil d'Etat et composée de fonctionnaires des services compétents de la Marine Marchande et du Ministère des Affaires Sociales ; cette commission entend l'armateur du navire ainsi que les représentants des organisations professionnelles.

On remarquera que les dispositions du décret s'appliquent, non seulement aux navires pourvus de perfectionnements techniques particuliers, mais aussi aux navires classiques, à bord desquels l'armateur a conclu un accord avec les syndicats en vue d'appliquer des règles de travail dérogatoires au droit commun. On a considéré en effet qu'il n'y avait aucune raison d'interdire une telle procédure, dès l'instant que l'administration vérifierait que lesdites règles ne mettaient pas la sécurité en danger et n'étaient pas susceptibles d'entraîner d'infraction à la réglementation sur le travail supplémentaire.

En fait, jusqu'à présent, la procédure du décret du 26 septembre 1964 n'a pas encore eu à s'appliquer pour de tels navires, et la seule expérience qui en ait été tirée concerne les navires pourvus de perfectionnements techniques particuliers, désignés communément sous le vocable de « navires automatisés » (bien que les développements techniques qui les caractérisent ne puissent toujours être assimilés véritablement à l'automatisation).

Pour cette catégorie de navires, on peut retracer de la manière ci-après quelle a été l'activité de la commission spéciale créée par le décret du 26 septembre 1964.

4) L'activité de la commission d'organisation du travail

Depuis sa création jusqu'au début de l'année 1967, soit en 2 ans, la commission s'est réunie 13 fois et a examiné le cas de 29 navires.

Les dérogations qu'elle a été amenée à accorder portent essentiellement sur trois chapitres de l'organisation du travail à bord :

- l'organisation de la veille sur la passerelle ;
- l'organisation du service de quart à la machine ;
- la suppression de la division traditionnelle des services.

A) LA VEILLE SUR LA PASSERELLE.

Il s'agit là d'un problème qui intéresse au premier chef la sécurité de la navigation, et certains événements maritimes récents l'ont encore mon-

tré. La veille se définit comme le fait de surveiller l'espace autour du navire, afin de déceler tout élément pouvant influencer sur la marche de celui-ci ainsi que de repérer la présence éventuelle de navires ou aéronefs en difficultés, ou de naufragés, d'épaves, de débris.

La veille fait partie, dans la conception classique, des attributions de la « bordée de navigation » du service du pont, laquelle, aux termes du décret du 31 mars 1925, doit comprendre en principe 3 hommes.

Saisie de ce problème, et des demandes de dérogation à la règle ci-dessus, la commission a posé en principe que la veille devait toujours être assurée de manière « permanente et efficace », et qu'il appartenait au Commandant d'y affecter, sous sa responsabilité, le personnel qu'il jugeait nécessaire en fonction des circonstances.

Elle a admis que la veille à la passerelle pouvait être assurée par un homme seul, dans les conditions suivantes :

- cette possibilité ne peut être admise que « dans les circonstances de navigation les plus favorables », étant entendu que l'effectif du personnel doit pouvoir permettre de renforcer la veille lorsque les circonstances de navigation deviennent défavorables (mauvaises conditions météorologiques, manque de visibilité, navigation dans des parages dangereux ou très fréquentés) ;
- la passerelle doit être dotée de dispositifs et d'installations tels que l'homme de veille puisse assurer sa tâche sans avoir à en être distrait pour accomplir d'autres travaux ; la commission a estimé, à ce sujet, qu'il convenait que la passerelle soit conçue de manière à assurer une vue optimum de l'espace à surveiller, qu'elle soit équipée d'un système de pilotage automatique (gyro-pilote) et d'un système d'appel téléphonique lié à un réseau, permettant d'entrer en contact avec les différents membres de l'équipage, qu'elle soit enfin dotée d'une installation sanitaire.

Il convient de souligner que cette exigence d'un homme affecté à la veille est considérée par la commission comme un minimum, et qu'il ne saurait être question (du moins dans l'état actuel des techniques) d'autoriser que l'exercice de la veille soit confié à un homme qui n'y serait pas totalement consacré.

B) L'ORGANISATION DU SERVICE DE QUART DANS LA MACHINE.

On a dit plus haut que l'organisation traditionnelle prévoit un service permanent de quart dans la machine, assuré par un officier mécanicien

assisté d'un ou de plusieurs marins (graisseurs, chauffeurs, nettoyeurs, et autrefois soutiers).

Les perfectionnements techniques amènent à reconsidérer le principe de cette organisation, et la commission a été conduite à distinguer à cet égard deux catégories de navires, suivant leur degré de perfectionnement :

- ceux à bord desquels il est possible de réduire l'effectif du personnel affecté au quart ;
- ceux à bord desquels on peut aller jusqu'à supprimer totalement le quart.

Dans la première catégorie, on a encore pu distinguer, en fonction des caractéristiques techniques, entre les navires où le quart est assuré par un officier seul de jour comme de nuit, ceux où l'officier est accompagné d'un graisseur la nuit seulement, et ceux où l'officier est accompagné en permanence d'un graisseur assurant également le service de la chaufferie.

Cette série de dérogations n'a pu être accordée que sous réserve de deux conditions :

- l'effectif du personnel doit être suffisant, qualitativement et quantitativement; pour qu'il soit possible de renforcer le quart, autant que de besoin ;
- la cabine de commande de la machine doit comporter deux issues, aussi éloignées que possible l'une de l'autre, une d'entre elles devant ouvrir directement, si cela est techniquement possible, dans les emménagements du navire.

La deuxième catégorie comprend les navires dont l'appareil propulsif est caractérisé par un haut degré d'automatisation, comportant notamment des systèmes automatiques de mise en route des appareils de remplacement en cas de défaillance d'un appareil en service. La commission a admis que le quart pouvait y être totalement supprimé, sous les conditions suivantes :

- pour éviter les risques d'incendie, les canalisations de combustible haute pression doivent être protégées par un gainage souple et dotées d'un système d'auto-alarme en cas de rupture ;
- l'effectif du navire doit comprendre des marins, aptes physiquement et professionnellement, en nombre suffisant pour assurer le maintien et, éventuellement, la remise en bon état de fonctionnement de l'appareil propulsif et des auxiliaires, de même que, dans le cas d'avarie momentanée des dispositifs automatiques, la conduite manuelle de la machine et des auxiliaires pendant la durée nécessaire à la remise en

état desdits dispositifs (on remarquera que la commission qui, lors de ses premiers travaux, avait exigé que le personnel soit suffisant pour que le quart puisse être complètement rétabli en cas d'avarie, a considérablement atténué ses exigences, compte-tenu de la viabilité qui est maintenant reconnue aux dispositifs automatiques en service à bord des navires) ;

- la tenue du « journal machine » peut être supprimée si les indications données par les appareils enregistreurs automatiques (télescriptrice, imprimante de défauts) peuvent en tenir lieu.

Dans les cas où cette dérogation a été accordée, la conduite et la surveillance de la machine doivent en principe être assurées par l'officier chargé de la conduite du navire et qui dispose, sur la passerelle, d'un système de répétition des contrôles et alarmes de la machine. Dans les faits, on doit reconnaître qu'une mesure aussi radicale, et aussi contraire aux habitudes de la Marine Marchande, a encore du mal à s'imposer ; à bord des navires bénéficiant d'une telle dérogation, il n'est pas rare qu'un officier mécanicien soit chargé d'un service dit « de garde » qui présente beaucoup de points communs avec le service classique de quart. Mais l'évolution se fera, il n'en faut pas douter, vers la suppression totale et effective du quart dans la machine.

C) LA SUPPRESSION DE LA DIVISION TRADITIONNELLE DES SERVICES.

Les dérogations données à ce titre sont de deux ordres.

D'une part, à bord de certains navires, la répartition du personnel en trois services (pont, machine, service général) a été totalement abolie, et le personnel a été regroupé suivant des catégories répondant davantage aux impératifs d'une exploitation rationnelle (par exemple, service conduite-exploitation d'une part, service entretien d'autre part).

Par ailleurs, à bord d'autres navires, où la séparation traditionnelle est conservée en principe, le capitaine a été autorisé à utiliser certains membres du personnel à des tâches incombant à d'autres services, en vue notamment de renforcer les services qui en ont momentanément besoin (équipages de manœuvre, bordée de navigation). Le développement de cette tendance doit conduire progressivement à une polyvalence de plus en plus étendue du personnel, qui pourra être utilisé à des tâches de plus en plus différenciées. C'est ainsi qu'un certain nombre de navires ont bénéficié d'une dérogation exprimée dans les termes suivants :

« L'ensemble de l'équipage est groupé sous l'autorité directe du capitaine, qui utilise chaque membre de l'équipage, suivant les besoins du service, en fonction de sa capacité, et sous réserve de son aptitude physique à remplir les tâches demandées ».

CONCLUSION

La procédure prévue par le décret du 26 septembre 1964 a permis, par la souplesse qui la caractérise, d'adapter le plus exactement possible les règles d'organisation du travail aux caractéristiques particulières de navires qui lui ont été soumis. Cette souplesse même a permis une certaine évolution de la doctrine de la commission,

évolution facilitée par les dispositions du décret du 26 septembre 1964 qui prévoient que le cas de chaque navire examiné par la commission doit faire l'objet d'un nouvel examen après un an d'exploitation. De ce fait, la commission a pu connaître, notamment au moyen de missions effectuées à bord des navires par des inspecteurs de la navigation, les effets réels des dérogations accordées, et en tirer les conclusions nécessaires à son action ultérieure. On peut dire maintenant, après deux ans de fonctionnement du système, que la doctrine de la commission est établie et qu'elle a dessiné la voie dans laquelle l'organisation du travail doit se développer à bord des navires modernes, en alliant les exigences complémentaires du progrès technique et de la sécurité des hommes et des installations.

ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE ET DU SAUVETAGE EN MER

Depuis plusieurs années, le développement du trafic maritime, de la pêche hauturière, de la navigation de plaisance et de la recherche scientifique en mer, la création de cantonnements de pêche au large et en zone littorale, l'extension prochaine à 6 et à 12 milles nautiques des zones de pêche réservées, l'adhésion de la France aux Conventions Internationales des 2 mars 1964 sur la pêche et 12 mai 1954 sur la pollution des eaux ont fait apparaître la nécessité de mettre en place une nouvelle organisation de la surveillance et du sauvetage en mer.

Deux chiffres sont caractéristiques de la situation : dans la seule Direction Régionale Bretagne Sud-Vendée, l'effectif des pêcheurs professionnels à la mer est en moyenne de 8 000 hommes en permanence et le nombre des navires de plaisance est passé de 2 200 en 1957 à plus de 20 000 en 1966.

Pour répondre à ces responsabilités étendues, dont la quasi totalité sont partagées entre la Marine Marchande et la Marine Nationale, le Gouvernement pouvait choisir entre plusieurs solutions. Celle adoptée par les Etats Unis d'Amérique avec l'organisation de la « COAST GUARD », placée en temps de paix sous l'autorité du Ministère des Transports, et en temps de guerre sous celle du Secrétaire à la Défense, pouvait paraître la meilleure. En fait, il est apparu que cette solution, excellente dans son principe, dépassait à la fois les besoins réels et les moyens de notre pays.

Aussi le Premier Ministre, mettant à profit les possibilités offertes par les dispositions de l'article 34 de l'Ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, et de l'article 33 de la loi du 9 juillet 1965 relative au recrutement en vue de l'accomplissement du Service National, a-t-il choisi une solution originale, en décidant de faire une expérience de mise en place d'un « Corps de Défense de la Marine Marchande ».

Le Secrétaire d'Etat aux Transports a annoncé cette décision à l'occasion de la 2^e séance de l'Assemblée Nationale du 7 juin 1966. Il en a confié la réalisation au Secrétaire Général de la Marine Marchande et a défini de la façon suivante les principes d'organisation et les missions à remplir :

« Dans ce Corps de Défense de la Marine Marchande, certains marins seraient appelés à accomplir leurs obligations militaires. Sa création permettrait une coordination des moyens mis en œuvre par l'Etat le long des côtes afin d'assurer la police des pêches et de la navigation, la surveillance du domaine public maritime et le sauvetage en mer. Outre la contribution positive qu'elle apporterait à la formation de ce personnel, en lui proposant une gamme étendue d'exercices réels, une telle solution présenterait un intérêt considérable pour l'Administration elle-même. A un coût relativement peu élevé, il deviendrait possible d'intensifier la surveillance en mer, et de renforcer la capacité d'intervention de l'organisme unique de sauvetage actuellement en formation, dont les navires spécialisés pourraient être désormais maintenus en état d'alerte permanent ».

La direction de l'expérience a été confiée à l'Administrateur Général, Directeur de l'Inscription Maritime à Nantes, et l'aire géographique d'intervention limitée au littoral de la Direction Régionale Bretagne Sud-Vendée, de la baie de Douarnenez au nord aux Sables d'Olonne au sud.

Elle a commencé le 19 juillet 1966, a porté sur une partie des missions du temps de paix et plus particulièrement sur :

— la sauvegarde de la vie humaine en zone maritime littorale : prévention, recherches, sauvetage ;

- la police de la navigation et des pêches ;
- la surveillance du domaine public maritime ;
- l'assistance aux pêcheurs.

Pour donner une vue d'ensemble de la nouvelle organisation, nous traiterons successivement les points suivants :

- 1^o) L'expérience de l'été dernier et la naissance du « Corps de Défense de la Marine Marchande ».
- 2^o) Avec les missions hivernales qui lui sont confiées, le Centre Régional d'Organisation de Défense devient un organisme permanent.
- 3^o) Perspectives d'avenir - Suggestions pour l'organisation d'une garde des côtes.

I. - FONCTIONNEMENT DE L'EXPÉRIENCE DE L'ÉTÉ 1966

1. 1 - Commandement

Pour mener à bien l'expérience décidée, il était nécessaire de créer un organe opérationnel chargé d'exercer le commandement, la coordination des moyens, la centralisation et la diffusion des renseignements.

Ce centre, appelé « Centre Régional d'Organisation de Défense » (C. R. O. D.), a été implanté à Lorient en raison de sa position géographique favorable et des facilités d'installation résultant de la présence de la Marine. Il a été installé au premier étage d'un blockhaus situé près des casernes de la Gendarmerie Maritime. Les locaux ont été mis en état et transformés par les soins de la Marine Lorient, avec le concours du personnel de la Compagnie de Gendarmerie Maritime. Il faut d'ailleurs insister tout particulièrement sur la valeur du concours rapide et efficace prêté par la Marine Nationale, concours sans lequel l'expérience projetée n'aurait pu être réalisée dans les délais impartis.

Le Centre Régional d'Organisation de Défense comportait :

- a) un poste de commandement opérationnel meublé, relié au réseau marine par deux lignes téléphoniques et doté de grandes cartes murales de plotting permettant de suivre les navires et les flottilles de toutes catégories (chalutiers, thoniers, plaisanciers) et d'un tableau signalant à chaque instant la position et l'état de disponibilité des navires à la disposition du Corps de Défense ;
- b) un local radio avec quatre antennes filaires, équipé d'ensembles émetteurs-récepteurs.

Initialement l'expérience devait prendre fin le 1^{er} octobre ; aussi il n'a pas été possible de bouleverser les structures existantes ; notamment en matière d'organisation du sauvetage, les Administrateurs de l'Inscription Maritime chefs de quartiers ont conservé les responsabilités qu'ils détenaient en matière :

- de prévention pour la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- d'alerte, de recherches et de sauvetage ;
- de police des pêches de la navigation et du domaine public maritime.

Le Centre avait donc reçu pour mission :

- de collecter et diffuser tous les renseignements pouvant intéresser les chefs de quartier chargés de l'organisation du sauvetage en mer en zone littorale, et de prendre la direction des opérations en cas d'absence des responsables ;
- de suivre le déroulement des opérations, d'estimer la situation de dérive des navires ou engins recherchés, de tenir la situation des moyens engagés, celle des moyens de réserve et de la météorologie ;
- d'assurer la liaison entre la Marine Nationale pour les opérations nécessitant l'intervention des moyens navires ou avions, et d'informer la B. A. N. de Lann Bihoue des alertes reçues, pour permettre dans toute la mesure du possible de restreindre les délais de mise en alerte des aéronefs et d'alerter les avions en cours d'opération à proximité du secteur concerné ;
- d'effectuer la veille radio sur les fréquences 2716 Kcs et 2182 Kcs ;
- d'établir le programme d'activité du bâtiment de surveillance régionale « Matelot Henri Nogues » et d'assurer la coordination d'emploi de ce navire et de tous les autres moyens de police et de surveillance du littoral.

1. 2 - Moyens mis en œuvre

a) *Personnel* : cent quarante deux hommes ont pris part à l'expérience :

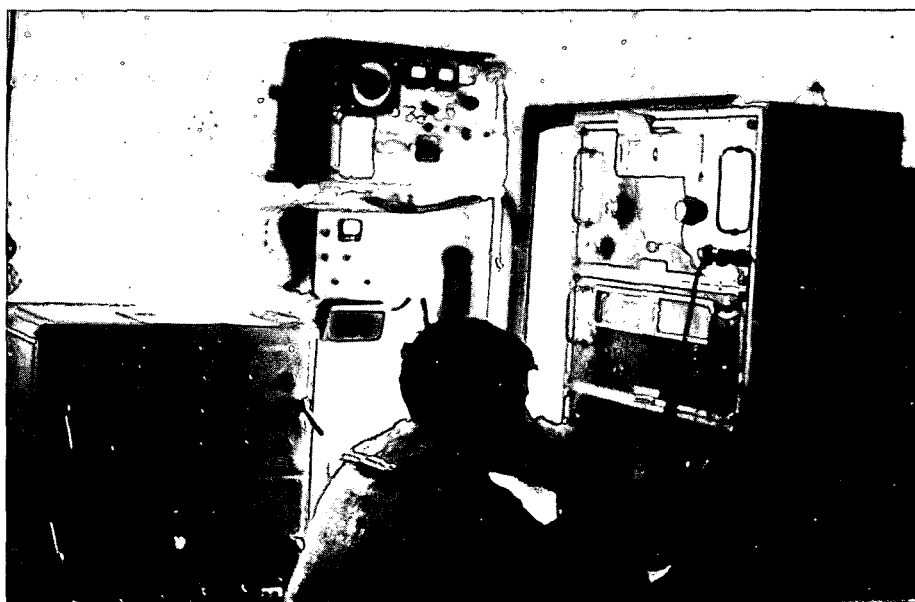
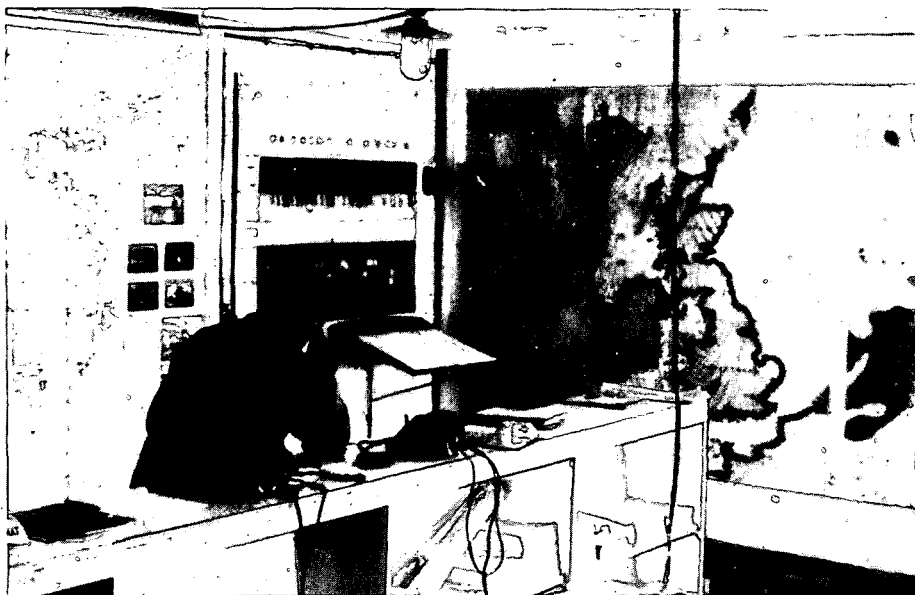
- un administrateur de l'Inscription Maritime, un officier de Gendarmerie Maritime, deux gendarmes maritimes et quatre inscrits maritimes étaient affectés au Centre Régional d'Organisation de la Défense ;
- 38 agents de la surveillance des pêches, 25 gendarmes maritimes, 53 jeunes marins de la Marine Marchande en cours de service, 6 marins de Direction de Port et 10 gendarmes de la Gendarmerie Nationale

armaient les moyens flottants et assuraient la permanence téléphonique dans les quartiers.

Le personnel de la surveillance des pêches est resté à bord des vedettes garde-pêche mais, insuffisant en nombre, il a dû être renforcé.

Les gendarmes maritimes ont été embarqués à bord des vedettes appartenant aux Sociétés de Sauvetage en qualité de chefs de bord, embarqués en renfort à bord de vedettes garde-pêche ou affectés à l'armement du C. R. O. D.

Les jeunes marins de la Marine Marchande



Corps de Défense de La Marine Marchande
Vues du P.C. opérationnel et du P.C. radio installé à Lorient

effectuant leur service ont été affectés aux liaisons téléphoniques et radio dans les quartiers d'inscription maritime, embarqués à bord des vedettes des Sociétés de Sauvetage, des vedettes de la surveil-

lance des pêches ou affectés à l'armement du C. R. O. D.

b) *Matériel* : Grâce à l'appoint de personnel apporté par les inscrits maritimes, il a été pos-

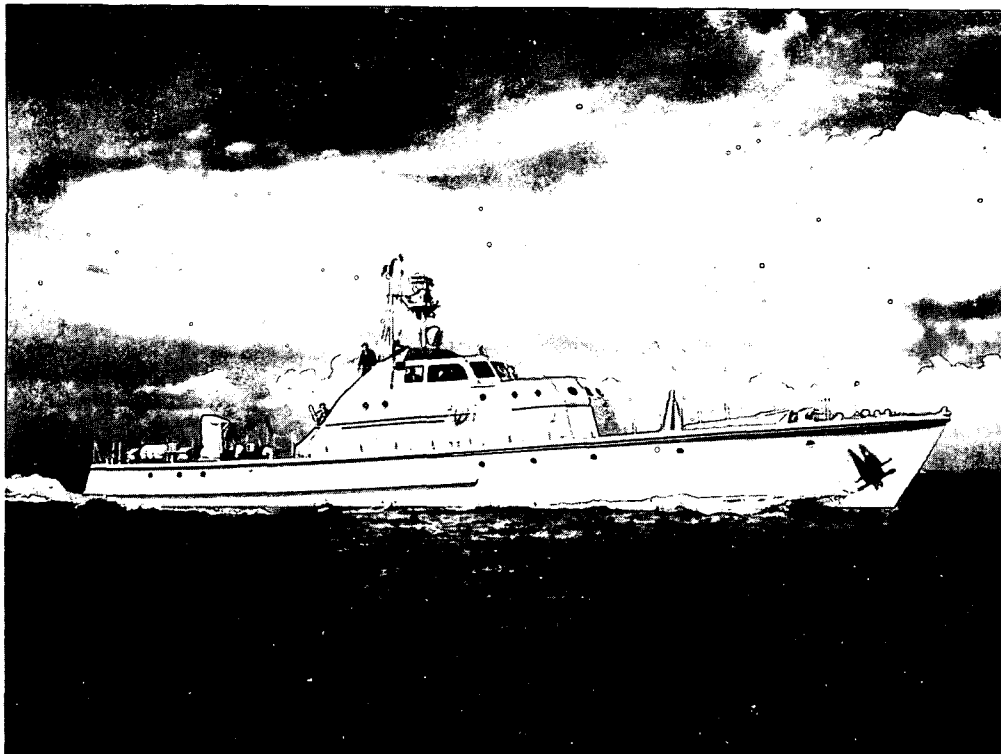
sible de mettre au point un réseau d'alerte fonctionnant jours et nuits pendant toute la durée de l'expérience dans les 13 quartiers de la Direction.

Le matériel flottant comportait :

- 1^o) des vedettes garde-pêche
 - 1 vedette de 48 mètres,
 - 1 vedette de 31 mètres,
 - 6 vedettes de 13 à 16 mètres,
 - 5 vedettes de 6 à 7 mètres et 1 pneumatique.

- 2^o) les unités des Sociétés de Sauvetage
 - 14 canots classiques tous temps,
 - 8 vedettes d'intervention rapide de 8 à 10 mètres filant 15 à 18 nœuds,
 - 10 vedettes d'intervention rapide de 5 à 7 mètres filant 12 à 20 nœuds,
 - 25 canots pneumatiques à moteur hors bord filant 25 nœuds.

La répartition des vedettes garde-pêche dans les quartiers n'a pas été modifiée ; le littoral a été



Corps de défense de La Marine Marchande
La vedette garde côtes de 31 mètres « Louis Renet » du Secrétariat Général
de la Marine Marchande qui a participé à l'expérience de l'été 1966

divisé en zones de surveillance et les unités ont pu être réparties de façon plus rationnelle et efficace dans les parages nécessitant une surveillance permanente. Elles ont été plus spécialement affectées à la police des pêches et de la navigation, tout en participant à la prévention en matière de sécurité et à l'assistance aux pêcheurs.

Elles ont participé à plusieurs opérations de recherche au large, et la vedette régionale « Matelot Henri Nogues » par exemple a pu recueillir près de l'Île d'Yeu, après repérage par un « Neptune », un radeau parti de Belle Île avec deux jeunes gens à bord, et dont on était sans nouvelles depuis deux jours. La vedette « Louis Renet » a suivi de bout

en bout la course croisière Le Queito (Espagne)-La Trinité dans son rôle de bâtiment de soutien et de sécurité. Les jurys de régates ont très souvent embarqué sur les vedettes, en particulier celui du parcours pour le championnat du monde des « Finns » à La Baule (Finn Gold Cup : 140 participants) à l'occasion duquel nous avons reçu 5 délégations étrangères, dont celle du Mexique venue tout spécialement observer l'organisation d'une importante épreuve avant les Jeux Olympiques de 1968.

Les vedettes des Sociétés de Sauvetage ont tout spécialement été chargées des missions à caractère non répressif. Elles ont assuré la police de la

circulation et le sauvetage des pêcheurs côtiers et des plaisanciers dans les zones très fréquentées par les engins à moteur et dériveurs : baie de La Baule, baie de Quiberon. Elles ont patrouillé sur les routes des navires de croisière de plaisance : Le Croisic à Belle Ile, Belle Ile à Lorient, Lorient aux Glenans.

Grâce à leurs compléments d'effectifs, les navires ont pu être présents sur tout le littoral, prêts à faire face dans la limite de leurs possibilités à toutes les tâches pouvant leur incomber.

Les appareils de l'Aéro-Navale à Lann Bihoué, restés sous Commandement Marine, ont participé avec la plus grande efficacité à certaines opérations. Il en a été de même des hélicoptères de la protection civile.

1. 3 - Résultats obtenus

Quelques chiffres permettent d'apprécier l'effort déployé par la nouvelle organisation :

- 6 000 heures de sorties en mer pendant les mois de juillet et août ;
- 510 assistances à des personnes en danger dont 8 sauvées d'une mort certaine ;
- 56 assistances aux pêcheurs ;
- 788 assistances aux voiliers de plaisance ;
- 54 assistances aux engins motorisés ;
- 7 opérations de recherches au large ;
- 2 560 contrôles de sécurité en mer et à terre.

Il convient de noter également que l'expérience a été mise à profit pour parfaire l'instruction des jeunes marins du contingent. C'est ainsi que plusieurs inscrits maritimes affectés au C. R. O. D. ont été reçus aux épreuves de l'examen pour l'obtention du certificat restreint d'opérateur radio-téléphoniste. Tous les marins embarqués ont été initiés aux règlements sur la sécurité de la navigation et sur leur raison d'être. Leur participation à la police de la navigation, des pêches et en particulier des cantonnements, a été bénéfique. Cette formation sera complétée par des cours de plongée et de secourisme.

L'implantation territoriale ne pouvait être différente de celle des services extérieurs de la Marine Marchande et elle a parfaitement convenu.

L'expérience a montré que le choix du maintien de la responsabilité à l'échelon du quartier a été bon. D'une façon générale, pour le sauvetage côtier, les administrateurs de l'Inscription Maritime ont estimé être mieux placés que le C. R. O. D., en raison de leur connaissance parfaite des lieux, pour l'utilisation des moyens locaux les plus appropriés au succès des opérations entreprises. Cependant, tant au point de vue psychologique

que matériel, l'existence du C. R. O. D. a permis, sans aucun doute, de réduire leur isolement.

En fait, il n'y a pas « le sauvetage » mais « les sauvetages », caractérisés par la grande variété des unités à secourir (embarcations, navires de pêche, navires de commerce), des risques (brume, tempête, collision etc...), des positions à la mer, de la qualification des équipages, de l'équipement du navire, etc...

L'expérience a confirmé que l'action isolée du chef du quartier est parfois insuffisante. Lorsqu'il a fallu faire appel à des moyens plus importants et dépasser le cadre local, l'action d'un organisme coordinateur à vocation régionale est apparue bénéfique pour ne pas dire indispensable. En effet, dans le cas du sauvetage au large, le Centre possède beaucoup mieux les éléments de la situation et est plus apte à coordonner les moyens.

A la fonction de liaison avec la Marine Nationale, le C. R. O. D. a ajouté celle d'un « filtre ». Cette dernière a été jugée essentielle par le Contre-Amiral commandant la Marine à Lorient. Le concours effectif de l'Aéro-Navale a été moins souvent demandé et lorsque les « Neptunes » ont dû intervenir, ils ont été beaucoup mieux renseignés et dirigés. Il en est résulté une économie certaine.

Une critique a été quelquefois entendue : il s'agit d'une organisation mise sur pied pour les plaisanciers, alors qu'il n'existe rien de semblable pour les pêcheurs.

En fait, si en raison des dates choisies pour l'expérience, les éléments du Corps de Défense ont eu surtout à intervenir en faveur des plaisanciers, les assistances aux pêcheurs, allant du dégagement des hélices à l'assistance à un chalutier ayant une voie d'eau, et surtout au sauvetage et à la réanimation de trois marins pêcheurs naufragés, n'en ont pas moins été nombreuses et variées.

Il est cependant certain que le Corps de Défense peut rendre des services beaucoup plus importants à la pêche maritime et aux marins, mais l'expérience, limitée dans le temps, n'a pas permis de mener de front tous les projets.

Un roulement entre marins de permanence et embarqués sera réalisé et nous généraliserons les cours d'opérateurs radio-téléphonistes, de sécurité, de secourisme et de plongée, organisés à leur intention.

La période hivernale a été mise à profit pour étudier les problèmes de la pêche et nous verrons que la recherche des chalutiers vient d'être organisée sur des bases nouvelles. Le C. R. O. D., armé en permanence, va jouer maintenant avec efficacité le rôle de « gardien » des chalutiers à la mer.

Dans l'ensemble les organisations professionnelles, les sociétés nautiques, les autorités locales, municipales, et la population maritime ont manifesté le plus grand intérêt pour l'expérience et ont compris les services que l'on pouvait espérer d'une telle organisation.

Le Commandement en a reçu de nombreux témoignages et plusieurs demandes lui ont déjà été adressées en vue d'obtenir, non seulement le renouvellement de l'opération en 1967, mais un caractère permanent de l'organisation.

Au cours de l'été, les éléments du « Corps de Défense » ont distribué à la population maritime et aux plaisanciers des documents donnant toutes informations utiles en matière :

- de prévention et de conseils de sécurité ;
- de déclenchement des alertes en cas d'accident.

Un véritable service de renseignements intéressant tout ce qui concerne la navigation de commerce, de pêche et de plaisance, et auquel il sera possible de s'adresser à toutes heures, sera créé en 1967 au C. R. O. D. de Lorient.

Les relations avec les représentants locaux des Sociétés de Sauvetage et la Gendarmerie Nationale ont été en général excellentes. Les difficultés croissantes pour réunir des équipages de volontaires et la nécessité d'utiliser les vedettes de façon plus efficace, ont conduit plusieurs Présidents de sections locales de sociétés à faire appel au « Corps de Défense » pour armer des navires. Il sera nécessaire de convaincre certains échelons supérieurs encore réticents.

Des difficultés de liaison avec le Commandement de la Gendarmerie sont également apparues, elles seront faciles à surmonter.

1. 4 - Enseignements à retenir de l'expérience 1966

L'expérience a montré que le Corps de Défense apporte une solution aux problèmes posés par le Ministre :

- a) L'accomplissement du service national dans un Corps de Défense par les marins de la Marine Marchande a suscité un grand intérêt dont la presse nationale et régionale s'est faite l'écho. Les jeunes marins qui ont été appelés ont parfaitement « joué le jeu ». Ils ont noté en particulier leur participation à des activités rendant des services à leur profession, et la possibilité d'améliorer leur formation professionnelle. Ils ont eu l'occasion de contribuer au respect d'une réglementation à laquelle ils devront se plier plus tard.

Les cadres administrateurs de l'Inscription Maritime, officiers de Gendarmerie Maritime et les agents de la surveillance ou gendarmes maritimes se sont fait remarquer par leur « allant », leur dévouement et leur tenue, dignes des meilleures traditions de la Marine.

- b) Des moyens appartenant à diverses administrations, services ou sociétés, ont été inclus dans le dispositif. Il ne sera possible de rendre ce dernier pleinement valable que s'il y a une unité de commandement décidée à l'échelon interministériel et qui ne puisse être discutée. Les unités devront toutes être mises à sa disposition pour emploi. Les liaisons radio pour opérations devront être établies avec le C. R. O. D. et non avec les sociétés ou armes auxquelles elles appartiennent. Pour des raisons d'efficacité et d'économie évidentes, il n'est plus concevable qu'il existe une pluralité d'organismes chargés, réglementairement ou non, d'exercer le sauvetage et la police de la mer.
- c) Le matériel nautique devra être parfaitement adapté aux diverses missions qui pourront lui être confiées. Actuellement, les unités en service ne répondent que très imparfaitement aux besoins. Les unes sont vieilles, d'autres appartenant à des administrations « riches » et aux attributions limitées répondent plus à des critères de prestige que d'efficacité. Un recensement des besoins devra être fait et des études techniques poussées devront être entreprises, en partant des enseignements de l'expérience et des observations des marins qui seront responsables de leur utilisation à la mer dans les pires conditions.

Un allègement des procédures radio devra être recherché.

L'organisation mise en place et notamment l'utilisation des marins du contingent, a permis de disposer temporairement d'un système efficace, sans qu'il soit nécessaire d'y affecter des crédits budgétaires supplémentaires.

II. - LE CENTRE RÉGIONAL D'ORGANISATION DE DÉFENSE DEVIENT UN ORGANISME PERMANENT - SES MISSIONS HIVERNALES

Le 30 septembre 1966, l'expérience proprement dite prenait fin ; le personnel supplémentaire (gendarmes maritimes, marins du contingent) regagnait les unités d'origine et le C. R. O. D. devait être désarmé. Mais, dès les premiers jours

d'octobre, il devenait évident qu'il n'était pas possible de le faire, car il continuait à être alerté par les autorités ou personnes ayant connaissance d'un accident ou des doutes sur le sort d'un navire. Il était devenu indispensable à la population maritime. La décision de le maintenir opérationnel pour tout l'hiver allait lui permettre de démontrer rapidement qu'il n'était pas le gardien de la seule navigation de plaisance, mais qu'il pouvait aussi rendre de très grands services aux pêcheurs professionnels. Par ordre du 29 novembre 1966 du Directeur de l'Inscription Maritime à Nantes, le C. R. O. D., qui continuait à assurer en matière de sauvetage les mêmes missions qu'au cours de l'été, était également chargé de mettre à profit la saison hivernale pour :

- organiser un « plotting » général des navires de pêche à la mer ;
- assurer la liaison avec les Services de la Météorologie Nationale ;
- faire des expériences de localisation de navires à l'aide des radio-goniomètres des quartiers et faire des études sur l'efficacité de ce procédé avec la collaboration de la vedette régionale « Matelot Henri Nogues » ;
- faire des essais en vue d'améliorer les liaisons radio, en établir de nouvelles, notamment avec les phares, et étudier par là la possibilité d'étendre l'action du C. R. O. D. au-delà des limites fixées pour l'expérience de l'été dernier ;
- faire des essais sur la portée de ses appareils radio, en coopération avec quelques chalutiers du port de Lorient ;
- préparer les aménagements supplémentaires indispensables et compléter sa documentation, notamment en matière de réglementation des pêches ;
- poursuivre et améliorer l'expérience de formation du personnel : cours de sécurité, cours de protection et de contrôle des pêches, en particulier pour le personnel d'encadrement.

Activité hivernale du C. R. O. D. et réalisations

1^o) SUR LE PLAN MATÉRIEL

L'hiver a été mis à profit pour parfaire l'installation matérielle du C. R. O. D. dans le blockhaus de la Marine Nationale à Lorient. Cette installation était achevée lors de la visite du Ministre des Armées et du Contre-Amiral Commandant la Marine à Lorient le 27 février.

Les cartes murales de l'été dernier ont été remplacées par d'immenses panneaux de plotting en plexiglass couvrant l'aire géographique d'acti-

vité de tous les navires de pêche du littoral atlantique. Les navires et flottilles y sont représentés par des petits aimants faciles à déplacer. En fonction des enseignements recueillis au cours de l'été 1966, le C. R. O. D. a été doté d'un nouvel équipement radio très complet et de nature à étendre très largement ses possibilités d'action :

Cet équipement comporte :

- 2 émetteurs récepteurs de 90 et 100 watts type CRM PNQ 16 et SAILOR 56 D/66 T ;
- 1 émetteur type TH 805 ;
- 1 émetteur récepteur type S C R 522 ;
- 1 récepteur de trafic universel toutes ondes type CRM-RUT 5 ;
- 5 récepteurs à une fréquence, pré-réglée, type A M E ;
- 1 émetteur récepteur VHF (liaisons avions).

Enfin l'École d'Administration de l'Inscription Maritime à Bordeaux a mis à la disposition du C. R. O. D. une réglementation générale des Pêches (édition spéciale destinée aux agents de surveillance) et une réglementation de la navigation de plaisance, nécessaires à l'instruction du personnel et à la diffusion de renseignements.

2^o) SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER.

a) entre le 21 octobre 1966 et le 31 mars 1967 le C. R. O. D. a participé à 21 opérations relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, soit une moyenne de quatre à cinq par mois. Ces opérations concernent, à deux exceptions près, les seuls chalutiers. Parmi ces interventions, il faut citer l'assistance portée aux chalutiers après accident (voie d'eau, échouement, panne de moteur, remorquage), des opérations de recherche (navire en panne de phonie, naufrages, homme à la mer).

b) depuis le 20 mars 1967, le C. R. O. D. diffuse un bulletin météorologique spécial tous les jours, sauf le dimanche, à 14 h 10 sur 2677 Mhz. Ce bulletin, rédigé à partir de renseignements communiqués par les Services de la Météorologie Nationale de Lann Bihoué, donne des précisions à court terme destinées plus particulièrement aux pêcheurs côtiers de la zone comprise entre les Glenans et Belle Ile ; il est tout particulièrement apprécié des pêcheurs aux filets droits et des caseyeurs.

c) le 15 mars 1967, la vedette garde-pêche « Rédacteur Pompon » a été affectée, à titre expérimental, et pour une période de trois mois, au « Centre Régional d'Organisation de la Défense » à Lorient, avec pour mission :

- de contribuer aux essais du nouvel équipement radio ;

- de perfectionner le personnel, tant au Centre qu'à bord, dans les liaisons radio et dans les exercices de recherche ;
- d'améliorer la formation maritime du personnel du Centre en lui permettant d'embarquer à tour de rôle sur la vedette ;
- de compléter la formation des gendarmes maritimes que la compagnie de Lorient embarquera à bord de la vedette, et notamment de mieux les préparer à leurs missions estivales.

d) le 20 mars 1967, le C. R. O. D. a franchi un nouveau pas important dans son organisation et dans sa mission auprès des pêcheurs du littoral atlantique. Au cours d'une réunion groupant, sous la présidence du Directeur de l'Inscription Maritime à Nantes, les administrateurs de l'Inscription Maritime chefs des quartiers intéressés, le représentant du Commandant de l'Aéro-Navale à Lann Bihoué, le chef du service Transmission à Lorient, des armateurs et des patrons de pêche, l'adoption d'un carroyage unique permettant un plotting efficace des flottilles de pêche a été décidée. Il s'étend :

- en latitude : du parallèle de Gibraltar au sud, jusqu'au 63° degré de latitude Nord ;
- en longitude : du méridien 2° est, au méridien 25° ouest.

Ce nouveau carroyage couvre donc pratiquement toute l'aire d'activité des chalutiers du littoral atlantique. Il a été étendu jusqu'à la latitude de Gibraltar, de manière à permettre d'assurer la protection des flottilles de thoniers. Pendant une période transitoire, dont la durée sera déterminée à l'expérience, les administrateurs de l'Inscription Maritime chefs de quartier conserveront l'initiative des premières démarches quand un plotting aura mis en évidence l'absence d'un navire. Le C. R. O. D. prendra la direction des opérations à partir du moment où un message de recherches en clair sera émis.

Il ne peut échapper à personne que cette nouvelle organisation de « plotting » ne peut que rendre service à la pêche, tant aux marins qu'aux armateurs. Elle permettra d'associer les navires de tous les ports aux opérations entreprises en fonction de leur position. Le C. R. O. D. ainsi équipé, et pourvu d'un équipement radio important, armé par un personnel pouvant suivre en permanence les vacations des stations radio côtières, est devenu le seul organisme capable de rendre ce service à la pêche.

Le « plotting » pourra être étendu dès cette année aux navires de plaisance en croisière au large.

Cette énumération trop succincte de l'activité hivernale du C. R. O. D. montre l'importance qu'il a prise après quelques mois d'existence, malgré les trop faibles moyens dont il a disposé pour mettre en place une organisation fonctionnelle et rationnelle en matière de surveillance, de sauvetage et de recherche.

III. - PERSPECTIVES D'AVENIR - SUGGESTION POUR L'ORGANISATION D'UNE GARDE CÔTIÈRE

3.1 - Au cours de l'été 1966, l'organisation a répondu d'une façon satisfaisante aux besoins de la navigation estivale. Cette permanente mise en place au cours de l'hiver a permis de couvrir les besoins essentiels de la navigation professionnelle. La preuve est ainsi faite qu'un système de conception plus large que celui mis à l'expérience peut progressivement devenir le « gardien » général de la mer et du rivage.

Dans un document sur l'exercice de la souveraineté nationale en mer, le Chef d'Etat-Major de la Marine a insisté à juste titre sur la nécessité d'une amélioration de la protection d'une zone de souveraineté actuellement trop étriquée et sur l'insuffisance des moyens d'intervention dans cette zone.

3.2 - Il convient donc :

- a) de définir au plus tôt les missions qui doivent être celles des navires appartenant à l'Etat pour :
 - exercer sa souveraineté en mer, compte tenu de l'élargissement de la zone réservée de 3 à 12 nautiques, (contrôle de la navigation et de la pêche, police, protection de la côte) ;
 - exercer les responsabilités découlant de son adhésion aux conventions internationales (pêche, pollution, météo, etc...) ;
 - assurer l'assistance aux diverses flottes de pêche et la sauvegarde de la vie humaine en mer (prévention, recherche, sauvetage) ;
 - assurer la recherche scientifique ;
 - former et instruire les marins du commerce et de la pêche.

Il faut noter que toutes ces missions font partie de celles, plus nombreuses, de la COAST GUARD des Etats Unis.

b) d'étudier les types de navires les mieux adaptés à l'accomplissement de ces missions. Il sera certainement nécessaire de concevoir des unités polyvalentes, capables de naviguer toute l'année, par tous les temps, et non pas seulement par temps maniable.

c) de désigner une autorité unique pour assurer la direction générale et la responsabilité des missions définies. Cette autorité devra avoir tous les moyens flottants existants sous ses ordres. La dispersion actuelle de ces moyens entre certaines administrations ou forces de l'ordre, qui n'ont ni vocation ni compétence pour servir sur mer, doit cesser. Elle est génératrice d'inefficacité et de gaspillage. Il n'est pas tolérable de voir des vedettes désarmées une partie de l'année, parce que leurs utilisateurs n'en ont plus l'emploi, alors qu'elles font défaut à d'autres autorités pour d'autres missions.

Dans les régions, les préfets maritimes ont déjà des moyens flottants et aériens importants, insuffisants certes au regard des tâches à accomplir, mais ils ont des pouvoirs de police et de réglementation permettant de couvrir la quasi-totalité des

missions à accomplir. Ils ont surtout la connaissance des choses de la mer indispensable. Il paraît donc tout naturel de confier à la Marine Nationale et à la Marine Marchande la direction d'une garde côtière. Seules elles peuvent réaliser une concentration valable des moyens, car elles possèdent avec leurs personnels militaires les cadres qualifiés et déjà formés, ainsi que les équipages marins de la Marine Marchande effectuant leur service national, capables de mener la tâche à bien aux moindres frais. Seule la Marine possède les bases requises pour permettre, dans des conditions excellentes, l'entretien et le ravitaillement indispensables des unités dans les meilleures conditions d'économie.

Enfin, il faut noter qu'une telle organisation peut seule permettre de passer sans difficulté du temps de paix au temps de guerre.

L'AVENIR DES SERVICES EXTÉRIEURS DE LA MARINE MARCHANDE

Entraînée par l'évolution du monde moderne, la population maritime, objet essentiel de l'administration de l'Inscription Maritime, a perdu à coup sûr aujourd'hui une bonne partie de ce qui faisait son originalité.

D'exclusivement côtière autrefois, par son origine et ses lieux de résidence, elle devient maintenant un peu plus diversifiée, nombre d'officiers et de marins provenant de régions de l'intérieur et leurs familles y résidant plus que par le passé.

Le régime militaire, dit de l'Inscription Maritime, qui fut à l'origine historique de toute l'organisation de la Marine Marchande, a disparu avec la loi du 9 juillet 1965 qui a unifié le régime du service national de tous les citoyens français. Le régime social particulier, contre-partie de cette obligation spéciale de service et premier exemple historique de régime social en France, ne présente plus que peu d'originalité en ce qui concerne la couverture du risque maladie ; il reste toutefois bâti sur un système particulier de constatation des droits et d'âge d'ouverture du droit à pension en ce qui concerne le risque vieillesse. Par contre, le lieu d'exercice du travail, la nature de ce travail, le mode de vie qui en résulte en raison de l'éloignement, entraînent une originalité profonde du travail maritime, que le progrès technique a seulement fait varier dans ses apparences, mais non pas dans son essence.

Par rapport à hier, l'évolution du monde moderne a très nettement renforcé d'autre part l'importance des attributions relatives aux choses de la mer : développement de l'exploitation du rivage de la mer, problèmes de la souveraineté sur les eaux côtières et sur la plateforme continentale, intensification des besoins de surveillance et de sécurité avec le développement de la navigation, renforcement des réglementations techniques concernant le navire. Enfin, la vie moderne a créé un type de problème entièrement nouveau, celui

de l'administration des loisirs, avec le développement foudroyant de la plaisance au cours des 5 dernières années ? Là se retrouvent encore les deux objets fondamentaux et traditionnels de l'administration maritime : des hommes et des navires, mais avec des données totalement différentes : il s'agit d'une population maritime par occasion et à vocation saisonnière, il s'agit de navires également saisonniers et pas toujours marins.

Il n'est pas étonnant qu'en constatant cette évolution on ait posé le problème de la valeur actuelle d'une administration presque tricentenaire.

Le problème a été posé fort logiquement, quoique trop elliptiquement, à l'occasion de la suppression de l'Inscription Maritime, et apparemment de façon partielle. Si l'on va au fond des choses, la question fondamentale et primordiale est finalement de savoir s'il y a lieu ou non de maintenir dans le monde actuel une administration maritime particulière. C'est seulement après avoir répondu à cette question que le problème de la réforme des services actuellement existants peut être abordé.

I. - NÉCESSITÉ D'UNE ADMINISTRATION MARITIME SPÉCIALISÉE

Il y a actuellement une opinion, plus ou moins ouvertement affirmée, qui consiste à dire : le temps d'un métier à part, d'une population à part, justifiant l'existence d'une administration également à part, est passé ; supprimons cette administration périmée, ainsi que le régime spécial qu'elle est chargée d'appliquer.

Certes, on vient de le voir, il y a eu des changements notables dans les faits et dans le droit, mais le raisonnement quelque peu scholastique qui en est déduit est tout à fait irréal. Il ne tient pas

compte du contexte général dans lequel se situent désormais les activités maritimes.

Si l'on suppose qu'il n'y a plus aucun régime particulier à appliquer au marin en tant que tel, on doit bien admettre par contre que l'homme qui travaille au XX^e siècle à bord d'un navire d'un pays évolué doit pouvoir, comme tout travailleur, comme tout citoyen, bénéficier de la législation de droit commun qui réglemente, protège ou limite ses activités professionnelles, crée pour lui des obligations ou lui ouvre des droits. Tout travailleur embarquant sur un navire doit, non plus peut-être bénéficier d'un régime d'exception, mais se voir garantir les mêmes droits que ceux du régime normal. Il est absolument exclu de toute façon que le travailleur maritime vive en marge de toute réglementation. Ou alors il faut admettre froidement qu'il est un paria. Quelle que soit la définition qu'on donne au marin, celui-ci ne peut échapper par conséquent à l'assujettissement à une réglementation, que quelqu'un devra bien être chargé d'appliquer.

En fait, la nature même du travail maritime exigera toujours un assujettissement à une réglementation plus poussée que celle du droit commun : on admet bien à terre une législation d'exception pour les établissements dits insalubres, le navire est un cas plus particulier encore. Lieu de travail mobile facilement insalubre, dangereux pour son équipage et pour les autres, il doit être soumis à une réglementation spéciale et celle-ci se trouve exister effectivement, et même posséder une portée toute particulière, car elle est, par nécessité, pour partie supra-nationale. Il convient d'insister spécialement sur ce fait car il constitue un élément fondamental de la réglementation maritime, réglementation où prédomine le caractère international. En contre-partie, par celle du territoire national, à l'étranger, en vertu de la réglementation du pavillon, le navire et ses occupants sont toujours régis dans leur vie propre par des dispositions réglementaires exorbitantes du droit commun, quant à l'exercice de l'autorité et de la discipline, et il ne peut pas en être autrement.

Il faut donc appliquer, de toute façon, une réglementation quelconque à celui qui exerce sa profession à bord d'un navire ; il faut aussi nécessairement appliquer au navire une réglementation particulière.

Qui appliquera ces réglementations ? On peut, à la rigueur, envisager deux systèmes administratifs distincts, l'un pour les hommes, l'autre pour le navire. Ce fut le cas, par exemple, en Angleterre jusqu'au moment où, conformément à un style tout britannique d'approche des problèmes d'ensemble, les inconvénients pratiques par trop évidents du système ont fini par faire admettre qu'une

fusion était hautement souhaitable. En bonne logique, navire et équipage n'allant pas l'un sans l'autre, il est effectivement à tout le moins beaucoup plus expédient de faire administrer l'un et l'autre simultanément.

En effet, même s'il n'y avait pas entre la réglementation du navire et celle du marin l'interpénétration qui existe inévitablement, et sur laquelle nous reviendrons dans un instant, il reste qu'il n'est guère possible de saisir le marin pour l'administrer qu'à bord du navire. Lorsqu'on avait affaire à une population dite maritime, implantée sur la côte et encadrée par son administrateur de tutelle, on pouvait à la rigueur joindre ailleurs le marin, reconnaissable, connu et suivi comme tel. Maintenant il faut le saisir au vol comme le navire qui, lui aussi, ne peut être administré qu'à chacune de ses touchées. C'est au port qu'on saisit l'un et l'autre.

Là, c'est-à-dire au port, doit être l'administration qui gère l'un et l'autre. Le lien entre les deux gestions est d'ailleurs tellement étroit qu'on ne peut les dissocier. Puisque c'est, par hypothèse, l'exercice d'un travail à bord du navire qui caractérise le marin, et puisque tout travail est soumis dans un état moderne à une réglementation, il est absolument nécessaire de constater l'exercice de ce travail et le lien du marin avec le navire. A l'inverse, toute une partie de la réglementation du navire, dès sa construction même, est conditionnée par le fait qu'il est le lieu de travail et de résidence d'un certain nombre d'individus.

En matière de sécurité de la navigation, les conditions de capacité qu'il est nécessaire d'exiger d'un équipage donné, pour un type de navigation donné, sont étroitement liées aux conditions que doit offrir, à l'inverse, le navire pour permettre à cet équipage de remplir ses fonctions dans les meilleures conditions de sécurité requises : il est impossible de les séparer et le progrès technique, avec notamment l'automatisme, conduit au contraire à ajuster de plus en plus étroitement l'équipage au navire et le navire à l'équipage. C'est tellement vrai que l'introduction progressive de l'automatisme dans la flotte française a conduit à repenser totalement les fonctions à bord, les conditions de travail, les types de rémunérations et, à long terme, la formation et l'enseignement nécessaires aux nouveaux équipages.

On voit donc que, pour des raisons très différentes de celles qui existaient dans le passé, la nécessité d'une administration spécialisée dans la gestion du travail maritime et du navire, se fait toujours sentir. Cette administration s'est créée autrefois parce qu'une législation spéciale avait été reconnue à une population particulière, en raison d'ailleurs de la nécessité de s'assurer le

concours de cette population spécialement qualifiée par ses aptitudes techniques ; elle est nécessaire aujourd'hui parce que l'on ne peut pas concevoir de ne pas appliquer à une fraction quelconque de la population la réglementation d'ensemble qui résulte des conquêtes sociales acquises depuis lors par toute une nation, parce qu'on ne peut pas même concevoir qu'une nation évoluée traite à bord de ses navires des équipages, quels qu'ils soient, hors de toute réglementation. Comme, d'autre part, la spécificité des problèmes maritimes ne peut pas être niée pour des raisons en quelque sorte physiques d'abord, mais aussi parce que ces problèmes se situent dans un contexte international très particulier, la spécificité de l'administration chargée des questions maritimes est la seule solution possible.

II. - APPRÉCIATION DE L'ADMINISTRATION DE L'INSCRIPTION MARITIME

S'il apparaît de façon évidente que l'évolution actuelle ne condamne aucunement, au contraire, le principe d'une administration maritime spécialisée, nul ne conteste par contre la nécessité d'une réforme de cette administration, et d'une réforme qui aille bien au-delà du simple changement de nom d'« Inscription Maritime » en « Affaires Maritimes », que l'on s'accorde à juger nécessaire depuis la disparition du régime de l'Inscription Maritime en tant que tel.

La conception d'origine de cette administration est en effet dépassée, ses attributions méritent d'être précisées, son implantation, ses moyens en personnel et en matériel, sont à réviser. Par contre, une fois ces critiques faites, elle offre incontestablement, pour la création d'une administration maritime rénovée, la meilleure base de départ possible.

L'administration de l'Inscription Maritime, vue de l'extérieur, du grand public qui la connaît mal, ou d'autres administrations interférant avec certains secteurs de ses activités, paraît souvent dépassée.

Il est certain qu'elle est marquée par sa destination première d'administration d'une population particulière. Elle fait pour ses administrés traditionnels apparemment trop de choses, car elle fait à peu près tout, en effet : elle est leur sécurité sociale, leur service recruteur, le service chargé de calculer leurs droits à pension, leur tuteur économique, leur juge, etc, etc... Absorbée par ces tâches multiples, elle doit aussi faire face à ses tâches d'administration technique des choses de

la mer (mise en exploitation du domaine public maritime, sécurité et contrôle de la navigation), et en même temps à celles que comporte normalement l'exercice de la puissance publique dans le domaine qui lui est propre, tâches à la fois de surveillance et de police, mais en même temps de sauvegarde de la vie humaine en mer et de sauvetage.

L'évolution générale a accentué avec le temps, pour les transformer en défauts, les caractères qui s'adaptaient à l'origine à cette conception d'ensemble.

L'implantation des services, qui correspondait à la nécessité d'administrer le marin là où il résidait, ne correspond plus à celle qui se manifeste de concentrer les opérations administratives là où on peut saisir le navire, car celui-ci évolué, ne va plus dans les mêmes ports qu'autrefois - par contre, on peut avoir temporairement des concentrations importantes de navires de plaisance ou des endroits totalement différents.

L'implantation est trop dispersée et, par voie de conséquence, les moyens en personnel et en matériel sont également trop dispersés, d'autant plus que les moyens budgétaires ont toujours été traditionnellement limités. Les administrateurs de l'Inscription Maritime sont également utilisés en ordre trop dispersé, le découpage à base de quartiers prend à lui seul en métropole au moins 42 administrateurs. On exige d'eux en même temps une formation trop polyvalente et une trop grande dispersion des tâches à remplir.

La diversité des attributions, multipliée par la complexité croissante de chacune d'entre elles, phénomène général du monde actuel, rend difficile la spécialisation qui est la riposte habituellement utilisée : il devient évident que certaines attributions anciennes, par exemple la levée des inscrits pour l'armée de mer devenue périmée dans son support juridique, peuvent être mises en cause, d'autant plus que d'autres sont venues s'ajouter aux premières. Le rôle de l'administration maritime s'est en effet accru depuis le temps de l'Etat gendarme, et en particulier les fonctions d'encadrement économique à l'échelon local, puis régional, inexistantes jadis, deviennent primordiales. Mal organisée par ailleurs, accaparée par trop de tâches dispersées, avec des moyens insuffisants, l'administration de l'Inscription Maritime risque de mal remplir les fonctions d'état-major, d'intégration du monde maritime à la vie nationale qui sont celles de l'administration moderne.

Il faut reconnaître, par contre, que l'expérience acquise dans la gestion des Affaires Maritimes, l'existence d'une administration implantée parmi

toute la population côtière, disposant d'un matériel qui, même insuffisant, a au moins le mérite d'exister, et de personnel compétent et dévoué, l'unité d'administration qui résulte de l'encadrement par les administrateurs de l'Inscription Maritime, représentent un acquit considérable que l'Etat doit se garder de laisser détériorer. Ce serait d'autant plus paradoxal qu'à l'étranger un mouvement s'est amorcé récemment en faveur de la création d'administrations maritimes là où il n'existait que des services indépendants et dispersés ; c'est le cas de l'Angleterre, c'est le cas du Canada qui a demandé la participation de l'administration de l'Inscription Maritime à St-Pierre et Miquelon pour étudier la mise sur pied d'un service maritime ; c'est le cas des U. S. A. qui ont rattaché récemment leur administration maritime de la « Coast Guard », dépendant jadis du Trésor, au Ministère des Transports ; c'est le cas aussi de l'U. R. S. S. qui a créé un Ministère de la Marine Marchande. De nombreux états nouveaux par ailleurs, ayant à se constituer une réglementation et une administration maritime, se sont inspirés des institutions françaises. La spécificité des problèmes maritimes, souvent mal appréciée dans le passé, commence donc à être reconnue un peu partout.

Il ne faudrait pas non plus méconnaître pour l'abandonner sans mûre réflexion le caractère particulier de l'encadrement des services de l'Inscription Maritime assuré par un corps militaire. Né assurément des liens étroits existants dans le passé entre la Marine de Guerre et la Marine Marchande, justifié par le fait que les administrateurs exercent des attributions pour le compte des préfets maritimes, ce statut n'a pas à être remis en cause parce que les attributions en matière de recrutement seraient abandonnées : celles-ci ne sont plus que peu de choses et pourraient d'ailleurs très bien être confiées à des civils. L'expérience prouve que ce statut convient fort bien, qu'il confère à ses détenteurs une autorité non négligeable, dans un secteur où règne ce droit très particulier, très imprégné de la notion d'ordre public, qu'est le droit maritime, qu'il permet d'assurer avec efficacité les fonctions de surveillance et de police et qu'il est bien adapté aux nécessités d'organisation au temps de guerre de la flotte, celle-ci étant dans son ensemble susceptible d'être réquisitionnée dans les plus brefs délais.

Enfin, le régime militaire, par les facilités de gestion du personnel qu'il prouve, est parfaitement adapté aux nécessités de mobilité d'un poste à l'autre des services extérieurs qui s'imposent pour des fonctionnaires d'autorité, appelés de surcroît à exercer, au moins temporairement, des fonctions à l'administration centrale, donc à être mutés très fréquemment.

III. - ESQUISSE D'UNE RÉFORME

Il ressort de ce qui précède que, moyennant des réformes, les services extérieurs de la Marine Marchande sont susceptibles de fournir à l'Etat l'administration maritime spécifique qui leur sera toujours nécessaire. Mais il faut bien se rendre compte que cette réforme doit être pensée en profondeur : l'inadaptation relative constatée portant d'abord sur la conception d'ensemble initiale, c'est à partir d'une nouvelle vue d'ensemble, reposant sur quelques principes fondamentaux, qu'il faut réaliser la réforme et esquisser l'organisation de la nouvelle administration des Affaires Maritimes.

PREMIER PRINCIPE : l'administration des Affaires Maritimes ne doit plus être l'administration d'une population à part.

L'administration des Affaires Maritimes est l'administration chargée en premier d'administrer des personnes et des navires dans leurs rapports réciproques, que la réglementation actuelle ou à venir soit particulière ou de droit commun, et quel que soit le genre d'activité exercée par ces personnes et ces navires et le lieu où elle s'exerce, dès lors qu'il s'agit de la mer ou du domaine public maritime. A ce point de vue, elle pourra être conduite à ne plus exercer certaines attributions (et bien entendu selon l'esprit d'économie qui doit présider à la réforme, à ne plus accomplir les tâches qui y correspondent) moins directement liées à la vie professionnelle de ses ressortissants : c'est le cas du recrutement, qui pourrait être confié au service de recrutement, de certaines tâches qui pourraient être transférées à des organismes spécialisés, travaillant en collaboration avec la profession, feuilles de prestations de sécurité sociale par exemple.

En contrepartie, cette administration doit voir se confirmer sa vocation d'administration des choses de la mer. Elle a en particulier un rôle technique important à jouer pour le contrôle de la navigation, la sécurité des navires où l'importance de la réglementation spécifique, souvent internationale, exige une spécialisation poussée de l'administration.

Les fonctions précédentes sont nécessairement assorties de l'exercice des prérogatives de la puissance publique pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre dans le champ d'activité ainsi défini. L'administration des Affaires Maritimes doit donc exercer une mission de surveillance et de police sur les activités, les personnes et les zones qu'elle est chargée d'administrer. Cette mission est assortie de la mission d'organiser, en liaison avec les autres administrations, le sauve-

tage maritime dont l'obligation ressort en particulier des conventions internationales régissant la navigation.

Enfin, il est bien évident que cette administration, agissant d'une manière générale pour le gouvernement et plus particulièrement pour le compte du département ministériel dont elle dépend, a une mission de coordination, d'animation, de gestion sur le plan local et régional pour l'application de la politique du gouvernement dans tous les domaines, en ce qu'elle concerne les activités maritimes.

DEUXIÈME PRINCIPE : *concentration et spécialisation.*

Une fois rectifiée l'ancienne conception de l'encadrement polyvalent d'une population très dispersée, il devient plus facile de remédier à l'un des grands défauts du système actuel, sa dispersion. Des réformes partielles ont d'ailleurs déjà conduit à l'implantation actuelle, plus resserrée que par le passé : des quartiers et des sous-quartiers ont été supprimés. Il est possible de faire beaucoup plus, si l'on renonce à la structure actuelle de la division par quartiers nombreux, à la tête de chacun desquels un seul administrateur bien souvent se consacre à des tâches très diverses et souvent très au-dessus de sa qualification. L'administration moderne devient un peu partout l'affaire d'équipes spécialisées et non pas celle d'hommes isolés ayant à la fois parfois trop et trop peu à faire. Depuis quelque temps déjà, l'administration centrale de la Marine Marchande avait entrepris, en partant de ces principes de concentration et de spécialisation, une révision de l'organisation de ses services extérieurs en affirmant davantage la nécessité de dégager au maximum les administrateurs des tâches de pure gestion administrative et en projetant de concentrer encore davantage l'implantation territoriale en des points moins nombreux que par le passé. Il lui est apparu très rapidement que cette réforme n'aurait qu'une portée limitée si elle ne s'accompagnait pas d'une révision complète et d'une modernisation poussée des méthodes de gestion, et elle a été amenée à poser un troisième principe.

TROISIÈME PRINCIPE : *modernisation des méthodes et de l'organisation du travail.*

Il n'est pas possible, en effet, de pousser la concentration territoriale et la spécialisation des tâches au-delà de certaines limites si l'on continue à assurer la gestion administrative par les méthodes actuellement en vigueur. Il faut en effet, même avec un encadrement moins complet, assurer tous les contacts nécessaires avec les hommes et les choses administratives et ne pas les obliger outre

mesure à se déplacer vers l'administration. On peut y arriver à condition de disjoindre et d'alléger la fonction de contact de celle du travail de gestion administrative proprement dite.

L'analyse faite au cours des deux dernières années a conduit la Marine Marchande à constater que cette gestion se faisait presque toujours dans de mauvaises conditions, le volume de travail à traiter étant, dans la plupart des quartiers, insuffisant pour pouvoir être réparti de façon rentable entre diverses sections disposant chacune de trop peu de personnes. Le problème a alors été repris de fond en comble, comme s'il fallait rebâtir à partir de zéro une nouvelle administration et sa solution apparaît désormais suffisamment dégagée. Elle consiste à échafauder une méthode synthétique de gestion centralisée du fichier national des gens de mer et celui de la flotte, à partir desquels s'organise toute la gestion administrative sur les plans professionnel et social, à regrouper toute cette gestion en la confiant à un centre doté d'un ordinateur commun à la Marine Marchande et à l'Etablissement National des Invalides de la Marine, soulageant ainsi les services locaux des tâches qui n'exigent pas de rapport direct avec les administrés. Au lieu des 42 matricules tenues par les 42 quartiers métropolitains, une seule matricule (avec tous les avantages annexes que comportera cette centralisation, sur le plan de la connaissance statistique notamment). Aucun changement pour l'administré qui trouvera toujours les mêmes services réalisant les opérations de base, amélioration considérable de la gestion et de l'utilisation du personnel, tels sont les principaux avantages du système, inspiré de celui qu'utilisent par exemple les grandes banques parisiennes dans les relations entre leurs agences extérieures et leur siège social centralisant les diverses comptabilités et gestions.

Bien entendu, des modernisations moins spectaculaires seront à accomplir également car elles conditionnent la possibilité de révision de l'implantation. L'étude préliminaire faite par la Marine Marchande souligne la nécessité de substituer au réseau assez dense de stations tenues par des sédentaires, un réseau moins serré, complété par des éléments mobiles mieux doués pour les missions de surveillance et de police ; ceci suppose la mise en place de matériels automobiles qui font actuellement entièrement défaut.

QUATRIÈME PRINCIPE : *nécessité d'une organisation fonctionnelle.*

Les travaux d'analyse et les réflexions auxquelles se livrent depuis quelque temps les services du Secrétariat Général de la Marine Marchande ont le mérite d'avoir serré de plus en plus près les problèmes d'organisation des services extérieurs.

Il apparaît maintenant très clairement que l'organisation nouvelle devra s'appuyer sur cette analyse. Toute la structure future doit être pensée désormais pour adapter l'administration des Affaires Maritimes aux quatre fonctions essentielles suivantes que l'Etat entend lui faire remplir et qui sont inscrites dans la définition de ses attributions :

Fonction administrative : administration des hommes et des choses de la mer et, bien entendu, administration générale.

Fonction technique : essentiellement sécurité du navire et de la navigation.

Fonction de surveillance : de police et de sauvetage.

Fonction d'état-major : c'est-à-dire de conception, d'animation, de coordination dans les différents secteurs d'activités maritimes qui sont sous la tutelle du Secrétariat Général de la Marine Marchande : navigation, travail maritime, pilotage, pêche maritime, etc...

Cette dernière fonction est évidemment située sur un plan différent de celui auquel se situent trois autres, plus étroitement spécialisées. Elle comporte notamment l'exercice en vue d'une utilisation synthétique d'une ou plusieurs des trois fonctions de base.

Cette analyse fonctionnelle, qui ne fait d'ailleurs que rejoindre des analyses déjà faites depuis longtemps dans d'autres domaines de l'organisation du travail en général, est très importante. Elle fait ressortir en effet que l'administration des Affaires Maritimes, organe au service de l'Etat, doit être conçue d'abord en vue de remplir certaines fonctions ; ces fonctions sont appelées ensuite à jouer au sein des différents secteurs d'activité dans lesquels intervient l'entité gouvernementale. C'est d'abord au niveau des fonctions de base que doit se spécialiser l'organe ; ce n'est qu'ensuite que doit intervenir une adaptation plus synthétique aux diverses activités, au niveau de la fonction dite d'état-major.

Quatrième et dernier principe de la conception d'ensemble de la réforme, cette analyse fonctionnelle inspirera dans ses grandes lignes la réforme des services extérieurs de la Marine Marchande qui sont actuellement en cours d'élaboration.

L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

Le régime de protection sociale des marins

C'est le 23 septembre 1673 que fut signée, sur proposition de Colbert, l'Ordonnance qui constitua le Fonds des Invalides de la Marine. En compensation des obligations militaires imposées aux seuls gens de mer par le système de recrutement dit « système des classes », Colbert avait décidé de créer, en leur faveur, deux hôpitaux généraux, à Toulon et à Rochefort, pour recueillir les marins « estropiés au service du Roy ». Mais la bonté du Ministre, si soucieux, comme chacun sait, d'un sage emploi des deniers de l'Etat, avait des limites. Aussi imagina-t-il – et ce fut la grande innovation pour l'époque – de faire financer, en partie au moins, ses générosités par les futurs bénéficiaires eux-mêmes. C'est ainsi que naquit ce Fonds des Invalides, alimenté par une retenue de 2,50 % sur les soldes des gens de mer.

L'un des deux piliers de tout régime de retraites – les cotisations des assujettis – était dressé, mais l'autre, sa contrepartie, le droit à pension, allait attendre longtemps.

En effet si le Fonds des Invalides commença à servir, en 1689, six ans après la mort de Colbert, des demi-soldes, celles-ci ne bénéficiaient qu'aux marins reconnus invalides. Encore leur montant et leur périodicité étaient-ils fonction de la faveur du roi et des ressources de la Caisse. Quand elles étaient épuisées, les marins invalides attendaient des jours meilleurs.

A travers de nombreuses vicissitudes dues aux changements de régime, ce n'est que vers le milieu du XIX^e siècle que fut reconnu aux marins âgés de 50 ans un véritable droit au paiement d'une demi-solde. Mais elle était liquidée en prenant comme base la solde des fonctions militaires et ne tenait compte ni des brevets détenus ni des emplois occupés dans la Marine Marchande.

Le côté « militaire » du régime est encore souligné par le fait que l'Etablissement National des Invalides de la Marine assurait, outre le paiement des demi-soldes des marins du commerce, celui des pensions du personnel de l'Armée de Mer et même du personnel civil de la Marine Nationale.

Il fallut attendre la parution de la loi du 1^{er} janvier 1886, qui transféra au Trésor Public la charge de ces deux catégories de pensions, pour voir enfin apparaître l'idée d'une Marine Marchande indépendante de la Marine Nationale à laquelle elle avait été jusqu'alors toujours subordonnée et longtemps confondue.

Une nouvelle étape fut franchie le 21 avril 1898 qui vit la création d'une Caisse Générale de Prévoyance entre les marins français pour couvrir les risques et les accidents propres à l'exercice du métier de marin marchand.

Mais c'est la loi du 14 juillet 1908 qui fit du régime de retraites des marins un système cohérent et moderne basé sur les caractères spécifiques de la profession, en remplaçant la demi-solde par une véritable retraite calculée d'après les brevets de la Marine Marchande possédés et non plus d'après le grade obtenu dans la Marine Nationale.

A des critères purement militaires succédaient donc des critères civils.

L'évolution se poursuivait dans le cadre de la loi du 1^{er} janvier 1930 (qui fait aussi de l'Etablissement des Invalides de la Marine un établissement national) ; du décret-loi du 17 juin 1938, maintes fois modifié depuis, qui, en transformant la Caisse de Prévoyance en Caisse Générale de Prévoyance, étendait aux marins et à leurs familles la protection sociale accordée aux autres travailleurs ; de la loi du 12 avril 1941, profondément modifiée le 22 septembre 1948, qui « rebâtit » sur des bases nouvelles le régime vieillesse.

L'Établissement National des Invalides dont, seule, l'appellation désuète rappelle encore les origines lointaines, a pris sa forme actuelle, au statut juridique original : c'est, en effet, un établissement public doté de l'autonomie financière et de la personnalité civile, mais qui présente cette particularité d'être placé non sous la tutelle du Ministre chargé de la Marine Marchande mais sous son autorité directe. Par voie de conséquence, il n'a pas de Conseil d'Administration mais seulement un Conseil Supérieur consultatif.

Son directeur est un directeur d'administration centrale, ses agents à Paris sont des fonctionnaires, également d'administration centrale, affectés et non détachés à l'E. N. I. M. Dans les ports, le fonctionnement de ses services est assuré en partie par le personnel de direction et les agents d'exécution de l'Inscription Maritime qui sont cependant rémunérés sur le budget du Secrétariat Général de la Marine Marchande. Il ne dispose, en propre, que d'un personnel comptable et d'agents subalternes, tant à Paris que dans les ports.

Cette situation ambiguë qui n'a, jusqu'à présent, jamais entraîné de difficultés sérieuses, ne laisse pas, cependant, de poser pour l'avenir des problèmes dont la solution n'apparaît pas encore clairement.

Quoi qu'il en soit de sa forme juridique, l'E. N. I. M. se compose pour l'essentiel de deux Caisses dont la gestion est commune car elles n'ont ni personnalité ni autonomie : la Caisse de Retraites des Marins qui constitue le régime vieillesse de la profession, et la Caisse Générale de Prévoyance qui en est le régime d'invalidité et de sécurité sociale. Ce sont les législations actuelles propres à ces deux Caisses que nous allons sommairement examiner avant d'aborder le problème de leur devenir.

La Caisse de Retraite des Marins

Elle rémunère des services qui sont non seulement des services de navigation proprement dits mais aussi des services assimilés, tels ceux rendus dans les emplois techniques sédentaires des compagnies de navigation, et, partiellement, des services civils et militaires de l'État.

Chaque annuité prise en compte est rémunérée à raison de 2 % d'un salaire forfaitaire correspondant, en principe, au salaire moyen réel de la catégorie dans laquelle est classé le marin. Les gens de mer sont, en effet, répartis depuis la loi du 20 septembre 1948 en 20 catégories suivant les fonctions qu'ils exercent à bord des navires et compte tenu, dans certains cas, soit du brevet possédé ou de la qualification professionnelle, soit du genre de navigation pratiquée, soit du

tonnage du navire ou, pour le personnel « machines », de la puissance de l'appareil propulsif.

Dans la 1^{re} catégorie sont classés les mousses, dans la 2^e les commandants et chefs-mécaniciens des grands paquebots. A titre indicatif, le salaire forfaitaire annuel d'un matelot non qualifié au commerce et à la pêche au large (4^e catégorie) est de 7 277 F, 19 - celui d'un commandant ou chef mécanicien de grand cargo (18^e catégorie) de 25 377 F, 46 - celui d'un commandant ou chef mécanicien de paquebot (20^e catégorie) de 31 398 F, 04.

Il est nécessaire de justifier d'un minimum de 180 mois de services pour obtenir, à 55 ans, une pension proportionnelle d'ancienneté. Il en faut au moins 300 pour pouvoir prétendre à une pension entière. La date d'entrée en jouissance est alors fixée à 50 ans d'âge mais le total des annuités prises en compte ne peut, dans ce cas, dépasser 25. Si le marin désire bénéficier, dans la limite maxima de 37 annuités 1/2, (et même de 40 dans le cas de services de guerre) de toutes ses annuités, il doit attendre d'avoir 55 ans pour percevoir sa rente.

Cependant s'il est reconnu inapte physiquement, de façon absolue et définitive, à l'exercice de la navigation, il peut obtenir immédiatement, quel que soit son âge, la jouissance de sa pension à la condition, cependant, de justifier d'au moins 180 mois de services.

Enfin une loi du 12 juillet 1966 a créé en faveur des marins qui viendraient à quitter la navigation avant d'avoir réuni 15 annuités, une pension spéciale qui est servie à 65 ans (ou 60 ans en cas d'inaptitude au travail), sous la seule réserve qu'ils aient cotisé durant 5 années au moins à l'E. N. I. M. A la différence des systèmes de coordination c'est le régime spécial des marins qui assurera le service de cette pension spéciale.

Cette disposition nouvelle, assez exceptionnelle, est justifiée par l'évolution de la profession. L'apparition des techniques d'automatisation et les conséquences humaines de leur généralisation : productivité accrue et donc rotation accélérée des navires, ont pour corollaire la nécessité de recourir de plus en plus à des équipages jeunes et fréquemment renouvelés. En contrepartie, les gens de mer doivent être mis en mesure, par une formation professionnelle adaptée, de se reclasser à terre le moment venu, sans, pour autant, perdre, pour leur retraite, le bénéfice des années passées à naviguer. C'est l'objet de cette pension spéciale, dont la création était l'une des conditions essentielles pour que soit réussie, non seulement techniquement, mais aussi socialement, la transformation déjà commencée de la flotte marchande.

Au total la Caisse de Retraites des Marins sert 81 000 pensions aux marins, à leurs veuves (qui ont droit à la moitié de la pension du mari), à leurs orphelins (dont la pension est de 10 % de celle du père).

Le système de retraites des marins présente donc des caractères très originaux qui sont beaucoup moins accusés dans le système de protection sociale des gens de mer géré dans le cadre de :

La Caisse Générale de Prévoyance des marins français et de leurs familles

Il convient, cependant, d'atténuer d'entrée de jeu cette affirmation en soulignant l'existence d'une disposition qui conduit, au titre du Code du Travail Maritime, à mettre à la charge des armateurs des navires de plus de 50 tx. de jauge brute, non seulement les salaires d'embarquement, mais aussi le règlement intégral des soins de toute nature dus aux marins qui ont été blessés au service du navire et à ceux dont la maladie a été constatée en cours de navigation.

Les armateurs sont tenus de respecter ces obligations jusqu'à la date de guérison (ou de consolidation s'il s'agit d'une blessure, et de chronicité s'il s'agit d'une maladie), mais dans la limite d'un maximum de 4 mois à compter du jour du débarquement. En pareil cas, la Caisse Générale de Prévoyance n'intervient donc que le premier jour du 5^e mois.

Elle intervient, toutefois, dès le débarquement si le marin est embarqué sur un navire d'une jauge brute inférieure ou égale à 50 tx. et, bien entendu, pour tous les bateaux, dans les cas où l'accident n'est pas survenu au service du navire et où la maladie n'a pas été constatée en cours de navigation.

Elle verse au marin des indemnités égales au 2/3 (accident) ou à la moitié (maladie) du salaire forfaitaire de sa catégorie d'embarquement, réserve faite toutefois que ce salaire doit être au moins égal au salaire plancher fixé chaque année, par le régime général, pour servir de base au calcul des indemnités et pensions dues aux accidentés du travail terrestre.

Quant aux prestations en nature, de toutes sortes, servies aux marins et à leurs familles, elles sont identiques à celles allouées par le régime général de sécurité sociale.

Enfin la Caisse de Prévoyance verse des pensions aux marins accidentés du travail dont l'invalidité atteint au moins 10 % et aux marins malades si leur capacité de travail est réduite des 2/3.

Ces pensions sont reversibles, sous certaines conditions, aux veuves et aux orphelins. 19 500 pensions sont payées par la Caisse Générale de Prévoyance qui, en matière de prestations, a la charge d'environ 450 000 personnes.

La législation future

Poursuivant la mise à jour constante de sa législation, l'Établissement National des Invalides de la Marine a mis à l'étude la refonte du décret-loi du 17 juin 1938 – maintes fois modifié depuis – sur la Caisse Générale de Prévoyance. Un projet de texte a été établi en juin 1966. Il est soumis actuellement à l'examen des Ministères intéressés (Affaires sociales, Economie et Finances).

Pour la Caisse de Retraites des Marins, ce travail de refonte est à peine ébauché. Il est, d'ailleurs, infiniment plus complexe et plus délicat que pour la Caisse Générale de Prévoyance, car il conduit à poser la question de savoir si le système actuel de classement en catégories affectées chacune d'un salaire forfaitaire doit être maintenu ou non. Il a le grand avantage de la simplicité mais présente deux inconvénients : si le nombre des catégories n'a pas varié depuis 1948, les fonctions qu'elles recouvrent se sont multipliées, tout en correspondant de moins en moins à l'évolution des hiérarchies d'une flotte en transformation ; les taux des salaires forfaitaires n'ont pas suivi d'aussi près qu'il eût été souhaitable ceux des salaires réels, profondément modifiés, d'ailleurs, dans leurs structures, depuis plusieurs années.

Mais les remplacer par des salaires réels n'est pas, non plus, sans soulever de multiples problèmes : complexité des rémunérations variables d'un armement à un autre, impossibilité d'en faire application aux pêcheurs artisans – près de la moitié des ressortissants de l'E. N. I. M. – qui ne perçoivent pas de salaire mais sont rémunérés par une part qui est fonction du produit de la pêche etc...

La solution de ce problème difficile se trouve, de surcroît, compliquée par la situation financière de l'Établissement dont le déficit ne cesse de s'accroître.

La situation financière de l'Établissement National des Invalides de la Marine

L'Établissement a pour recettes essentielles les cotisations des marins et les taxes des armateurs, calculées également sur les mêmes salaires forfaitaires des 20 catégories qui servent d'assiette pour le calcul des rentes. Le taux global de ces cotisations est, dans le cas général, de 33 %, dont

11 à la charge des marins, et 22 à celle des armateurs.

Elles sont ventilées entre la Caisse de Retraites des Marins (18,75 dont 7,50 pour les marins et 11,25 pour les armateurs) et la Caisse Générale de Prévoyance (14,25 dont 3,50 pour les marins et 10,75 pour les armateurs).

Ces taux peuvent paraître élevés, surtout s'appliquant à des salaires non plafonnés. Mais il convient de remarquer qu'ils sont calculés sur des salaires forfaitaires sensiblement inférieurs aux rémunérations réellement perçues et, surtout, que le régime particulier des marins est à la fois un régime de base et un régime complémentaire.

Les études faites récemment ont établi que les marins en général, et surtout les armateurs, n'auraient pas de gain à attendre d'une transposition suivant les règles du régime général assorti des retraites complémentaires.

La situation des armateurs artisans à la pêche côtière serait même beaucoup plus difficile car ils bénéficieraient, dans le régime des marins, de réductions importantes de taux de cotisations.

Il convient, enfin, de signaler que les pensionnés de l'E. N. I. M. subissent, au titre d'assurance de la Caisse Générale de Prévoyance, une retenue de 2,75 % sur le montant de leurs pensions.

Les ressources apportées à la Caisse de Retraites des Marins couvrent environ 1/3 du montant global des pensions versées. Les 2/3 restants sont pris en charge par l'Etat par le moyen d'une subvention annuelle. Cette subvention a toujours existé. A l'origine, elle se justifiait comme compensation des obligations militaires auxquelles étaient assujettis les seuls inscrits maritimes. Quand le régime a été « civilisé », elle a été maintenue pour tenir compte des sujétions particulières à la profession qui entraînent, notamment, l'octroi des pensions 10 à 15 ans plus tôt qu'à la plupart des autres français. Il est juste de souligner que cette subvention compense, dans une proportion difficile à calculer, l'obligation faite à l'E. N. I. M. de prendre en charge, sans aucune contrepartie, certains services civils à l'Etat et, surtout, des services militaires qui, de surcroît, comptent, dans les périodes de guerre, pour le double de leurs durées.

Quoi qu'il en soit, le principe de la subvention à la Caisse de Retraites des Marins – même si on peut en discuter le montant très élevé – n'a jamais été sérieusement mis en question.

Le problème qui se pose, maintenant, à l'E. N. I. M. est, en réalité, celui, beaucoup plus

difficile à résoudre, du déficit de la Caisse Générale de Prévoyance.

Depuis 1964 en effet, la C. G. P. a vu apparaître un déficit qui va s'accroissant d'année en année et qui n'est comblé artificiellement que par l'octroi d'avances remboursables du Trésor. Les causes en sont connues. Elles tiennent, d'une part, comme au régime général de sécurité sociale, à l'accroissement du nombre et du montant des prestations versées, résultat de l'augmentation généralisée des dépenses de santé. Mais, et c'est là le phénomène le plus inquiétant, une part importante de ce déficit est imputable à la structure même du régime qui voit, chaque année, sinon augmenter, du moins se stabiliser le chiffre de ses retraités (plus de 100 000) alors que celui des cotisants (moins de 85 000) diminue du fait de l'évolution d'une flotte appelée de plus en plus à se moderniser. Enfin, à la différence du régime général, l'E. N. I. M. ne pouvant recevoir qu'une seule cotisation par famille – car les femmes de marins ne cotisent jamais, quand elles travaillent, au régime particulier de leurs maris – compte plus de quatre personnes protégées par une cotisation alors que le régime général en compte moins de trois.

La tendance naturelle, en présence d'un déficit, est de rechercher à réaliser, en priorité, des économies sur les frais de gestion.

Cette solution n'en est pas une, même partielle, dans le cas de l'E. N. I. M., car ses frais de gestion sont extrêmement faibles. Cet état de choses est dû, sans aucun doute, au fait qu'une partie des tâches relevant de l'E. N. I. M. est effectuée, sans compensation, dans les services extérieurs, par des fonctionnaires rémunérés sur le budget du Secrétariat Général de la Marine Marchande et non sur celui de l'Etablissement. Cette confusion des tâches s'explique d'ailleurs par le statut « hybride », déjà évoqué, de l'Etablissement.

De toutes façons, même si une opération « vérité » était effectuée, les résultats à en attendre seraient d'autant plus modestes que, depuis 1963, l'Etablissement a profondément réorganisé, en les centralisant et en les modernisant, ses méthodes de gestion.

La gestion de l'Etablissement National des Invalides de la Marine

Le rajeunissement des méthodes a porté jusqu'à présent sur les dépenses. Il s'est appliqué :

1 – *Au paiement des pensions C. R. M. et C. G. P.*

Jusqu'au 1^{er} juillet 1963, les pensionnés étaient payés, aux chefs lieux des quartiers d'Inscription

Maritime, par des comptables de l'Établissement – (trésoriers et préposés des Invalides de la Marine), trimestriellement, à terme échu, aux jours fixés à l'avance, suivant un système très ancien dit « paiement à la banque ».

Les pensionnés qui ne pouvaient se déplacer aux dates fixées devaient avoir recours à des « commissionnaires ». Certains en avaient fait une profession annexe et prélevaient sur les rentes qu'ils étaient chargés de percevoir, une dîme substantielle.

A compter de juillet 1963 est entré en vigueur un système centralisé qui règle, de Paris, chaque mois, à terme échu, un acompte égal à un mois de pension, (le principe juridique du paiement trimestriel étant maintenu) aux pensionnés de l'Établissement. Le règlement est effectué par voie postale (virements postaux, bancaires, mandats-cartes payés à domicile) sans aucun frais pour les bénéficiaires.

Il convient de remarquer que l'Établissement National des Invalides de la Marine a retenu ce paiement par acomptes mensuels conformément aux propositions de la commission d'études des problèmes de la vieillesse, connue sous le nom de son Président : commission Larroque, et qu'à l'exception de la section Alsace-Lorraine de la Caisse des Mines, c'est, probablement, le seul régime vieillesse à apporter à ses adhérents cet incontestable avantage.

Actuellement, 80 000 pensionnés sont payés de cette façon. Environ 20 000 dont les rentes étaient, en juillet 1963, assignées, non chez les comptables de l'E.N.I.M., mais chez les comptables du Trésor, continuent, jusqu'à extinction, à être réglés trimestriellement, au guichet.

L'opération ainsi réalisée a entraîné la disparition du réseau comptable de l'Établissement, remplacé par une agence comptable, regroupée à Paris et confiée à un trésorier-payeur-général.

Elle n'a été rendue possible que par la création d'un atelier mécanographique moderne équipé d'un ordinateur Gamma 10.

Le fonctionnement de ce nouveau système centralisé donne toute satisfaction par sa parfaite régularité.

2 – Au paiement des prestations de la C. G. P.

Dans l'ancienne organisation, chaque quartier d'Inscription Maritime recevait, vérifiait, décomptait et payait les feuilles d'accident et de maladie déposées à ses guichets par ses ressortissants. Ce

système avait de plus en plus de difficultés à faire face, avec des effectifs en personnel au mieux stabilisés, à l'afflux croissant des demandes de remboursement de prestations. Des retards, de plus en plus importants, se multipliaient et entraînaient le mécontentement des populations maritimes.

Dès la fin de 1962, l'E. N. I. M. créa, pour redresser cette situation, à Paris, un centre de liquidation des prestations. Un deuxième centre fut ouvert, en novembre 1964, à St-Servan-sur-Mer, dans les locaux rendus libres par le départ, à Bordeaux, de l'École des Administrateurs de l'Inscription Maritime.

Les quartiers continuent à recevoir les feuilles de maladie déposées par leurs ressortissants, vérifient les droits mais les transmettent, ensuite, au centre de rattachement.

Celui-ci établit les décomptes, puis en assure le paiement direct aux bénéficiaires, sans aucun frais, par virements postaux ou bancaires ou par mandats-cartes payables à domicile.

L'établissement des décomptes, des titres de paiement et des pièces annexes est effectué avec un parc de 17 machines facturières électroniques à calculateurs à transistors, incorporés, qui perforaient simultanément des bandes, exploitées ensuite sur ordinateur, pour les déclarations des honoraires des praticiens.

La mise en service des centres a permis de faire face à l'augmentation des dossiers déposés – 4 000 par jour – d'uniformiser et d'améliorer les délais de remboursement qui, dans les périodes normales, n'excèdent pas 10 jours à compter de la date d'arrivée des feuilles dans les Centres.

Les réformes envisagées dans la gestion

Outre le perfectionnement, en suivant de très près l'évolution des techniques, des méthodes de règlement des pensions et des prestations, l'E. N. I. M. se préoccupe d'étendre la modernisation de ses moyens, jusqu'alors limitée aux dépenses, à son service de recettes.

Dans ce but, la création à St-Servan d'un centre mécanisé, chargé du recouvrement pour la métropole des cotisations et taxes dues par les marins et armateurs, devrait intervenir dès cette année. L'existence d'un tel centre améliorera certainement le contrôle des services valables pour les pensions et permettra de suivre de plus près les rentrées.

Convient-il, à l'issue de ce « survol » du régime particulier des marins, de faire des prévisions sur son « devenir » ?

Ce serait, sans doute, présomptueux, dans les circonstances actuelles.

Mais il est permis d'observer que l'E. N. I. M. est une des très rares créations de l'Ancien Régime à s'être perpétuées jusqu'à nos jours. S'il fut le premier des systèmes de protection sociale, il a

toujours su s'adapter, à travers trois cents ans d'histoire, aux conditions successives d'exercice du métier de marin.

C'est dans ce pragmatisme et dans sa faculté d'assimilation des techniques modernes de la gestion qu'il faut chercher l'explication de sa réussite auprès des populations maritimes qui n'ont cessé de lui manifester un attachement profond.

LES NAVIRES



LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE

(Armement et construction navale)

La vocation maritime d'un pays ne peut-elle se mesurer à l'étendue de ses côtes et à l'importance de ses relations avec l'outre-mer ? S'il en est ainsi, la vocation de la France ne devrait être contestée par personne. Elle est pourtant trop souvent méconnue dans de nombreux milieux. Il n'est donc pas sans intérêt de faire mieux savoir comment ceux qui vivent de la mer - armateurs, marins, constructeurs de navires - contribuent à la prospérité et à l'indépendance du pays.

Au moment où la plupart des pays maritimes s'évertuent à encourager leur Marine Marchande, et où les pays dépourvus de flotte et de chantiers navals cherchent à s'en doter, le gouvernement français se devait d'affirmer une fois de plus sa volonté de maintenir au service de la nation ces deux activités complémentaires et solidaires, que sont l'armement au commerce et la construction navale. La politique récemment définie ne vise à rien d'autre qu'à les aider à surmonter les difficultés qu'elles connaissent et qui sont dues à leur nature même : avec des prix de revient formés principalement par des facteurs nationaux, elles doivent vendre la totalité de leurs services ou de leurs produits aux prix résultant de la compétition internationale.

1. - La flotte de commerce

C'est par mer que se font la moitié des échanges extérieurs de la France, mais notre flotte de commerce n'en assure qu'une trop faible fraction.

Elle ne pourra surmonter la crise qui la frappe qu'en rapprochant ses conditions d'exploitation de celles de ses concurrents.

a) Si la France vient au 4^e rang dans le monde pour son commerce extérieur (soit 6 % des échanges mondiaux), et si 55 % de ses échanges extérieurs s'effectuent par voie de mer, sa flotte n'est que de 5 millions de tjb soit un peu plus de 3 % d'une flotte mondiale de 160 millions de tonneaux de jauge brute.

Dès lors il n'est pas surprenant que la participation du pavillon français à notre commerce maritime soit médiocre. Qui plus est, elle se dégrade constamment, car notre tonnage est resté presque constant depuis plusieurs années tandis que le tonnage mondial s'accroissait régulièrement, de même que le volume de notre commerce extérieur. Il en est résulté une diminution à la fois de l'importance relative de notre flotte, tombée du 5^e rang en 1955 au 10^e rang à l'heure actuelle, et de sa participation à notre commerce maritime, réduite de 63 % en 1960 à 42 % à l'heure actuelle, et même à 34,5 % si l'on fait abstraction des hydrocarbures. Encore ce taux moyen masque-t-il des déficiences beaucoup plus graves puisque, pour les seules exportations de marchandises diverses à destination des pays étrangers hors zone franc, le taux de couverture n'est plus que de 13 %.

Les conséquences immédiates sur la balance des comptes en sont sensibles. Le déficit est passé de 96 millions de dollars en 1960 à 122 millions en 1965 et l'évolution naturelle devrait le majorer très lourdement si aucune mesure n'était prise pour redresser la situation. Mais les conséquences lointaines peuvent être plus redoutables encore, s'il est vrai que la marchandise suit le pavillon.

Les causes de cette situation ont été maintes fois analysées. L'armement français, orienté depuis longtemps de façon privilégiée vers les liaisons impériales, s'est trouvé brusquement devant la nécessité d'affronter la compétition internationale à laquelle il n'était préparé ni par ses structures, trop dispersées, ni par ses conditions d'exploitation, plus onéreuses que celles des armements concurrents d'outre-mer et même européens.

Au même moment, le climat de libéralisme qui prévalait dans le commerce maritime mondial s'est profondément modifié et de nombreux Etats ont cherché, par des mesures discriminatoires, à réserver à leur pavillon la plus grande part de leur commerce maritime.

C'est assez dire les difficultés qu'éprouvent nos armements à trouver des marchés nouveaux se substituant à ceux qu'ils ont dû laisser à la concurrence étrangère dans les pays neufs.

b) Les pouvoirs publics n'ont pas manqué de réagir pour appuyer les efforts des armements français qui, de leur côté se devaient de faire face.

Comme il a été dit dans la partie consacrée aux hommes, il fallait d'abord adapter aux exigences nouvelles le cadre même dans lequel s'exerce la profession maritime, en assouplissant les statuts sociaux, en rajeunissant le régime administratif, en perfectionnant la formation professionnelle des marins. En particulier, il va leur être possible de renoncer à naviguer avant d'avoir accompli 15 années de service, sans perdre leurs droits aux avantages offerts par l'Établissement des Invalides de la Marine, ce qui favorisera la carrière ouverte et la réintégration ultérieure dans une activité à terre.

Les conditions de l'exploitation maritime sont de leur côté en mutation profonde, qu'il s'agisse de la structure des entreprises ou du cadre dans lequel elles opèrent. Si le nombre des sociétés d'armement demeure élevé (146), on constate que, grâce aux liens financiers qui unissent un grand nombre d'entre elles, les 9/10 de la flotte appartiennent à 28 groupes, et la moitié du tonnage à 5 groupes seulement. Au surplus, des relations techniques et commerciales se multiplient entre armements français, ou armements français et armements étrangers, selon les affinités de trafic,

par nature de service ou par zone géographique. Des progrès restent néanmoins à accomplir dans certains secteurs, celui de la Méditerranée par exemple. A cette tendance à la coopération n'échappent pas, bien au contraire, les deux compagnies nationales, Compagnie Générale Transatlantique et Compagnie des Messageries Maritimes, qui se doivent de donner l'exemple.

Le milieu où s'exerce l'activité de notre armement subit aussi une évolution qu'il est possible, dans une certaine mesure, d'orienter en faveur de nos intérêts maritimes. Sur le plan national, c'est l'action entreprise pour mieux faire connaître par les utilisateurs, exportateurs notamment, les services qu'ils peuvent attendre de l'armement français. A cette fin, des groupes de travail ont été constitués, qui permettent à tous les professionnels (chargeurs, armateurs, intermédiaires) et à tous les services compétents d'échanger leurs informations et leurs vues, sous l'égide du Centre National du Commerce Extérieur. Sur le plan international, c'est à la fois la défense du pavillon dans les négociations commerciales ou financières avec l'étranger et la participation de la France à la lutte commune engagée par un certain nombre de puissances maritimes contre les pratiques discriminatoires, ou la prétention de certains pays de réglementer unilatéralement le trafic maritime. Cette attitude n'est nullement exclusive d'une grande compréhension à l'égard du désir légitime qu'éprouvent nombre de pays en voie de développement de constituer une flotte nationale, et la France n'hésite pas à les y aider, s'agissant notamment des pays francophones. Cette position n'écarte pas non plus la recherche vigoureuse, en liaison avec les mêmes puissances, d'une amélioration du régime des conférences maritimes qui soulève des critiques de plus en plus vives dans beaucoup de pays et dont l'existence même ne pourra être sauvegardée qu'au prix de réformes propres à désarmer ces critiques (procédure de règlement équitable des différends nés entre chargeurs et armateurs, admission de nouveaux membres etc...).

Enfin il convenait d'utiliser à plein les perspectives nouvelles qu'offre le progrès technique et qui constituent peut-être la meilleure chance de notre Marine Marchande. Les armements pondéreux et pétroliers ont pu spontanément y recourir parce qu'il offrait une rentabilité raisonnable en réduisant les charges relatives d'exploitation grâce au développement des tonnages et au recours à l'automatisation.

Il n'en était pas de même pour l'exploitation des cargos de ligne, du fait des sujétions qu'impose la desserte de nombreux ports souvent mal équipés, et où la déficience de notre armement a été considérée comme le problème majeur à résoudre.

dre (1). Les suggestions formulées, que les pouvoirs publics ont retenues, visent à réduire les charges qui pèsent sur l'armement en général et plus spécialement sur les lignes régulières. C'est ainsi qu'a été supprimée la taxe qui frappait les contrats d'assurance des navires de commerce ; que l'Etat prend désormais en charge une fraction des dépenses incombant aux armateurs en application du Code du Travail Maritime au titre des maladies et accidents survenus au personnel navigant ; que sera supprimé le versement forfaitaire de 5 % sur les salaires des marins, pour les navires considérés comme centres d'exploitation situés hors des frontières, si les efforts de concentration et de coopération rappelés ci-dessus sont développés dans toute la mesure jugée souhaitable ; c'est ainsi que le financement même des investissements est désormais facilité par un recours plus large au crédit (dans une limite pouvant atteindre 80 % des montants investis) et, s'agissant justement des cargos de ligne qui répondront aux meilleures normes de progrès technique et de rentabilité, par l'octroi d'une prime de modernisation dans la limite de 12 % du prix du navire (ces cargos, étant désormais jugés rentables, renonceraient pour l'avenir à recevoir l'aide annuelle à l'armement) ; c'est ainsi enfin que la recherche et surtout la recherche-développement se trouvent dotées de crédits accrus, qui permettront d'utiliser à plein les inventions de nos techniciens dans tous les domaines navals (sécurité, propulsion, manutention, cas des containers notamment, engins nouveaux tels que les aéroglisseurs etc...).

Ces encouragements ont déjà porté leurs premiers fruits : rajeunissement de la flotte, spécialisation, augmentation des tonnages unitaires, automatisation. On verra plus loin comment le progrès technique a été utilisé dans la conception de diverses catégories de navires construits dans les chantiers français. Quant aux objectifs du tonnage, qui devraient permettre globalement d'atteindre en 1970 6,6 millions de tonneaux, ils sont diversement en passe d'être réalisés : les commandes de minéraliers et de pétroliers dépassent

(1) L'exploitation des paquebots pose un problème particulier, tout spécialement sensible pour les compagnies d'économie mixte. Si le transport des passagers est, devant la concurrence de l'avion, en perte de vitesse, partout dans le monde, en revanche le développement des « car-ferries » ou navires transportant des voitures avec leurs passagers, et surtout celui des navires de croisières qui va de pair avec l'allongement des congés et le relèvement du niveau de vie, constituent une activité de substitution où la France peut prendre une place privilégiée.

Les efforts entrepris par notre armement, avec l'appui des pouvoirs publics, en liaison parfois avec les spécialistes de l'organisation des loisirs, témoignent le prix que les uns et les autres attachent à résoudre cette délicate question.

sent déjà les prévisions du V^e Plan ; celles des cargos, si elles sont encore insuffisantes, ont vigoureusement repris après trois ans de stagnation complète.

2. - La construction navale

L'afflux des commandes a complètement renversé la conjoncture que connaissaient nos chantiers navals depuis de nombreuses années et conduit à définir une nouvelle politique adaptée aux circonstances.

a) L'objectif essentiel des pouvoirs publics a toujours été de maintenir en France une industrie de la construction navale, considérée elle aussi et pour les mêmes raisons comme indispensable à l'indépendance nationale.

A plusieurs époques, un soutien financier a été accordé à cette industrie, lorsqu'elle était menacée dans son existence par une conjoncture mondiale défavorable. La dernière loi d'aide, toujours en vigueur, est celle de 1951.

Mais à partir de 1959, le gouvernement a défini les conditions nécessaires à l'amélioration de la productivité des chantiers, de façon à les rendre compétitifs et à alléger la charge que l'aide à la construction navale fait peser sur les finances publiques.

Un programme esquissé par le livre blanc de 1959, précisé par le IV^e Plan, puis complété en 1962 et 1964 prévoyait que, pour assurer une production subventionnée de 350 000 tonneaux de jauge brute compensés (1), des réductions d'effectifs portant sur 12 000 hommes (soit le tiers du personnel) devraient être opérées ; en vue d'encourager les efforts de conversion interne, des primes (aide spéciale temporaire) et des conditions de financement privilégiées (prêts du FDES) étaient prévues. Une nouvelle structure de la profession était proposée : elle visait à réduire d'ici à 1969 de 8 à 5 le nombre des établissements constructeurs de grands navires (plus de 3 000 tonneaux) par fusion entre sociétés et conversion des chantiers excédentaires.

Parallèlement, un programme de dégressivité par étape de l'aide à la construction navale était arrêté, qui tendait à en aligner le niveau sur celui de l'aide communautaire que les services de la

(1) Le tonneau de jauge brute compensé est le tonneau de jauge brute affecté d'un coefficient variable selon qu'il s'agit d'un paquebot, d'un pétrolier ou d'un cargo, et tel que la construction d'un tonneau de jauge brute compensé nécessite le même nombre d'heures de travail, quel que soit le type de navire considéré.

commission économique européenne préconisaient de leur côté.

Ce programme est en voie d'accomplissement intégral tant en ce qui concerne les concentrations que les réductions d'effectifs. Les opérations de fusion réalisées, la dernière étant celle du Trait avec la Ciotat, permettront de réduire à 5, comme prévu, le nombre des grands chantiers de construction navale. La déflation des effectifs a bien touché 12 000 personnes ; elle ne s'est accompagnée malheureusement que d'une conversion insuffisante et a provoqué de trop nombreux licenciements.

Tirant la leçon de cette constatation, le gouvernement a décidé par décret du 26 avril 1966, l'octroi d'une prime pour les investissements qui permettront de reclasser les personnels de la construction navale des chantiers de Port-de-Bouc, du Trait, du Havre (conversion externe), et a prorogé jusqu'au 1^{er} janvier 1968 les mesures de soutien en faveur des programmes de conversion interne.

b) L'activité des chantiers s'est depuis peu redressée d'une façon spectaculaire : les carnets de commandes sont désormais garnis pour deux ans en moyenne ; l'afflux de commandes nouvelles qui, on l'a vu, provient principalement de l'armement français, favorisé par le progrès technique, a été accentué par la politique des transports maritimes récemment définie par le gouvernement. Après avoir été principalement exportatrice, l'industrie de la construction navale travaille désormais en majorité pour l'armement français, lui-même industrie presque exclusivement exportatrice.

Est-ce à dire que le problème des chantiers navals soit définitivement réglé ? Il n'en est rien. La situation financière de nombreux établissements demeure précaire. Au début de l'année dernière, certains chantiers se sont trouvés aux prises avec des difficultés insurmontables. Seule l'action du gouvernement a permis de sauver l'activité industrielle de l'ancienne Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée et de préserver l'emploi dans les trois établissements qu'elle possédait à la Seyne et au Havre. Au surplus, le rythme des commandes navales est sujet à des à-coups périodiques. De son côté, la concurrence extérieure, notamment japonaise, ne désarme pas et poursuit l'amélioration de sa productivité. Enfin, le niveau de l'aide doit continuer à s'abaisser à la fois pour des raisons d'ordre budgétaire et pour répondre aux obligations du Traité de Rome. (Il doit d'ici peu d'années être ramené au taux de 10 % du prix du navire, selon la proposition d'aide « communautaire » formulée par les

services du Marché Commun et actuellement en discussion).

Le gouvernement se doit donc de définir de nouveau et de faire connaître sa politique devant la conjoncture actuelle.

Le V^e Plan a déjà préconisé un accroissement annuel de la production de 4 % l'an et le budget 1967 suit sur ce point cette recommandation ; il a insisté sur les soutiens de toute nature qu'il convient de renforcer pour rendre plus faciles les opérations de conversion interne et externe. On a vu plus haut qu'une disposition originale vient d'être adoptée dans cet esprit en faveur de certaines conversions externes. La question du financement de deux très grandes firmes, capables de navires de plus de 200 000 tonnes, l'une à Saint-Nazaire, l'autre à la Ciotat, a été soigneusement considérée. Si le financement de la première est d'ores et déjà assuré, celui de la seconde est en cours d'étude. Elles permettront non seulement de répondre à la demande croissante de navires de ces tonnages, mais d'améliorer de façon décisive la productivité des chantiers.

On doit se demander s'il ne convient pas d'aller plus loin dans la voie de la coopération. A l'heure où les regroupements se multiplient dans divers pays pour donner aux chantiers navals une assiette commerciale, industrielle et financière plus large, la structure de la profession française, malgré les progrès accomplis, n'est peut-être pas la plus efficace.

Pour en juger, le gouvernement a décidé à la fin de l'an dernier qu'un groupe de travail, où les divers ministères intéressés échangeraient leurs vues avec les professionnels eux-mêmes (dirigeants et salariés), devrait examiner sous ses divers aspects le problème de la compétitivité des chantiers. Ce groupe doit présenter prochainement des propositions ; les pouvoirs publics en tireront, dans les plus brefs délais, les conclusions nécessaires. Il n'est évidemment pas possible de préjuger ce que seront ces conclusions. On peut cependant sans risque estimer qu'elles ne pourront pas ignorer les différents regroupements de firmes déjà opérés, ou en voie de l'être, dans tous les grands pays constructeurs.

La volonté du gouvernement, affirmée une fois de plus, de sauvegarder l'industrie de la construction navale comme celle des transports maritimes, ne peut naturellement pas dispenser les dirigeants ou les exécutants des efforts nécessaires pour que, dans toute la mesure où elles dépendent d'eux, les

conditions d'exploitation s'alignent dans les meilleurs délais sur celles de la concurrence.

Rien ne pourrait justifier une politique qui aurait pour objet, ou même simplement pour effet, de les soustraire à cette obligation.

Le dynamisme des responsables, le génie inventif des ingénieurs, la qualité du travail accompli ou du service rendu, ouvrent au contraire des perspectives de développement et de prospérité

pour l'une et l'autre de nos deux industries maritimes.

L'objectif sera atteint quand la flotte de commerce et la construction navale, sans une assistance anormale de l'État, seront pleinement au service du pays, pour appuyer son rayonnement en temps de paix, pour assurer sa survie en cas de crise, en un mot pour permettre à la France, quoi qu'il arrive, d'assumer son destin.