



SOMMAIRE

ÉDITION SPÉCIALE "MARION-DUFRESNE"

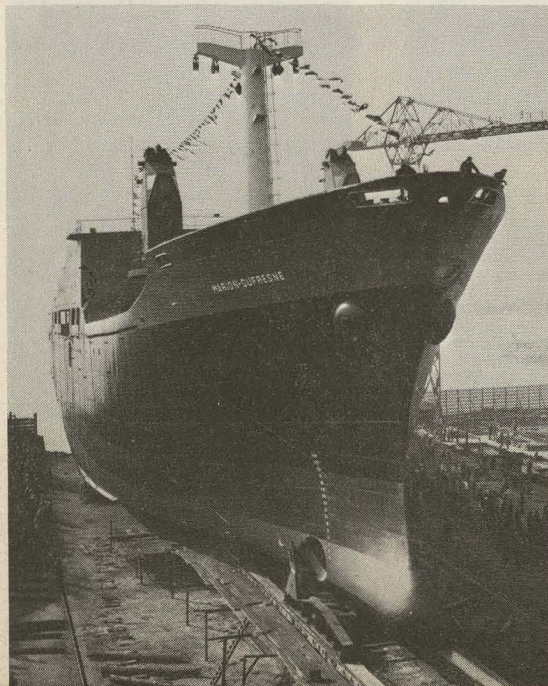
Le lancement du "MARION-DUFRESNE"	1
Dernières nouvelles	1
Caractéristiques du navire-ravitailleur des TAAF	2
Quelques détails techniques sur le lancement	3
Marc Joseph Marion-Dufresne, grand marin du XVIII ^e siècle	4
Relation d'un séjour forcé aux îles Crozet en 1826	5-6

Le droit maritime - Caractères juridiques et réglementations propres aux industries maritimes (suite)	7
Les mots croisés maritimes	7
Quels sont ces navires ?	7
Les échos	8
Le tableau d'affichage : Comité Central d'Entreprise	8

ÉDITION SPÉCIALE "MARION-DUFRESNE"

LE HAVRE, 16 MARS 1972

Après 600.000 heures de travail : le lancement



Ci-contre : le "Marion-Dufresne" glisse vers son élément, quelques secondes après le baptême. A droite, la marraine, Mme Pierre Messmer, les bras chargés de fleurs, avec à ses côtés MM. Pierre Messmer, Ministre d'Etat ; Gilbert Fournier, Président des Chantiers ; Pierre Rolland, Administrateur Supérieur des TAAF ; Gilbert Grandval, Président des Messageries Maritimes.

Toutes les conditions préalables à un bon lancement étaient réunies : un soleil aimable, ni trop chaud ni trop faible ; un décor agréable avec pour centre une belle coque déjà revêtue d'une livrée noire et grise, égayée par les étamines multicolores du grand pavais ; une assistance nombreuse et de bonne humeur, curieuse de voir s'accomplir les rites un peu mystérieux et toujours émouvants de la descente du navire à la mer.

Et l'opération réussit à merveille : aux accents de l'hymne national, après le geste net et précis du jet de la bouteille de champagne par la marraine, Mme Pierre Messmer, le "Marion-Dufresne" glissa, plein d'aisance, sur sa coulisse et alla s'immobiliser très vite, bien assuré, dans son élément, face au chantier de Gravelle.

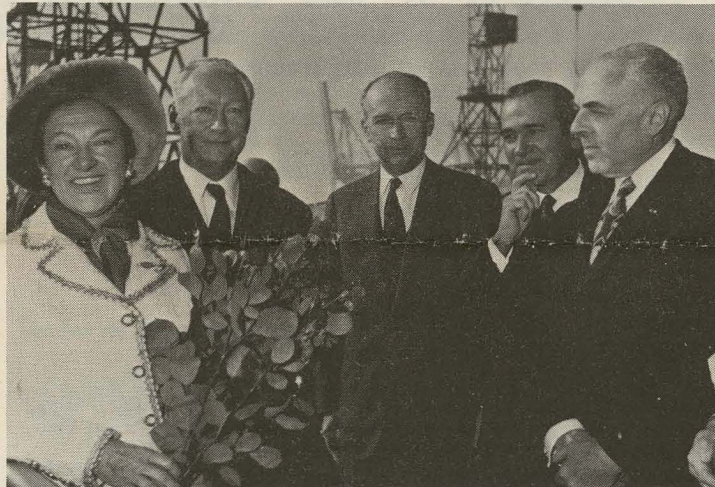
Il devait gagner, un peu plus tard, avec l'aide de deux « Abeilles » du port, son quai d'armement de Harfleur, où il doit être terminé pour la fin de cette année 1972.

La cérémonie se déroula en présence de M. Pierre Messmer, Ministre d'Etat, chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer, et réunit de nombreuses personnalités autour de MM. Gilbert Grandval et Gilbert Fournier, Présidents respectivement de la Compagnie des Messageries Maritimes et des Ateliers et Chantiers Réunis du Havre et de la Rochelle-Pallice, ainsi que M. Roger Carour, Directeur Général des Messageries Maritimes et M. Jacques Tessandier, Président-Directeur Général des Ateliers et Chantiers du Havre. Parmi les personnalités, citons également M. Pierre Rolland, Administrateur Supérieur des

Terres Australes et Antarctiques Françaises ; M. Valabrègue, Président du Conseil Consultatif du Territoire (TAAF) et Président du Conseil d'Administration de l'Organisation Scientifique des Territoires d'Outre-Mer ; M. Jean Robert, Directeur de la Flotte de Commerce et de l'Équipement Naval au Secrétariat Général de la Marine Marchande. Les Autorités de la Région et d'éminentes personnalités du monde scientifique français honoraient également de leur présence la célébration de cet événement maritime.

les Ateliers et Chantiers du Havre, ainsi que leurs nombreux sous-traitants de la région, l'intérêt non moins grand de fournir des centaines de milliers d'heures de travail « un travail qui est bien dans leur vocation ». La marraine reçut ensuite les compliments et les remerciements de M. Fournier pour la façon brillante dont elle s'était acquittée de sa mission.

C'est également vers la marraine que se tourna M. Gilbert Grandval pour lui dire combien il était sensible à l'honneur qu'elle avait fait aux Message-



Un déjeuner réunit ensuite cent cinquante personnes environ, face à la mer, dans la grande salle du Club des Régates à Sainte Adresse.

Trois allocutions y furent prononcées.

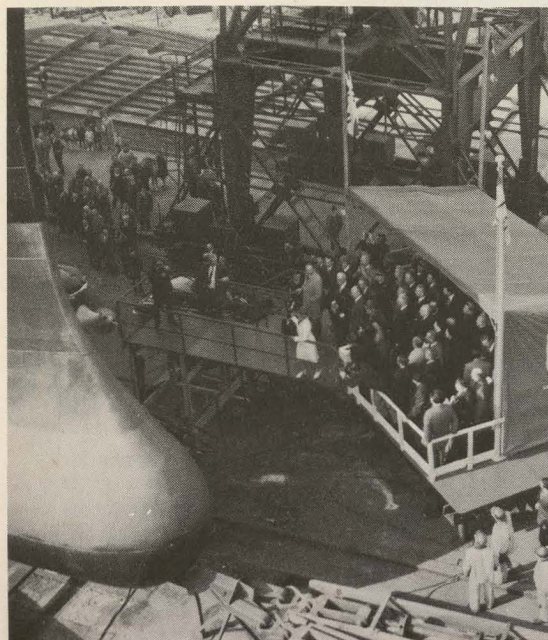
M. Gilbert Fournier, Président des Chantiers, remercia d'abord le Ministre des D.T.O.M. d'honorer la cérémonie de sa présence puis, tourné vers le Président des Messageries Maritimes, il lui dit combien il lui était reconnaissant d'avoir confié à sa Société la construction du "Marion-Dufresne", navire remarquable par ses caractéristiques et la double mission à laquelle il est destiné. A l'intérêt technique indiscutable de cette réalisation, s'ajoute pour

ries Maritimes en acceptant de donner au "Marion-Dufresne", et avec quelle élégance, le baptême traditionnel. Et, s'adressant à M. Pierre Messmer, il ajouta « permettez-moi aussi, M. le Ministre et cher ami, de vous dire toute ma reconnaissance pour l'éminent témoignage d'intérêt et de sympathie que constitue votre présence ici, aujourd'hui ».

Saluant ensuite les personnalités présentes, et tout d'abord M. l'Administrateur Supérieur Rolland, dont il rappela « toute la vigilante attention qu'il a apportée à ce navire appelé à desservir les territoires placés sous sa responsabilité directe », M. Gilbert Grandval affirma le plaisir qu'il avait à se trouver au Havre, et à y retrouver des

(Suite p. 2)

Ci-dessous : l'instant précis du baptême : Madame Pierre Messmer, de la tribune d'honneur, lance la bouteille de champagne sur l'étrave.



En bas : une vue de la tribune, alors que la masse de la grande coque vient de commencer sa descente à la mer.



DERNIÈRES NOUVELLES

DEVANT LA PRESSE JAPONAISE
M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL
DÉGAGE LES PERSPECTIVES
DE LA COMPAGNIE DANS LE
DOMAINE de la CONTENEURISATION
EUROPE - EXTRÊME-ORIENT

Lors d'une récente visite au Japon, notre Directeur Général, M. Roger Carour, a reçu, le 19 avril dernier, les représentants de la presse spécialisée japonaise auxquels il a exposé les prochaines étapes du développement des services conteneurisés de la Compagnie en Extrême-Orient.

C'est ainsi qu'il devait annoncer que des négociations se poursuivaient en vue de l'intégration, au « Trio Group », du porte-conteneurs « Korrigan » de 2.500 unités de 20 pieds, actuellement en cours de construction en Allemagne pour le compte de notre Compagnie.

M. Roger Carour précisa également que le « Service conteneurisé Méditerranée/Extrême-Orient », créé de concert par la Compagnie, la C.M.C.R., les armements japonais N.Y.K. et Mitsui OSK, les compagnies italiennes Lloyd Triestino et Flotta Lauro, et communément appelé « Club Méditerranée », deviendrait opérationnel le 31 octobre prochain avec le premier voyage du porte-conteneurs « Medariana » (1). Dans le courant de l'année 1973, lorsque la mise en place de l'infrastructure sera achevée, le « Service conteneurisé Méditerranée/Extrême-Orient » offrira à la clientèle, au départ de Marseille, de Gênes, et sans doute de Barcelone, des départs tous les 24 jours.

Cette expansion des services conteneurisés exige un accroissement sensible du parc de conteneurs de la Compagnie. Des commandes importantes ont été passées, notamment en France, où 480 unités de 40 pieds et 1.200 de 20 pieds sont en cours de réalisation, ainsi qu'au Japon où Mitsubishi Heavy Industries doit livrer 500 autres de 20 pieds en novembre prochain. Cela afin que des conteneurs se trouvent disponibles aux deux extrémités de la ligne dès le début de son fonctionnement.

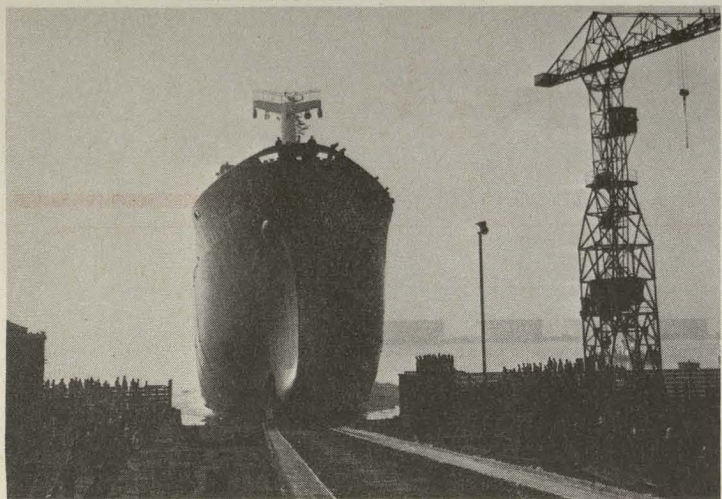
Notre Directeur Général devait aussi révéler que des pourparlers étaient en cours avec le groupe Elf-Union pour le transport du gaz naturel liquéfié entre l'Iran et le Japon et que, dans ce domaine, si les choses se précisaient, de nouvelles perspectives pourraient ainsi s'ouvrir aux activités de notre Compagnie.

La presse japonaise s'est fait largement l'écho de ces déclarations et les a unanimement interprétées comme la preuve de la vitalité de notre Compagnie et de son intention non seulement de maintenir la part très active qu'elle a toujours prise dans les courants des échanges entre l'Europe et le Japon, mais de l'étendre peut-être à d'autres secteurs.

(1) Il s'agit d'un des 3 navires du type Econships, portant 720 conteneurs affrétés pour deux ans par le « Club Méditerranée » à la C.M.C.R. en attendant que soient mis en ligne des porte-conteneurs intégraux de 1.200 à 1.300 conteneurs chacun.

*
* *

Dans notre prochain numéro, nous publierons un reportage photographique détaillé de la visite de notre Directeur Général au Japon.



amis, soit qu'ils y fussent fixés comme M. Augustin Normand, soit venus spécialement, et en particulier le Conseiller Merveilleux du Vignaux, auteur d'un sagace Livre blanc, en 1959, qui fit date par sa suggestion que les grands chantiers français soient ramenés au nombre de 4 ou 5. Ce qui fut confirmé par les faits dans les années qui suivirent et le Havre en offre un exemple réussi.

Le Président des Messageries Maritimes rappela ensuite l'attachante personnalité de Marion-Dufresne, (1) découvreur de deux archipels dans le sud de l'Océan Indien. Le premier appartient aujourd'hui à l'Afrique du Sud, avec une île nommée « Marion » par le grand Cook soucieux de rendre hommage à son émule français; le deuxième est inscrit sur nos cartes sous le nom de Crozet, lequel n'était pourtant que le second de Marion-Dufresne : « il est donc pleinement justice, puisqu'en dehors de l'île Marion qui n'est pas française, aucune des îles de ce secteur ne porte son nom, que le navire appelé à les relater à la France rappelle la mémoire de celui qui les a trouvées ».



Après le lancement, les personnalités quittent la tribune d'honneur, la marraine en tête. A l'arrière plan, on reconnaît MM. Gilbert Grandval et Roger Carour.

Ne s'attardant pas sur les caractéristiques techniques, déjà connues des assistants (2) M. Gilbert Grandval s'attacha à souligner le sens qu'il faut accorder à ce nouveau navire :

— « parce que c'est la première fois que la France construit spécialement un navire pour les Terres Australes et Antarctiques Françaises », ce qui prouve l'intérêt que le pays prône

désormais à ces terres lointaines, de valeur stratégique indiscutable, aussi bien que scientifique. Ce fut l'occasion de rappeler brièvement l'historique de vingt années de liaison entre la Fran-

ce et ses Terres Australes, assurées par des navires battant pavillon des Messageries Maritimes. L'occasion aussi de saluer « tous ceux qui, navigants et membres de la mission, à bord du « Gallieni », et tous ceux qui à Kerguelen, à Crozet, à la Nouvelle Amsterdam, c'est-à-dire à 16.000 kms d'ici, pensent qu'un nouveau navire est né pour eux ».

— Mais le « Marion-Dufresne » ne sera pas seulement un lien régulier et parfaitement adapté entre la France et ses établissements de l'Océan Austral ou Antarctique, il sera aussi un navire de recherches scientifiques et océanographiques.

La relève des missions s'accompagne déjà d'observations de

cette nature en cours de voyage. Avec cette nouvelle unité, ces travaux pourront être poussés plus loin et dans de meilleures conditions puisqu'elle sera dotée d'un équipement approprié.

Après avoir donné un aperçu de ce que sera cet équipement (3), M. Gilbert Grandval ajouta :

« Ainsi grâce au « Marion-Dufresne », ce ne sont pas seulement les îles qui seront mieux desservies et mieux équipées, c'est également l'Océan qui sera mieux connu. Cela aussi est un digne prolongement de l'esprit de découverte qui animait le courageux navigateur, dont il porte le nom ».

Enfin, le Président des Messageries Maritimes montra comment le nouveau navire est un

autre symbole, celui de la persévérance et du renouveau de la Compagnie.

« Persévérance, parce que si les négociations relatives à la construction et au frètement furent difficiles, si même le profit retiré de ce service ne fut jamais grand, elle a toujours tenu à l'assurer, considérant que c'est son rôle dans cette partie de l'hémisphère sud.

« Renouveau, parce que cette Compagnie est en pleine reconversion et que tout navire qui entre dans sa flotte est plus que jamais le signe de ses ambitions et de sa volonté d'adaptation.

(3) Voir article ci-dessous.



À gauche : le Président Gilbert Grandval prononce son allocution à la fin du déjeuner au Club des Régates ; à droite, le Ministre d'Etat, M. Pierre Messmer, s'adresse à son tour à l'auditoire de plus de cent cinquante personnes.



CARACTERISTIQUES DU NAVIRE RAVITAILLEUR DES TAAF

INSTALLATIONS POUR TRAVAUX SCIENTIFIQUES ET Océanographiques

Le navire sera équipé de :

- un P.C. scientifique;
- un treuil d'hydrologie avec un laboratoire;
- deux tangons pour remorquage d'appareils;
- un treuil d'océanographie;
- deux locaux climatisés et réfrigérés destinés à la conservation des échantillons;
- un système de prélèvement de « carottes »;
- une potence pour relevage de filets à plancton;
- un sondeur scientifique;
- cinq laboratoires sous forme de conteneurs;
- un appareillage de télévision permettant de suivre depuis la timonerie, les travaux océanographiques sur la plage AR.
- un puits Martinis.

Pour le maintien en travaux océanographiques, le navire est équipé de deux propulseurs transversaux (un à l'avant et un à l'arrière) d'une poussée de 5 900 kg environ chaque. Au centre du navire, il est prévu un laboratoire destiné aux travaux de gravimétrie.

ENGINS DE MANUTENTION

Les engins de manutention seront :

- une bigue de 40 t;
- deux grues de 5 t - portée : 12 m;
- une grue de 10 t - portée : 13,650 m;
- deux cornes de charge de 5 t.

AUTOMATISATION

Le navire sera automatisé de sorte qu'il n'y ait personne de quart dans la machine.

La commande de la propulsion se fera de la passerelle ou de la cabine de contrôle.

Il y aura une inscription automatique des alarmes à la timonerie et à la cabine de manœuvre. Il est également prévu un enregistreur de manœuvre.

PROPULSION

La propulsion du navire est assurée par :

- 2 moteurs Diesel non réversibles Semt-Pielstick type 8 PC 2 L 400 d'une puissance maximum normale unitaire de 4 000 ch. à 520 tr/mn chaque et qui seront utilisés à 3 200 ch. 500 tr/mn;
- un réducteur à double entrée et une sortie, chacun des arbres d'entrée est équipé d'un accouplement hydraulique type Vulcan;
- un ensemble de ligne d'arbre avec hélice à ailes orientables et réversibles.

PRODUCTION D'ELECTRICITE

La production d'électricité sera assurée par :

- 3 groupes Diesel alternateurs principaux de 560 kW;
- 2 alternateurs attelés aux moteurs principaux de 800 kW;
- 1 groupe Diesel alternateur de secours de 130 kW.

TRANSMISSIONS EXTERIEURES

Le navire sera équipé de :

- une station radio télégraphique et téléphonique complète avec auto-

alarme;

- un radiogoniomètre.

APPAREILS DE NAVIGATION

Il sera prévu :

- un radar de 10 cm;
- un radar de 3 cm;
- un sondeur portée 1 100 m;
- un gyro-compas;
- un pilote automatique;
- un loch électrique.

Le Marion-Dufresne est destiné à un double usage :

- ravitaillement des Iles Australes;
- travaux scientifiques et océanographiques.

Sa mission essentielle sera de desservir régulièrement à partir de France ou de La Réunion, les bases des Terres Australes Françaises.

Le navire transportera le personnel, le matériel et les approvisionnements nécessaires à la vie des hommes et à l'exploitation des installations.

Il effectuera :

- pendant l'été austral : des voyages avec fret et passagers pour la relève des bases;
- au printemps et à l'automne austral : des voyages postaux sans fret.

Le navire disposera d'installations spéciales pour des travaux scientifiques et océanographiques, qui seront effectués soit au cours des voyages aux Iles Australes, soit au cours de voyages particuliers pendant l'hiver austral.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Longueur hors tout	112,30 m
Longueur entre perpendiculaires	101,60 m
Largeur hors membres	18,50 m
Creux au pont supérieur	11,80 m
Tirant d'eau en charge	6,30 m
Port en lourd correspondant	3 900,00 t
Volume « balles » des cales et entrepôts	3 600,00 m ³
Volume des soutes à fret frigorifiques	100,00 m ³
Volume total des soutes à gas-oil	750,00 m ³
Capacité des soutes et ballasts à fuel-oil	1 000,00 m ³
Capacité des soutes et ballasts à Diesel-oil	335,00 m ³
Capacité des soutes et ballasts à eau douce	440,00 m ³
Distance franchissable (en charge à 15 nœuds) ..	12 000 milles
Vitesse d'exploitation	15 nœuds environ

PERSONNES TRANSPORTEES

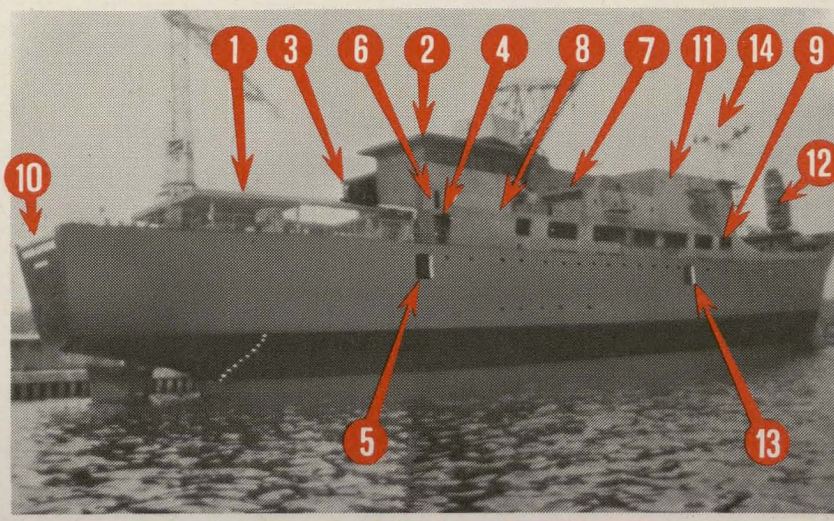
Etat-Major et Equipage : 12 officiers, 8 maîtres, 17 matelots. Total : 37. 83 passagers, 21 journaliers. Total : 104. Soit un effectif total de 141 personnes.

INSTALLATIONS PARTICULIERES

A l'arrière, une plate-forme permettra l'envol et l'appontage d'un hélicoptère.

Il aura deux fortes vedettes de remorquage pour travaux océanographiques.

1. Plateforme pour hélicoptère Alouette III, pouvant recevoir 2 conteneurs de dix tonnes.
2. P. C. scientifique qui recevra tous les enregistreurs et permettra sur l'angle arrière tribord la surveillance et la direction des opérations (carottage, dragage de roches).
3. Hangar-hélicoptère pouvant recevoir une « Alouette III » ou deux « Alouette II ».
4. Sortie arrière de la coursive tribord qui permettra le passage d'un élévateur à fourche pour la manutention des colis des cales avant vers la plateforme d'hélicoptère.
5. Sabord latéral de la traverse arrière d'embarquement des vivres.
6. Porte d'accès au groupe électrogène de secours.

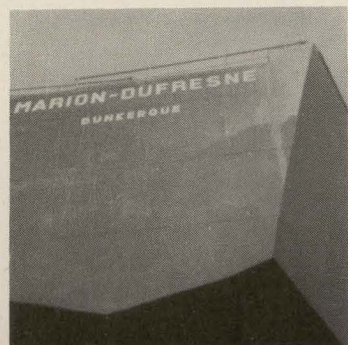


7. Pont E, niveau des embarcations de sauvetage.
8. Pont D, (Officiers) niveau des deux vedettes-remorqueurs.
9. Emplacement du treuil d'hydrologie.
10. Arrière arrondi permettant la remontée des filets de chalutage.
11. Pont F ou pont-passerelle.
12. Grue de cinq tonnes.
13. Sas d'embarquement de combustible.
14. Mâtère bigue de 40 tonnes.

(documentation fournie par le Commandant Bilhaut).

1 - Voir article « Marc-Joseph Marion-Dufresne, grand marin du XVIII^e siècle » en page 4.

2 - Nous donnons, ci-après, de plus amples détails sur le navire et son lancement.



M. Gilbert Grandval brossa alors le tableau de vaste programme de rénovation et de diversification des activités de la Compagnie à la Licorne :

— Au cours des trois dernières années elle a non seulement mis en service six cargos pour ses lignes de l'Océan Indien et du Pacifique, mais aussi son premier porte-conteneurs, le « Kangourou » et son premier transporteur de gaz, le « Mariotte ».

— Elle a actuellement en construction :

En France : un méthanier de 40.000 m³ pour le transport de gaz liquéfiés entre le port algérien de Skikda et Fos;

En Allemagne : un porte-conteneurs de 34.000 tonnes de port en lourd pour le trafic d'Extrême-Orient;

Au Japon : un pétrolier et un pétrolier-minéralier de 260.000 tonnes chacun;

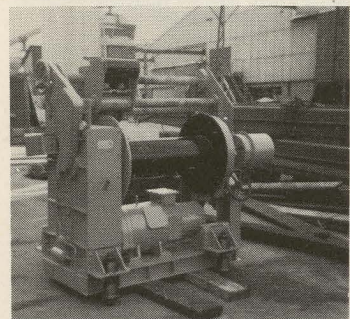
En Norvège : un troisième pétrolier, de 283.000 tonnes (celui-ci appartiendra à un armateur américain mais n'en est pas moins destiné à renforcer la flotte de la Compagnie, puisque celle-ci l'a affrété coque nue pour 15 ans).

Grâce à ces navires qui s'ajouteront à une flotte de cargos classiques de plus de 30 unités et qui vont élargir considérablement son champ d'exploitation, la Compagnie, qui disposait de 350.000 t. de port en lourd à la fin de 1969, dont 50.000 tonnes de paquebots et aucun pétrolier, aura, en 1975, environ 1.320.000 tonnes dont plus de 800.000 tonnes de pétroliers et aucun paquebot. C'est dire qu'elle aura pratiquement quadruplé sa capacité de transport en marchandises, mais qu'elle l'aura aussi profondément transformée.

Après avoir rappelé les diverses dispositions novatrices prises ces dernières années sur le plan terrestre, à savoir la constitution de la Société Commerciale Transocéanique des Conteneurs (SCTC) et la fondation de la Compagnie Française de Distribution Physique (DIP) ainsi que la prise de contrôle de la Compagnie Limouzy, importante affaire de transport et de transit, à Mazamet, le Président Gilbert Grandval évoqua d'autres projets.

Il signala la commande, avec l'accord des autorités de tutelle, de deux navires roll-on/roll-off pour le réseau du Pacifique, et ajouta :

Il nous faudra, en outre, rapidement un autre porte-conteneurs pour notre ligne d'Extrême-Orient, à partir de la Méditerranée, où la conteneurisation va également se développer très vite. Puis nous aurons encore besoin d'un navire de cette nature pour l'Afrique du Sud, ainsi que d'un petit feeder roll-on/roll-off pour un service local dans le Pacifique ».



Cet énorme treuil (l'échelle est donnée par le volant, à droite) permet l'enroulement de 6 à 8.000 m. de filin (suivant diamètre) pour les travaux à grande profondeur.

Il conclut alors :

« Je crois après cela que l'on ne peut vraiment pas douter de notre volonté et de notre agresseur commerciale, au meilleur sens du terme. C'est pourquoi, en voyant tout



à l'heure le « Marion-Dufresne » glisser majestueusement vers la mer, je ne pouvais m'empêcher de penser qu'il n'y a pas si longtemps ce n'était encore qu'un projet et que, demain, nos projets actuels seront, comme lui, devenus des réalités,

c'est-à-dire que la transformation de la Compagnie des Messageries Maritimes sera chose faite, en attendant que son expansion se poursuive et se développe encore, car rien n'est jamais achevé dans un organisme aussi plein de vitalité et

auquel incombe un rôle de premier plan au sein de la Marine Marchande Française ».

Le Ministre, M. Pierre Messmer, prononça une courte allocution pour féliciter tout d'abord les Ateliers et Chantiers

du Havre et les Messageries Maritimes de la belle venue d'un navire parfaitement adapté aux missions qui lui seront confiées, et en particulier la relève et les approvisionnements des bases françaises australes.

Il rappela que si, pendant plus d'un siècle et demi, ces terres lointaines furent inhabitées, leur importance n'a cessé de croître depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Leur situation justifie un intérêt stratégique certain, mais aussi et surtout un développement constant de la recherche scientifique, sans négliger une croissance économique encore peu apparente mais réelle et d'avenir : la pêche connaît un essor considérable dans les mers avoisinant les Kerguelen, et de plus il est possible qu'il se trouve dans le sous sol de ces îles des ressources intéressantes.

M. Pierre Messmer mit également l'accent sur les missions océanographiques qui seront confiées au « Marion-Dufresne ».

Il conclut en ces termes : *« J'espère que ce navire pourra être mis en service comme le demandait le Président Gilbert Grandval, le plus tôt possible, à la fin de l'année ou en tout cas début 1973, et qu'il servira longtemps et bien les Terres Australes, c'est-à-dire la France ».*

QUELQUES DETAILS TECHNIQUES SUR LE LANCEMENT DU MARION-DUFRESNE

(Notice aimablement communiquée par la Direction des Ateliers et Chantiers du Havre et de La Rochelle)

Au Chantier de Gravelle, le lancement d'un navire à la mer s'effectue par glissement sur deux glissières en bois, les « coulisses », convenablement graissées.

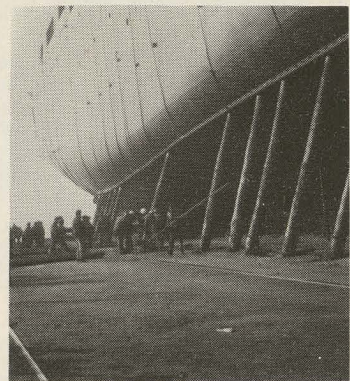
LE BERCEAU

Pour cette opération, le navire est placé dans un berceau en bois et c'est en réalité ce berceau qui glisse sur les coulisses solidement fixées à la maçonnerie de la cale de construction. Le berceau est divisé en plusieurs parties; chacune de ces parties est appelée « ber ».

Les bers sont répartis sur la longueur du navire de façon à uniformiser la charge sur les coulisses.

Chacun des bers se compose des « couëttes », des « ventrières » et des « colombiers ».

Les « couëttes » sont les pièces de bois placées sur les coulisses;



celles-ci ont été au préalable recouvertes d'une bonne couche de graisse.

Les « ventrières » sont les pièces de bois qui épousent les formes des flancs du navire.

Les « colombiers » sont celles qui, placées debout, relient les couëttes à la coque, lorsque les formes du navire s'affinent aux extrémités avant et arrière.

Le ber avant est spécialement renforcé, car lorsque le bateau entre dans l'eau, l'arrière, qui

commence à flotter, se soulève, et tout le poids de l'avant, est reporté sur le ber avant. On dit à ce moment que le navire « pivote ».

LES TINS, LES ACCORES, LES CLES

Le navire ne repose sur son berceau que peu de temps avant de commencer à glisser. Jusqu'au début des opérations de lancement, il porte sur un certain nombre d'appuis constitués par des empilages de pièces de bois massives, les « tins » placés sous lui.

Il est, en outre, soutenu par des étais, ou « accores », légèrement inclinés sur les côtés et à l'arrière.

LE GRAISSAGE

La veille, ou quelques jours avant le lancement, on a procédé au « graissage » des coulisses. On emploie, à cet effet, un corps gras spécial, appelé « Baskote », recouvert d'une couche de graisse ou « Slipkote ».

On profite de la marée basse pour graisser les parties de coulisses qui se trouveront sous l'eau et dont les extrémités, ont été dégagées au préalable de toute la vase qui les recouvrait.

LES OPERATIONS DE LANCEMENT

Elles consistent à faire passer le poids du navire, des tins et des accores sur le berceau, puis à libérer les retenues.

Elles se font dans l'ordre suivant :

1. Souage des coins et cassage des tins

Au commandement « Souage », le personnel enfonce des coins entre les couëttes et les ventrières, de façon à bien appliquer celles-ci sur la coque.

L'opération se termine au commandement « Tiens bon ».

Aussitôt après, les hommes passent sous le navire pour l'enlèvement des tins.

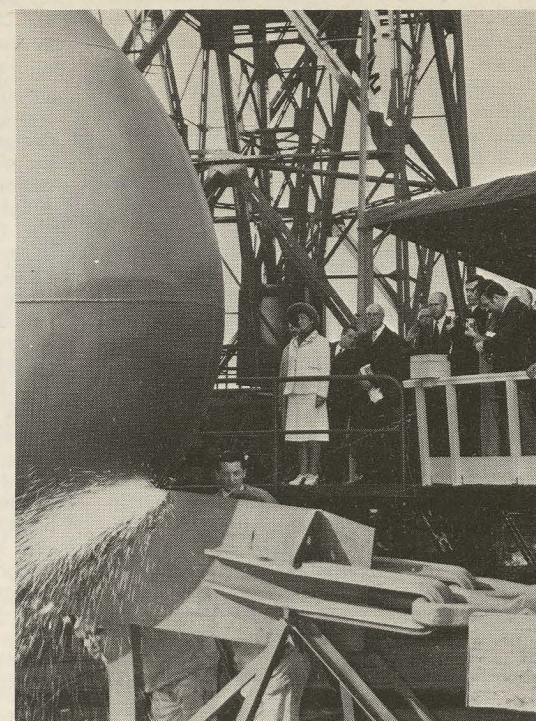
Cette opération se nomme « cassage des tins », car l'une des pièces de bois de l'empilage constituant chaque tin est spécialement destinée à être cassée, morceau par morceau, au pic et à la masse, ce qui permet ensuite de dégager les autres très rapidement.

Photo de gauche :

Quelques minutes avant le lancement, les accores sont enlevés, de façon que la coque ne repose plus que sur ses bers.

A droite :

Ce jet d'étincelles semble prolonger de quelques secondes l'éclaboussure provoquée par l'éclatement de la bouteille de champagne : la retenue métallique de l'avant est coupée au chalumeau. Le navire pourra alors s'ébranler.



2. Enlèvement des accores

Au commandement « Accores », ces dernières sont enlevées, ainsi que quelques tins de l'extrême avant qui avaient été conservés lors de l'opération précédente. Le navire repose alors sur ses bers.

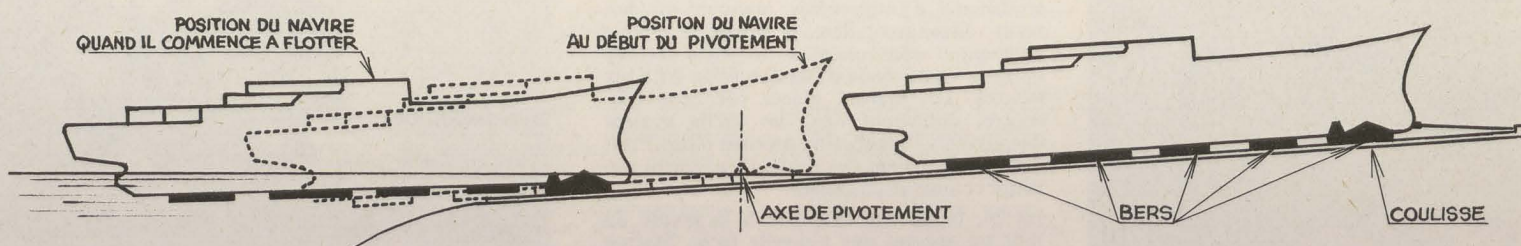
Par mesure de sécurité et pour rester maître de l'instant du départ, on installe, en outre, deux dispositifs de retenue :

3. Enlèvement des clés

Les clés sont enlevées simultanément, de chaque côté, au commandement « Clés ». La marraine est alors invitée à baptiser le navire puis à couper le ruban symbolique; en même temps, la retenue de l'avant est coupée au chalumeau.

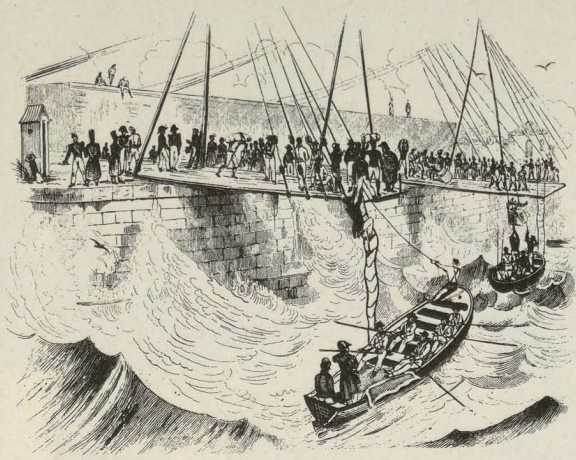
Le navire est libéré et glisse vers la mer.

Lorsque le navire flottera, il sera pris en charge par les remorqueurs qui le conduiront au poste d'armement où il sera achevé.



MARC-JOSEPH MARION-DUFRESNE GRAND MARIN DU XVIII^e SIECLE

à la
découverte
des Iles
Australes
(Prince-
Edwards,
Marion,
Crozet).



Le débarcadère de Saint-Denis (île Bourbon, devenue La Réunion) vers la fin du XVIII^e siècle.

Capitaine de Compagnie des Indes très jeune, Marion Dufresne commande dès 1761 le Comte d'Argenson, vaisseau de 16 canons armé en guerre et marchandises, avec Crozet comme Second. Ils font connaissance à cette époque; lors d'un voyage qui les mena à l'île de France (Maurice) pour son commerce et à l'île Rodrigue pour y conduire le R.P. Alexandre Guy Pingre, astronome et correspondant de l'Académie des Sciences, qui devait se livrer à des observations sur le passage de la planète Venus devant le soleil.

En 1771 Marion Dufresne fut chargé de la préparation d'une expédition à la découverte des régions australes. Il fut aidé à l'île de France par le célèbre Intendant Poivre et par Crozet de passage sur le Duc de Praslin, flute commandée par M. de Clonard. Désireux d'obtenir deux vaisseaux du Roi pour l'expédition commerciale qu'il projetait, il offrit au Gouverneur des Iles de France et de Bourbon, François Julien de Dresnay, Chevalier des Roches, de rapatrier à ses frais le jeune polynésien que Bougainville avait ramené de Tahiti, et qui avait pendant tout l'hiver été la coqueluche de Paris.

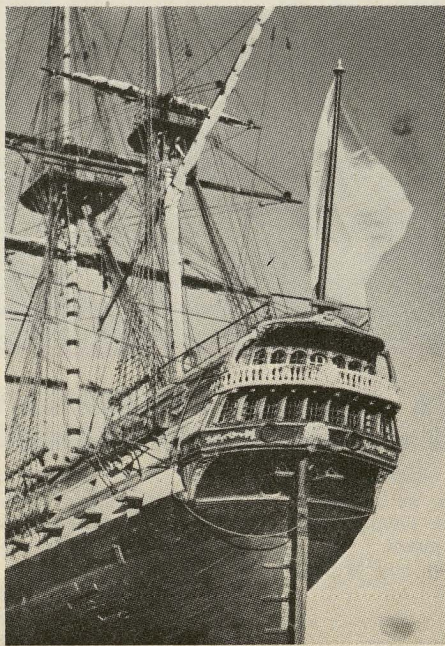
Sur l'intervention du Gouverneur, Louis XV fréta ses deux flutes, le Mascarin armé de 22 canons et le Marquis de Castries qui en portait 16. Marion confia le second navire, armé de 100 hommes à Ambroise-Bernard-Marie le Jar du Clesmeur, âgé de 22 ans. Il prit lui-même le commandement du Mascarin dont l'équipage était de 140 hommes et dont Julien Crozet fut Capitaine en Second. Le récit de leur navigation dans les mers australes relaté de façon vivante par M. Buffet, dans un livre publié au début du siècle dernier, mérite d'être cité.

« Le départ de l'île de France eut lieu le 18 octobre 1771. Après une escale à Saint-Denis de Bourbon, on fit voile vers le Cap de Bonne-Espérance où l'on devait charger les vivres nécessaires à la continuation du voyage, mais le jeune Indien de Bougainville attrapa la petite vérole; il fallut remonter jusqu'à Madagascar et entrer à Fort-Dauphin où le malheureux Pontavéry mourut le 6 novembre. Il était bonhomme et sa perte fut ressentie très vivement par les officiers et par les matelots.

Le 2 décembre, le Mascarin mouilla à l'île Robin près du Cap de Bonne-Espérance, où le Marquis de Castries qui n'avait pas de malades, vint le rejoindre. Tandis que le Gouverneur hollandais fournissait obligeamment toutes les provisions nécessaires, Marion, du Clesmeur et Crozet jetaient définitivement les plans de leur voyage. Il s'agissait maintenant de découvrir le Continent Austral, de reconnaître la Terre de Diemen (aujourd'hui la Tasmanie) et de passer dans le vaste canal qui sépare cette terre de la Nouvelle-Zélande, pour entrer dans la mer du Sud. On leva l'ancre, le 28 décembre, à onze heures du matin, et l'on partit vers l'aventure, avec toutes les précautions que l'on doit prendre dans les mers qui n'ont pas encore vu de vaisseaux.

A partir du 6 janvier, des oiseaux parurent dans le ciel encore bleu. C'étaient des albatros au plumage blanc que l'on appelle « mouton du Cap », des goélands bruns et

noirs surnommés « cordonniers » et des goélettes ou hirondelles des mers. Toutes ces rencontres d'oiseaux firent croire aux navigateurs qu'ils avaient doublé, sans s'en



rendre compte, les îles fabuleuses de Dina et de Malsevenne. L'orage éclata, le 7, avec des chutes de grêle, puis ce fut la brume avec un très grand froid.

Le 13, au lever du soleil, une côte apparut à l'ouest, dominée par des montagnes encore couvertes de neige et dont les pentes, où s'écoulaient des cascades, étaient fort vertes. On n'apercevait aucun bois, mais des broussailles se succédaient tout le long du rivage et ces terres, en fin de compte, paraissaient plus fertiles que nos côtes de Bretagne dont le premier aspect promet encore moins. Marion les baptisa Terre d'Espérance. Une autre île apparut au Nord; on la longea à une lieue de distance en labourant les goémons; on la nomma île de la Caverne et, tandis que du Clesmeur trouvait qu'elle n'offrait à la vue rien de désagréable, l'enseigne Roux l'estimait laide d'aspect. Ces deux îles que Kerguelen allait bientôt découvrir à son tour, reçurent le nom d'Iles Australes. Ce sont les Iles Marion ou du Prince Edouard. Marion resta persuadé que la « Terre d'Espérance » était une pointe avancée du continent austral et, s'il n'en prit pas plus ample connaissance, c'est qu'à la suite de mauvaises manœuvres causées en partie par le brouillard, le Mascarin aborda le Marquis de Castries, rompant son beaupré qui entraîna dans sa chute le mât de misaine et tua un gabier. Il fallut faire une réparation de fortune, puis les navires repartirent dans le brouillard, dans la pluie et dans le froid, entourés d'hirondelles de mer qui se perchaient sur les vergues, de plongeurs et de loups-marins.

Le 22 au matin, le vent étant clair et froid, d'un froid excessif, on aperçut au nord deux caps dont Julien Crozet dessina le profil à distance et qui appartenaient à l'île montagneuse nommée depuis Ile aux Cochons à cause des porcs qu'un capitaine anglais y abandonna en 1834. Sur les quatre heures du soir, la vigie signala d'autres terres à l'est couronnées par une très haute montagne. Il s'agissait, semble-t-il, des Iles aux Pingouins. Le soir tomba et toute la nuit les vaisseaux coururent bord sur bord au milieu d'une forte bourrasque qui mit en pièces la grande voile du Mascarin. Le lendemain, d'autres côtes, aperçues un moment, disparurent dans la brume. La pluie augmentait sans cesse et un vaste iceberg de deux cents toises d'étendue frôla les deux navires. Les marins, glacés par cette rencontre, donnèrent aux îles qu'ils avaient découvertes l'appellation méritée d'Iles Froides. Ils claquaient des dents; ils n'étaient pas vêtus comme il convenait.

Le 24, la mer se calma et à la pointe du jour on aperçut une nouvelle terre. Marion

Marc-Joseph Marion-Dufresne est né à St Malo le 22 Mai 1724.

Attiré très tôt par la course, il fut reçu capitaine de la Compagnie des Indes le 7 Avril 1745 à 21 ans !

Le 24 Avril, il prend le commandement du corsaire malouin "La Catin".

En 1746, pendant la guerre de Succession d'Autriche, il commande le "Prince de Conty" armé par Richard Butler, et va chercher en Ecosse le prince héritier Edouard, battu à Culloden. Il le ramène à Roscoff en Octobre.

Embarqué sur "l'Invincible" escortant un convoi de Lorient aux Indes, il participe au combat du Cap Ortegal : 14 Mai 1747. Fait prisonnier et expédié sur les pontons anglais, il est échangé le 18 Août.

En 1748-49, il commande "La Bretonne" et se rend en Amérique.

Revenu à la Compagnie des Indes, il fait un voyage en Chine de 1753 à 1755 sur le "Montaran" mais, surpris par la guerre de Sept ans, il est incorporé dans l'escadre du Comte d'Aché et revient en France.

Il reçoit le commandement de la "Licorne", frégate du Roi et escorte des convois le long des côtes du Morbihan. Il tente de forcer le blocus anglais à l'embouchure de La Vilaine, mais est rappelé à la Compagnie des Indes avant la réussite de l'opération.

Il navigue durant trois ans entre les Mascareignes, l'Inde et la Chine et en profite pour faire du négoce. Après s'être vu confier quelques missions par le Roi, il se fixe à l'île de France, au bureau de Commerce. Mais il veut réarmer "au particulier".

C'est alors que prend place le voyage de découverte dont une relation détaillée est donnée ci-après

Marion-Dufresne fut un capitaine de valeur, suivant l'opinion du Gouverneur de l'île de France : "excellent officier, bon manœuvrier, actif, grand pacotilleux, indiscret, sans principe ni retenue, mais brave".

C'est par une injustice de l'histoire que les principales îles qu'il découvrit furent baptisées du nom de son second, Crozet. Ainsi voit-on avec plaisir son nom s'inscrire sur la coque du nouveau navire ravitailleur des Messageries Maritimes, qui assurera la relève des établissements des Terres Australes et Antarctiques Françaises.

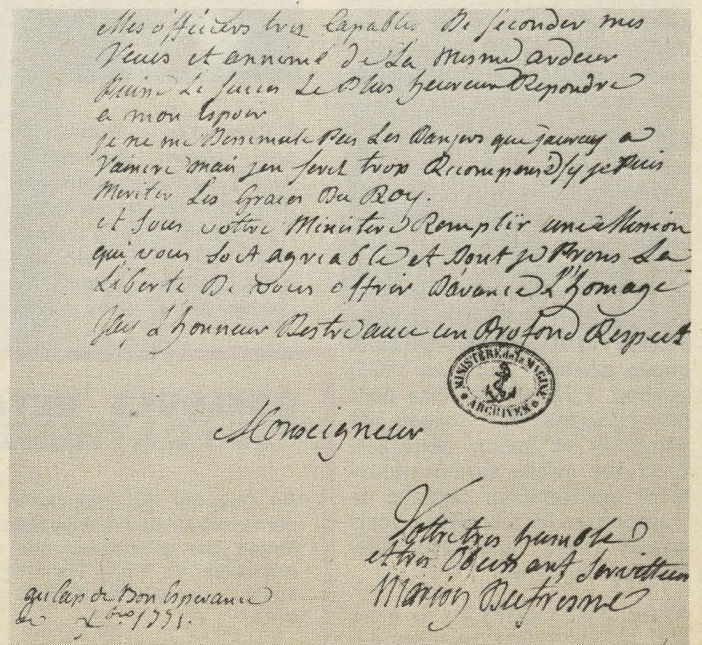
donna ordre de l'approcher à trois quarts de lieue. Crozet, qui ne la quittait pas des yeux, nous en a donné toute la description. A la pointe ouest s'entassaient plusieurs rochers

très curieux. On délogea force femelles pour en récolter les œufs et Crozet ramena à bord du Mascarin environ cent pingouins tués à coups de bâton. Les loups-marins (ou élé-

Il n'a pas été
retrouvé de
portrait de
Marc-Joseph
Marion-Dufresne.

Nous avons
toutefois
ce texte
autographe
avec la
signature.

Le "Beaumont",
l'un des rares
navires
de la Compagnie
des Indes
dont le modèle
ait été conservé.



et l'un d'eux, qui était percé en son milieu, avait exactement la forme d'un vaisseau sous voile. La côte était très accore et les montagnes si élevées qu'on pourrait dans un beau temps les découvrir de vingt lieues; elles étaient tapissées de neige et des cascades y ruisselaient jusqu'à la mer. A neuf heures du matin, une autre île, encore plus élevée que la première, se dessina dans le sud-est, Marion l'appela l'île Aride.

A onze heures, il envoya Crozet dans un barchois de la première terre, en compagnie de plusieurs officiers et de matelots, pour en prendre possession au nom du roi de France. Crozet confia au second enseigne Roux la bouteille où se trouvait placé le parchemin officiel. Ce dernier la déposa au sommet d'une pyramide de rochers, entre deux pierres, à cinquante pieds au-dessus du niveau de la mer. Les Officiers montrèrent ensuite sur une éminence d'où l'on découvrait des vallées encore toutes blanches de neige ou couvertes d'un petit grumen très fin. Ça et là croissaient quelques plantes grasses semblables aux ficoïdes du Cap de Bonne-Espérance et le bord du rivage était hérissé de petits joncs fort drus. Il n'y avait ni arbres, ni arbrisseaux, mais la faune était extraordinairement nombreuse et les matelots attrapaient sans aucune peine les cormorans, les plongeurs et des pingouins de toutes les tailles.

Les plus petits, de la grosseur d'un pigeon, avaient un plumage blanc et une spirale en forme de trompe sur le bec qui les rendait

phants de mer) continuaient leurs sauts et leurs jeux en présence des hommes, sans paraître le moins du monde effarouchés. Après avoir, au cours de l'après-midi, longé la partie est de l'île de la Possession, les deux vaisseaux pénétrèrent dans le canal qui la sépare de l'île de l'Est où ils prirent chapelette pour passer la nuit. Ils repartirent le 25 janvier au matin, laissant derrière eux cet archipel auquel Crozet devait donner son nom et qui appartient toujours à la France.

Les deux navires le "Mascarin" et le "Duc de Castries" continuent leur voyage vers la Tasmanie puis la Nouvelle-Zélande.

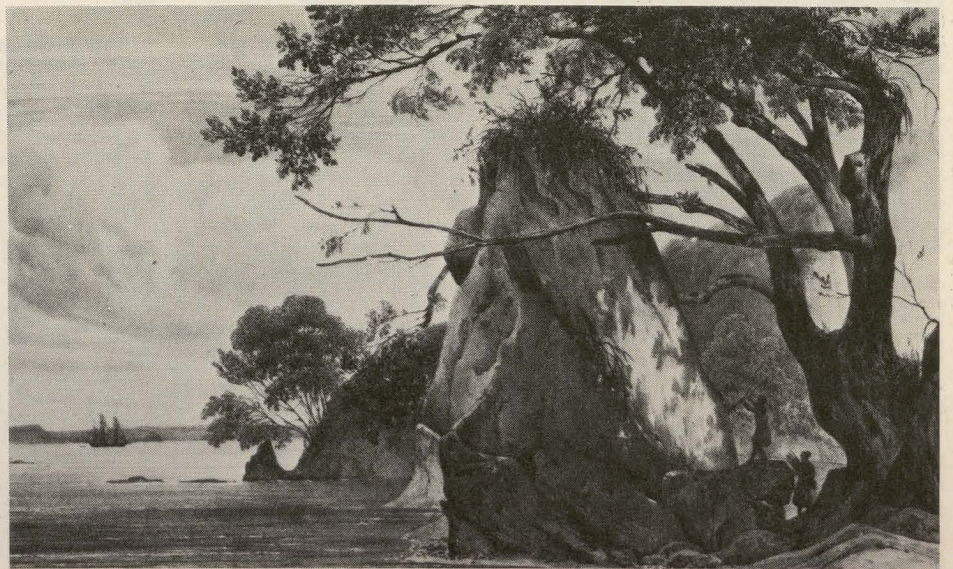
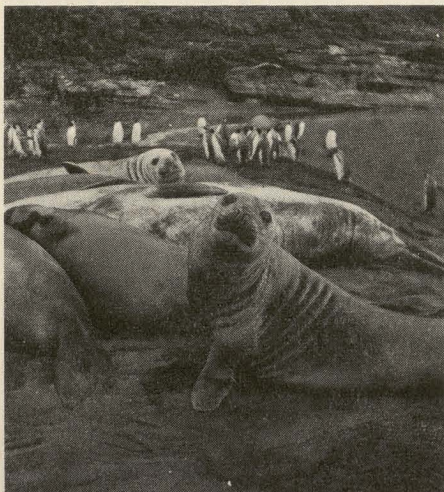
Le "Mascarin" et le "Duc de Castries" abordent sur la côte Est de l'île du Nord de la Nouvelle-Zélande le 25 Mars 1772.

Marion Dufresne vit, durant six semaines, en bonne intelligence avec les Maoris, élevé même au rang de demi-dieu, mais il laisse commettre des fautes qui ne peuvent être admises par les indigènes : tabous enfreints, règles essentielles bafouées par ignorance...

Le 12 Juin 1772 il est massacré avec les treize hommes de sa chaloupe. Le lendemain, onze hommes envoyés à sa recherche, sont exterminés, eux aussi.

Les deux navires, après une escale aux Iles Mariannes, revinrent en Mai 1773 à l'île de France.

Ci-dessous :
Une vue de la baie des Iles, en Nouvelle-Zélande, où Marion-Dufresne trouva la mort.



RELATION D'UN SEJOUR FORCE AUX ILES CROZET EN 1826

par M. LESQUIN, de Roscoff
qui commandait la goëlette
"L'AVENTURE"

J'ai dégagé ma relation des termes nautiques, autant qu'il m'a été possible mais il m'a fallu cependant en conserver quelques-uns qui ne pouvaient être exprimés autrement.

Ce fut le 28 mai 1825 que, guidé par une malheureuse étoile, je fis voile du Port-Louis (Ile-de-France), sur la goëlette l'Aventure, allant aux îles Crozet. Le désir de connaître ces îles, et l'espoir de bénéfices assez considérables m'avaient engagé à faire ce voyage, dont le but était de débarquer sur une des îles, des barriques, pour être remplies d'huile d'éléphant marin, et des vivres pour la partie de l'équipage qui devait rester à terre, afin de faire cette huile après le départ du navire. L'armateur, M. Black, avait confié la direction de la pêche à un M. Fotheringham, et, comme sujet anglais, ce dernier avait expédié la goëlette. L'équipage était composé de seize hommes, Français, Anglais, Espagnols, Portugais et, Hollandais, mélange qu'il est difficile d'éviter dans les colonies, où les marins sont rares, et se paient extrêmement cher. Neuf hommes devaient rester sur l'île avec le maître de pêche; le reste était destiné à revenir à Maurice sous mes ordres, lorsque le chargement du navire serait effectué. Ces dispositions faites, on s'attendait généralement à une réussite : nous étions loin de prévoir quelle serait la fin de l'expédition.

Avant de commencer le récit de nos malheurs, je crois devoir prévenir mes lecteurs que l'Aventure était du port de 55 tonneaux, et qu'une traversée de vingt-cinq à trente jours au plus ayant été jugée suffisante pour nous rendre à Crozet, l'armateur avait fait charger le navire autant qu'il l'avait pu, ne réservant qu'un très petit espace pour la quantité de pièces à eau nécessaires à la consommation pendant quarante jours.

Poussé par un bon frais de vent de sud, nous perdîmes bientôt de vue les côtes de l'Ile-de-France, et les hautes terres de Bourbon, et dans peu de jours nous ressentîmes les vents variables. Du 6 au 19 juin le temps fut extrêmement

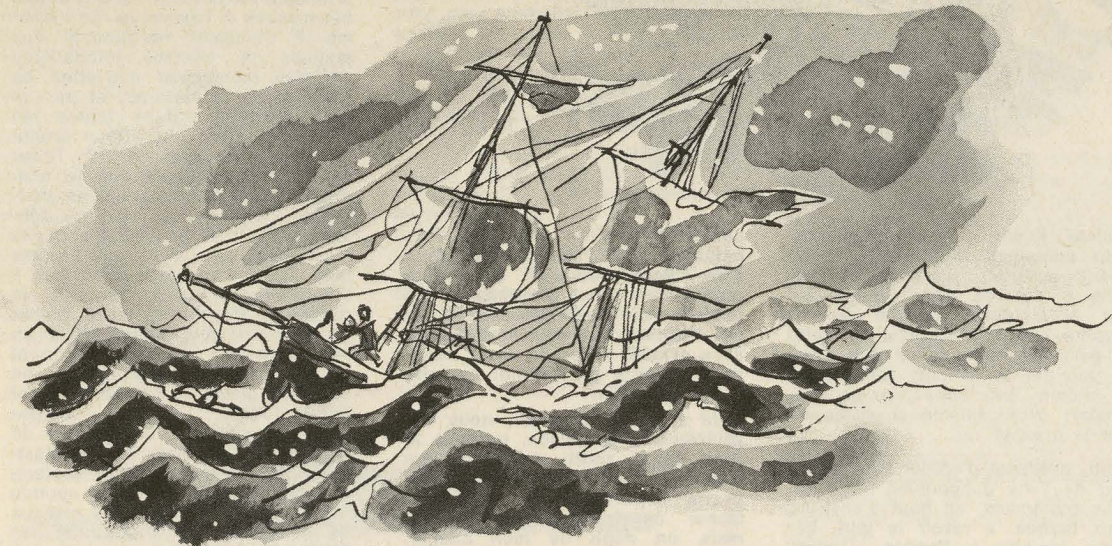
les yeux. L'île était couverte de neige, le ciel était noir et menaçant, les vents soufflaient avec fureur; des oiseaux marins, surpris de voir un navire aussi près du rivage qu'ils avaient choisi pour asile, nous entouraient de tous côtés.

Cette tristesse générale de l'île, à notre arrivée, cette image de désolation qui régnait partout, m'affectèrent; je crus y voir un pronostic de nos malheurs, et cette impression m'a vivement frappé depuis. Le mauvais temps dura jusqu'au 25 juillet, c'est-à-dire pendant 20 jours consécutifs, durant lesquels il nous fut constamment impossible de nous rendre à terre pour nous procurer de l'eau. Nous avions, dès le 10, réduit la ration à un verre par jour pour chaque homme; et le 25 toute l'eau était épuisée; nous nous décidâmes donc à expédier une pirogue à terre pour en faire, quoique le temps fut encore terrible et la mer très grosse. Neuf hommes s'embarquèrent, et nous eûmes bientôt, à l'aide de nos lunettes, la satisfaction de les voir débarquer sains et saufs. Nous ne restions à bord que trois hommes bien portants; le reste était malade, quelques-uns d'eux faisaient craindre pour leur vie. Nous avions expédié dans la pirogue les plus robustes et les plus agiles de l'équipage. Les ordres les plus stricts avaient été donnés au patron de revenir à bord aussitôt l'eau faite; mais le temps qui survint peu après leur départ du bord ne nous permit pas d'espérer que nos ordres fussent exécutés. La nuit fut terrible, les vents soufflaient du nord-ouest, et bientôt des grains multipliés les firent passer au nord-est. Ces derniers vents rendirent la mer affreuse au mouillage. Le mouvement du navire le fatiguait : il se déclara une voie d'eau assez considérable pour nous tenir constamment la pompe à la main.

Vers minuit, un de nos câbles se rompit; et, à deux heures du matin, notre chaîne câble, notre dernier espoir, éprouva le même accident. Nous fîmes aussitôt porter la voilure convenable en pareille circonstance, c'est-à-dire que nous mîmes à la cape, dès que nous fûmes au large de l'île. Pendant

parcourûmes le sud et l'est de l'île, et nous n'y vîmes que brisants. Dès que le temps se modéra, nous nous présentâmes à l'entrée d'une baie, où la mer ne nous semblait pas aussi agitée que sur les côtes; nous y mouillâmes le 28 juillet au soir, à un mille de terre, avec notre ancre à jet. Le vent avait perdu de sa force. Vers le soir, un calme profond succéda aux tempêtes du jour; et, pleins d'ardeur, à la vue d'un changement aussi inopiné, nous travaillâmes sans délai à notre radeau, qui fut terminé vers deux heures, le 29. M. Fotheringham, quoique malade, accompagné du matelot Louis, s'y embarqua; trois hommes, dont deux aussi malades, les suivirent.

On plaça deux pièces à eau sur le radeau, et ils s'efforcèrent, à l'aide d'avirons, de gagner la terre. Leurs efforts furent vains : après trois heures de tentatives infructueuses, ils furent obligés de revenir à bord. Le jour se faisait; et bientôt les vents, se fixant au nord, nous chassâmes, sur notre ancre

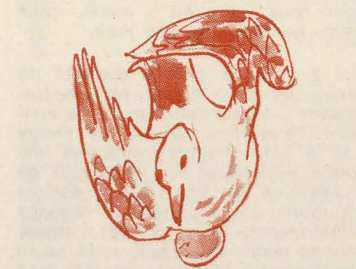


mauvais, et le froid se fit sentir d'une manière violente. Une neige épaisse tombait tout le jour, et la lune seule éclaircissait le ciel, et nous dirigeait par l'observation de ses hauteurs méridionales. Sans ce secours, il serait difficile, pour ne pas dire impossible, de naviguer en hiver dans ces hautes latitudes sud le soleil ne s'y montrant guère pendant les mois de juin et juillet. Les mers sont d'ailleurs très grosses, et chaque nuit est marquée par un coup de vent. Les temps terribles que nous éprouvions, nous avaient déterminés à ne faire délivrer qu'une bouteille d'eau par homme, dès le 10 juin : et, le 25, nous rationnâmes à une demi-bouteille par homme; ration que l'usage des viandes salées fait, comme on le doit bien penser, trouver extrêmement petite. Le 4 juillet au soir, nous vîmes une terre, et le 5, nous mouillâmes par un coup de vent de nord-ouest sur la côte du sud-est de l'île occidentale des îles Crozet. Malgré le besoin pressant d'eau, nous ne pûmes, à raison du mauvais temps, envoyer aucune embarcation en faire à terre. Nous restâmes à bord, spectateurs de la scène pittoresque que nous avions devant

les dernières heures que nous passâmes au mouillage, le navire fut entièrement et continuellement inondé par des lames effrayantes, et alors nous perdîmes notre seconde pirogue, qui fut enlevée par un fort coup de mer. Notre situation, en ce moment, était vraiment critique. Sans autre ancre qu'une ancre à jet, sans canot, sans eau; avec des hommes que leurs misères récentes, et l'état d'humidité continue dans lequel ils se trouvaient depuis six semaines, avaient totalement épuisés, à quoi devions-nous nous décider ? Nous résolûmes d'aller à l'une des îles orientales, et de nous assurer d'un endroit où nous pourrions nous approcher assez de terre pour y envoyer un radeau et par ce moyen, nous procurer de l'eau. Nous visitâmes donc l'île du roi Charles; mais en aucun endroit nous ne pûmes approcher la terre à moins d'un mille. Cette distance étant trop forte, et la mer d'ailleurs déferlant d'une manière épouvantable sur les récifs qui, dans toutes ces îles, avoisinent et bordent le rivage, nous fîmes voile vers l'île Chabrol et nous découvrîmes bientôt ses sommets blanchis : les vents soufflaient encore violemment. Nous

à jet. Nous voulûmes appareiller, parce que la direction dans laquelle chassait le navire nous faisait craindre d'être portés sur les brisants que nous avions derrière nous, et sur lesquels nous nous fussions d'ailleurs perdus corps et biens, les vents soufflant du nord avec violence, et rendant la mer très grosse. Nous levâmes notre ancre, et nous nous efforcâmes de sortir de la baie; mais nous eûmes la douleur de voir que chaque bord nous approchait du rivage. Nous laissâmes encore tomber notre ancre à jet, espérant qu'elle pourrait tomber entre deux roches, et par ce moyen retarder notre perte. Elle ne tint pas le navire qu'une vague très élevée emporta sur un récif, sur lequel la mer déferlait avec fureur. La secousse terrible qu'éprouva la goëlette fit tomber le mât de misaine. Une seconde vague nous retira du récif et nous porta sur un autre récif à une encablure de terre. Alors, le navire s'ouvrit, et chacun chercha à se sauver; je m'élançai à l'eau, et une forte lame me porta dans peu de temps à terre. La violence de la lame me pressa tellement contre une roche, à mon arrivée à terre, que je perdis la respiration par le

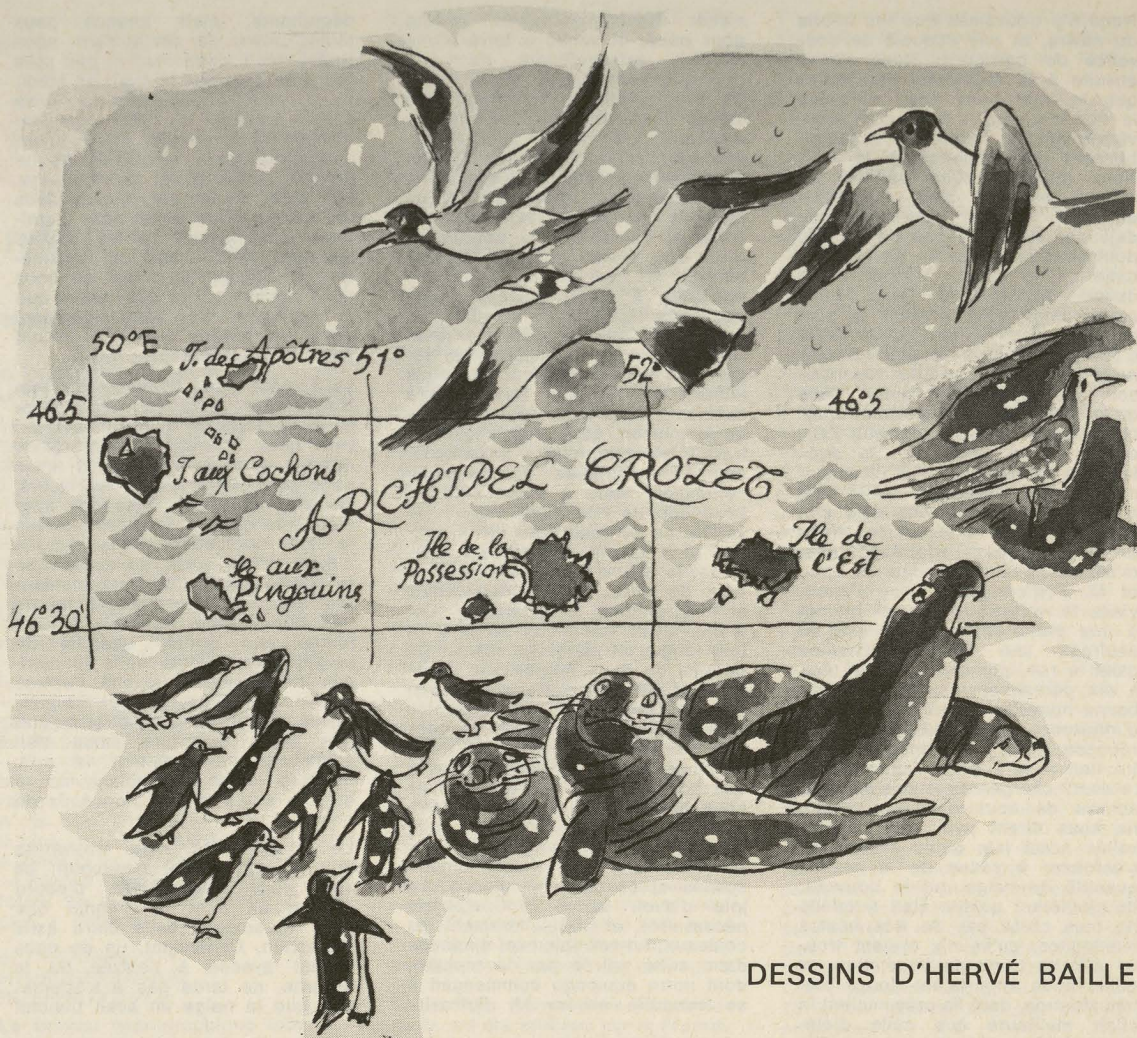
choc subit que j'éprouvai. Cependant, craignant une autre vague, je fis mes efforts pour gagner le haut du rivage, que j'atteignis sans peine. Aussitôt en sûreté, je regardai autour de moi, et j'aperçus deux de mes compagnons d'infortune, venus pareillement à terre, et qui tâchaient de gagner le lieu où je me trouvais. Bientôt je vis le reste de notre malheureux équipage porté à terre sur quelques matériaux, et sur la vergue sèche. Ils s'y rendirent tous heureusement, et à neuf heures, nous nous trouvions sur le rivage au nombre de sept hommes; savoir : Fotheringham; Pierre Aline, maître d'équipage; Louis Joseph; Jouan Salvador; Christiern Metzelaar; Adolphe Fortier et moi. Chacun remercia, dans son cœur, l'être bienfaisant qui, veillant sur nous, venait de nous délivrer de la fureur des flots et des horreurs de la soif; et des sentiments de gratitude envers lui, succédèrent aux impressions de la terreur et de l'incertitude de notre vie. Ce premier devoir rempli, nous jetâmes les yeux autour de nous et nous contemplâmes quelques instants, dans le plus grand silence, le tableau désolant de cette déserte solitude. Une neige épaisse couvrait la terre, et la blancheur du rivage n'était ternie, çà et là, que par quelques troupeaux d'éléphants marins. Le froid nous tira bientôt de notre contemplation, et nous fit naturellement penser à nous en garantir. J'avais eu la précaution, lorsque je vis la perte du navire assurée, de me munir d'une corne d'amorce, contenant environ un quart de livre de poudre, et de deux pierres à fusil. La poudre avait été mouillée lorsque je vins à terre; mais cependant j'en trouvai une partie assez sèche pour pouvoir espérer d'être à même, par ce moyen, d'allumer du feu. L'île était dénuée de bois; mais quelques éléphants marins se trouvaient sur le rivage, et nous nous mîmes en devoir d'aller sur le champ en tuer un, pour employer sa graisse à notre feu. La houle, entre autres objets, venait de porter à terre un aviron de canot; nous nous en servîmes pour assommer le plus jeune éléphant du troupeau, les autres ayant quitté la place, dès qu'ils nous virent nous avancer en nombre vers eux.



Nous dépeçâmes l'animal à l'aide de trois couteaux que nous nous trouvions avoir, et nous en portâmes la graisse à l'endroit où nous voulions allumer le feu. A l'aide de la poudre, et d'un morceau de velours provenant du collet de ma veste, nous eûmes bientôt du feu, sur lequel nous passâmes plusieurs pièces de graisse, et la grande quantité d'huile qui en décollait produisit dans peu de temps une flamme superbe. Nous nous approchâmes tous, et nous

tachâmes de nous réchauffer. Dès que nous fûmes revenus de l'engourdissement général que nous avait causé le froid, nous retournâmes au rivage, sur lequel se trouvaient épars quelques objets précieux pour nous dans cette circonstance, entre autres quelques vergues et le grand mât d'hune, avec leur grément et voiles, quatre barriques vides, un sac contenant environ 50 livres de biscuit, et le fond d'un coffre de charpentier, dans lequel il y avait une scie, une hache de tonnelier, une grosse vrille et un marteau. Nous transportâmes aussitôt ces objets dans un endroit où la mer ne pouvait les atteindre, et nous prîmes les voiles pour nous mettre à l'abri de la neige. Nous dressâmes une tente, au milieu de laquelle nous entreînâmes le feu, et nous nous disposâmes à nous garantir du temps terrible dont nous menaçait la nuit prochaine. Un besoin réel se faisait vivement sentir : la faim nous pressait, le sac de biscuit était tellement mouillé, que le pain n'était guère mangeable. Cependant, nous nous rationnâmes à une galette chacun : nous la mangâmes et nous la trouvâmes bonne. Nous coupâmes ensuite quelques tranches de la chair de l'éléphant marin que nous avions tué, et nous les fîmes rôtir à l'aide de deux morceaux de cercle de barrique; dès que nous les jugeâmes suffisamment rôties, nous essayâmes d'en manger; mais le goût en était tellement mauvais, que nous fûmes obligés de nous décider à terminer notre repas de la même manière dont nous l'avions commencé, c'est-à-dire aux dépens de notre sac de biscuit. Le repas achevé, nous formâmes un cercle autour du feu; et, après avoir nommé celui qui devait veiller à son entretien, nous nous laissâmes tous aller à nos réflexions. La neige, qui traversait la tente, nous empêchait de nous livrer au sommeil.

Quelle fut cruelle et longue pour moi cette nuit, la première de ma captivité ! Que d'idées ne me suggéra-t-elle pas ! Je me trouvais sur une île située par de hautes latitudes sud, une île dont la position était très peu connue, que les navires ne fréquentent jamais, qui n'offrait aucune trace de végétation, et qui semblait n'avoir été produite que pour servir d'asile aux monstres marins; je me trouvais sous un climat rigoureux, sans vêtement pour me garantir du froid, sans avoir même ce que nous devions employer pour nous mettre à l'abri du temps, et incertains si nous pourrions toujours nous procurer des aliments. Le souvenir d'une mère chérie, d'une sœur et de deux frères que j'affectionnais, que j'étais probablement condamné à ne plus revoir, absorba tellement mes idées qu'accablé de lassitude, je m'endormis sur une douille de barrique sur laquelle j'étais assis pour me préserver de la neige. Mon sommeil ne fut malheureusement pas de longue durée : un tourbillon de vent emporta les voiles qui nous couvraient et nous laissa ainsi exposés aux injures du temps. Nous fûmes obligés, alors, de nous lever et de nous tenir toujours en mouvement pour ne pas geler. Enfin, le jour parut à notre extrême satisfaction, et nous nous rendîmes aussitôt au rivage, pour voir ce que la mer y avait jeté pendant la nuit.



DESSINS D'HERVÉ BAILLE

Nous n'y trouvâmes que les débris du navire, et des paquets de douilles de barriques. Nous fûmes ensuite à la recherche des voiles que le vent nous avait enlevées la nuit dernière : nous n'en trouvâmes qu'une, l'autre ayant probablement été emportée à la mer. Nous dûmes ensuite détruire un second éléphant pour l'entretien de notre feu, et nous revînmes déjeuner sur notre sac de biscuit, dont nous retirâmes un peu l'amertume en le faisant imbiber d'eau douce. Après cela, nous nous consultâmes pour décider à quel ouvrage nous devions nous livrer d'abord, et nous arrêtâmes que nous devions nous bâtir une maison des débris du navire; mais qu'en attendant nous devions chercher un abri provisoire contre l'air, et voir si la partie de l'île dans laquelle nous étions, n'offrait aucun moyen de subsistance préférable à celui que nous avions déjà employé. Nous nous séparâmes donc en deux bandes : j'allai avec l'une, m'assurer d'un asile pour la nuit, et M. Fotheringham, avec l'autre, visita la vallée. Je trouvai bientôt à une petite distance du lieu du naufrage une caverne entaillée dans le roc, pouvant contenir cinq à six personnes. J'annonçai cette bonne nouvelle à mes compagnons d'infortune : un cri de joie fut leur réponse. Nous y établîmes donc notre feu, et la vue de l'autre bande revenant chargée de jeunes oiseaux, acheva de nous donner courage. Ils nous dirent avoir parcouru la vallée aussi loin qu'ils avaient pu s'enfoncer à cause de la grande quantité de neige qui la couvrait; ils ajoutèrent qu'elle était terminée de tous côtés par de très hautes montagnes, qu'ils n'y avaient trouvé aucune trace de végétation, et qu'ils nous apportaient douze jeunes albatros, dont ils présumaient la chair meilleure que celle d'éléphant marin : c'était tout ce qu'ils avaient pu trouver. Nous fîmes rôtir cette viande, et nous la trouvâmes excellente, malgré la fumée dont elle était couverte. Nous travaillâmes ensuite à mettre en sûreté tout le bois que nous trouvâmes sur le rivage. Vers le soir, nous nous retirâmes dans notre caverne, et nous soupâmes de chair d'albatros rôtie au feu de graisse, et de notre biscuit avarié. La soirée se passa plus gaiement que la soirée précédente : quoique consternés à la vue du sort qui les menaçait, et des risques qu'ils couraient de passer toute leur vie, ou plusieurs années, sur un pareil rocher, mes compagnons ne se laissèrent pas abattre entièrement : mais pensant à se résigner à leur malheur et à se procurer le plus de commodités possibles, ils entamèrent une conversation sur les moyens de se les donner, et de pourvoir à leur subsistance. Nous résolûmes donc de commencer dès le lendemain notre maison, nous réservant d'imaginer plus tard un moyen de la couvrir, la caverne dans laquelle nous étions étant très incommode à raison de son peu d'élévation qui n'était guère que de trois pieds; à cette décision se joignit celle de tâcher de fabriquer quelques ustensiles de cuisine avec le doublage en cuivre du navire, qui se trouvait sur plusieurs morceaux des débris venus à terre. Une chose, cependant, nous inquiétait : il nous fallait, pour entretenir notre feu, un grand nombre d'éléphants marins, et nos gens nous rapportaient en avoir vu très peu sur la grève. La crainte de manquer, par la suite, de feu, diminua un peu notre courage; mais espérant dans cette providence qui vient toujours au secours des malheureux, nous réparâmes par un profond sommeil nos forces qu'avaient affaiblies nos misères.



Le dimanche 31 juillet, nous sortîmes de la caverne dès que le jour parut. Après avoir déjeuné de biscuit et du reste de notre viande d'albatros, nous nous disposâmes à bâtir la maison. Le temps qui, depuis longtemps avait été sombre et obscur, sembla ce jour se radoucir en notre faveur; le ciel était clair, mais il glaçait extrêmement fort. Nous passâmes la journée à porter les pierres nécessaires à la construction de la maison, tandis que l'un de nous s'occupait à fabriquer un vase en cuivre pour faire bouillir nos aliments; mais la quantité de trous percés dans les feuilles de doublage, pour le passage de clous, l'empêcha de venir à bout de son projet. Vers trois heures de l'après-midi, la neige nous obligea de quitter l'ouvrage. Nous nous retirâmes encore dans notre caverne, et nous diminuâmes encore sensiblement notre sac de biscuit, ne pouvant nous résoudre à manger de la chair d'éléphant tant que nous aurions du pain, quelque mauvais qu'il fût. Cette nuit, il s'éleva un vent de nord-ouest violent, et la mer fut terrible dans la baie. Le 1^{er} août, nous sortîmes de notre caverne, et nous courûmes au bord de la mer, où nous trouvâmes plu-

sieurs objets, véritables trésors pour nous, et venus à terre d'une manière extraordinaire dans le roif que nous avions sur le pont. De ce nombre se trouvaient une caisse contenant une douzaine de couteaux, des fusils, une lance, une marmite, qui, bien que cassée, venait fort à propos à notre secours, un matelas qui m'appartenait, un outil de tonnelage, sept planches entières, composant le dessus du roif, etc. Nous nous emparâmes aussitôt de tous ces objets, et les portâmes à notre magasin, nom que nous donnâmes à l'endroit où nous déposâmes les débris sauvés. Nous continuâmes ensuite les travaux du jour précédent, et nous eûmes, vers le soir, une quantité suffisante de pierres pour les murs de la maison. La nuit fit cesser le travail; en retournant à la caverne, nous rencontrâmes un amphibie récemment venu à terre, difféant beaucoup de l'éléphant marin : la variété de sa peau nous fit lui donner le nom de léopard de mer. Nous le tuâmes sur le champ à coup de lance; nous le dépeçâmes et l'emportâmes à la caverne. Cet animal avait huit pieds de long, la tête longue et plate, les mâchoires garnies de deux rangées de dents très aigues, et il se remuait ainsi que l'éléphant; mais il avait les nageoires infiniment plus longues que ce dernier. Nous fîmes cuire la chair dans la marmite cassée que nous venions de trouver; mais nous préférâmes la chair de l'éléphant à celle du léopard : cette dernière avait un goût détestable, et quelques-uns se crurent empoisonnés après en avoir mangé. La joie d'avoir sauvé tant d'objets nécessaires, et particulièrement les couteaux, fut sensiblement diminuée dans cette soirée par la manière dont notre équipage commençait à se conduire envers M. Fotherin-



gham et moi. Quoique nous fussions les premiers à l'ouvrage toutes les fois que l'intérêt général le demandait, ils ne laissaient pas de trouver à redire sur notre conduite à cet égard, et osaient très souvent accompagner leurs reproches d'injures et même de menaces. Le partage des couteaux et la réclamation que je fis du matelas qui avait été sauvé, comme m'appartenant, et dans l'intention, d'ailleurs, de le prêter à un malade pour y reposer un peu plus commodément que sur la dure, donnèrent lieu à une vive discussion, à la fin de laquelle le ton ferme et décidé que nous primes ferma la bouche à leurs clameurs.

Ces dissensions naissantes ne pouvaient que nous attrister, en nous faisant envisager l'affreux avenir qui nous attendait : aussi, cette nuit, ne fermai-je pas l'œil.

Le 2 août, la grande quantité de neige ne nous permit pas de travailler à la construction de la maison. Nous parcourûmes le rivage de la baie et nous trouvâmes une boîte renfermant un instrument de navigation et une légère somme d'argent. Le propriétaire ramassa l'instrument; mais, croyant l'argent chose inutile désormais pour lui, il le laissa sur le rivage, et, tant était grande la persuasion que l'île devait être notre tombeau, personne n'y toucha. Nous rencontrâmes vers le milieu de la baie un troupeau d'éléphants marins, composé d'environ sept animaux. Nous en tuâmes trois et en transportâmes la graisse et la chair à la caverne. Nous en fîmes bouillir une épaule entière, car il ne nous restait plus que trois galettes de biscuit; nous en fîmes sept parts que nous mangeâmes avec l'épaule bouillie. Tandis que nous avions du pain, la chair d'éléphant nous paraissait

dégoûtante; mais lorsque nous fûmes privés de cet aliment, nous trouvâmes à cette chair à peu près le même goût que la chair de bœuf. Le 3, nous déjeunâmes de notre épaule bouillie, et nous commençâmes les murs de notre future habitation. Nous résolûmes de lui donner douze pieds de longueur, huit pieds de largeur et cinq pieds de hauteur. Ces dimensions paraîtront extrêmement petites à mes lecteurs; mais quand on considérera la rigueur du climat où nous nous trouvions, l'on conviendra que la petitesse de notre logement devait le rendre bien plus chaud que s'il avait été plus vaste.

Le 4, nous nous livrâmes aux mêmes travaux; mais une neige épaisse nous força à quitter l'ouvrage, vers midi : nous nous retirâmes donc à la caverne, où nous fîmes cuire pour notre souper les cœurs, les langues et les foies des trois éléphants que nous avions détruits le jour précédent. Ces parties n'étant point aussi huileuses que la chair, nous semblèrent meilleures; aussi nous les mangeâmes de très bon appétit. Toute la nuit, il tomba une grande quantité de neige; mais comme dans la matinée nous avions bouché l'entrée de la caverne par un mur de pierre, ne laissant pour y entrer qu'une très petite ouverture, nous n'en souffrîmes pas pendant la nuit, quoique le vent, soufflant sur la côte, y entassât des monceaux de neige.

Le 5, au matin, nous trouvâmes que le jour tardait beaucoup; ce que nous regardâmes d'abord comme un effet de l'ennui que nous éprouvions dans notre asile souterrain. Cependant, un de nous s'étant avancé à l'entrée de la caverne, ne tarda pas à s'apercevoir que la neige en avait bouché

nions ce fil à réparer nos effets, mais nous étions très incertains de ce que nous prendrions en guise d'aiguille, ne voyant rien propre à cela.



Le 7, le temps fut encore le même, et nous ne pûmes sortir de notre caverne. Nous vécûmes, du reste de l'éléphant que nous avions tué la veille, et nous passâmes encore la journée à convertir les fils de carret en fil fin propre à coudre. Vers la nuit, le temps s'adoucit, et un vent violent du nord-ouest fit enfler la mer au point que nous passâmes la nuit dans des appréhensions continuelles qu'elle n'atteignît notre caverne, qui n'en était pas très éloignée; cependant, elle se borna à venir deux ou trois fois en laver l'entrée sans s'y répandre. Le 8, le vent était encore extrêmement violent; mais le froid n'était pas aussi vif que le jour précédent. A la pointe du jour, nous courûmes sur le rivage, pour tâcher d'y trouver un éléphant, n'ayant plus rien à manger. Quelle fut notre surprise d'y voir, échoué, une partie du navire, et notamment une partie du roif. Nous nous occupâmes sur le champ à démolir le roif, qui était formé de planches très belles, et fort propres à couvrir notre maison. Nous portâmes ces planches au magasin, avec ce que nous avions trouvé dans le roif, consistant en trois livres de navigation, et un exemplaire anglais des Nuits d'Young, ouvrage m'appartenant, une boîte de compas, deux lances à éléphant, et un sac

té de l'anse, quelques taches sur la neige. Voulant m'assurer de ce que c'était, je m'y rendis; et là je trouvai une caverne d'une espèce de pingouins, couchés sur leurs nids, et qui, effrayés sans doute de nous voir si près d'eux, se mirent en devoir de nous disputer le terrain. Cependant, les bâtons dont nous étions armés l'un et l'autre; ayant bientôt décidé de la victoire en notre faveur, les pingouins abandonnèrent leurs nids, dans lesquels nous trouvâmes 138 œufs. Nous les ramassâmes avec ravissement, et les portâmes à la caverne, où nous trouvâmes nos compagnons d'infortune déjà rendus, ayant terminé deux des murs de la maison. Les œufs nous servirent à souper, et le lendemain ils formèrent notre déjeuner. Nous les fîmes frire à l'aide de notre marmite cassée, dans de huile d'éléphant et nous les trouvâmes très bons : nous en mangeâmes 72 entre nous sept. Ces œufs sont un peu plus gros que les œufs de poule, ont la coque très dure, et diffèrent des autres œufs, en ce qu'ils sont ronds, et en ce que la partie que l'on nomme communément le jaune, est d'un rouge éclatant. Ils ont, comme nous l'avons éprouvé depuis, la propriété d'être un violent purgatif.

Le 9, le temps fut sombre et enclin au dégel; nous terminâmes les murs de la maison, et tuâmes un éléphant mâle, extrêmement gros, que nous vîmes de loin sortir de la mer, et s'avancer vers la vallée. Nous le perçâmes de plusieurs coups de lance, et le dépeçâmes; puis, comme de coutume, nous portâmes sa graisse et sa chair à la caverne. La vue de cet animal nous fit plaisir, car nous étions assurés qu'il venait à terre pour y attirer les femelles, qui viennent mettre bas sur les grèves sous la protection des mâles, et que, dans cette saison, la grande quantité d'éléphants nous offrirait toujours le moyen d'avoir du feu et des vivres. Cette espérance nous fit passer la soirée assez gaiement, et quelques-uns de nos gens, oubliant un instant leurs misères et l'avenir qui les attendait, firent retentir la voûte souterraine de leurs voix, qui n'étaient rien moins que mélodieuses. Je les voyais avec plaisir dans ces dispositions, persuadé que notre tranquillité commune ne serait fondée que sur la résignation que nous montrerions à notre sort. Mais trop de souvenirs m'agitaient, trop de pensées et de réflexions cruelles m'empêchaient de partager la gaieté commune. Pour leur cacher ma tristesse, qui eût probablement altéré leur joie, je parus m'endormir, et je pus m'abandonner librement aux impressions que j'éprouvais. L'avenir m'inquiétait : suis-je donc condamné à passer ma vie dans un pareil endroit, et, si je devais y rester toujours, trouverais-je toujours à me procurer les aliments dont j'aurais besoin ? D'ailleurs, comment se vêtir ?

Comment se procurer divers objets nécessaires à l'existence de l'homme ? Comment résisterai-je aux fatigues, de courses journalières sur des montagnes couvertes de neige, sans chaussures, et par un froid rigoureux, dans toutes les parties de l'île, pour nous procurer de quoi subsister ? Telles étaient les questions que je m'adressais, et j'y répondais en moi-même. Quant à l'espoir d'une délivrance, Dieu seul savait quand elle aurait lieu. Je n'avais que l'espoir bien vague d'une expédition faite à l'île-de-France, pour venir à la recherche du navire, et il n'était pas certain que, même dans ce cas, le navire expédié rencontrât les îles. Je ne pouvais donc même entrevoir quand j'y sortirais de cet aride rocher. Je ne craignais qu'une saison pour le manque de subsistance : c'était l'hiver, c'est-à-dire depuis mars jusqu'à septembre attendu qu'en été l'île abonde en éléphants et en jeunes oiseaux de mer. En hiver, au contraire, les éléphants sont rares; et les jeunes oiseaux, à l'exception des albatros, ont tous pris leur essor et quitté la terre. Je m'endormis sur ces réflexions, et je trouvai dans le sommeil un oubli momentané de mes maux.

(à suivre)



LE DROIT MARITIME



CARACTÈRES JURIDIQUES ET RÉGLEMENTATIONS PROPRES AUX INDUSTRIES MARITIMES

Première Partie : RÉGLEMENTATION MARITIME INTERNATIONALE (Suite)

4. Conventions relatives à la sécurité et Conventions techniques

La sécurité de la navigation a été une préoccupation majeure des Etats maritimes. A cet égard, plusieurs conventions internationales ont été adoptées pour assurer la sécurité des navires, sauvegarder les vies humaines et les biens en mer, et améliorer l'habitabilité à bord.

a) CONVENTIONS SUR LES LIGNES DE CHARGE

La vie humaine et les biens en mer ont souvent été mis en péril à cause de la manière dont les navires étaient chargés. Les principes et les règlements adoptés par les divers pays en ce qui concerne les limites de chargement des navires n'étaient pas uniformes.

— Une première Convention de Londres du 5 juillet 1930 sur les lignes de charge, répondit à cette nécessité d'un règlement international uniforme en matière de chargement des navires.

— Une autre Convention de Londres du 5 avril 1966 sur les lignes de charge, adoptée à l'initiative de l'OMCI, détermine de nouveaux principes et règles uniformes concernant les limites de chargement des navires. Cette Convention nouvelle est entrée en vigueur le 21 juillet 1968. Aucun navire ne peut prendre la mer pour un voyage international s'il n'a été soumis à une visite, marqué et pourvu d'un certificat international de franc-bord.

b) CONVENTIONS SUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Le naufrage du TITANIC en 1912 incita les Etats maritimes à établir une réglementation uniforme sur la sécurité de la navigation.

— Des Conférences furent organisées à Londres en 1914, 1929 et 1948 sur l'invitation du Gouvernement britannique, en vue d'adopter les mesures nécessaires pour sauvegarder la vie humaine en mer et pour prévenir les abordages en mer, qui aboutirent à la première Convention de Londres du 10 juin 1948.

— A l'initiative de l'OMCI, intervint une nouvelle Convention de Londres du 17 juin 1960 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, complétée par les règlements internationaux pour prévenir les abordages en mer.

La Convention contient des dispositions concernant les visites et les certificats, la construction des navires, le cloisonnement et la stabilité, les installations électriques, la protection contre l'incendie, les engins de sauvetage, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie, la sécurité de la navigation, le transport des grains et des marchandises dangereuses, ainsi que les navires nucléaires.

Cette Convention est entrée en vigueur le 26 mai 1965. L'OMCI est chargée d'assurer l'application de la Convention et des Règlements.

La France a promulgué la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, et l'habitabilité à bord des navires qui a introduit dans notre législation nationale les dispositions de la Convention de Londres. Cette loi est complétée par le décret n° 68-206 du 17 février 1968 qui traite notamment des titres de sécurité et des visites; le décret n° 69-169 du 4 février 1969 relatif aux commissions de sécurité et de visite et l'arrêté du 27 mars 1969 portant application des dispositions du décret du 17 février 1968.

Suivent deux décrets du 11 décembre 1969 :

— L'un (n° 69-1141) fixe les règles générales de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires français autres que les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres. Dans le cadre de ce décret ont été pris deux arrêtés du 6 août 1971 qui déterminent les règles de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux et celles auxquelles doivent satisfaire les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux autres que les navires à passagers et que les navires de plaisance de moins de 25 mètres. A, de même, été pris dans le cadre de ce même décret, un arrêté du 14 décembre 1970 qui donne la nomenclature et les conditions de conservation des médicaments et du matériel pharmaceutique à embarquer sur les navires de commerce, de pêche et de plaisance.

— L'autre décret (n° 69-1142) du 11 décembre 1969 fixe les obligations des navires en matière de radiocommunications. Dans le cadre de ce décret, a été pris un arrêté du 28 août 1970 relatif à la composition des installations de radiocommunication obligatoires à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance ainsi qu'à la tenue du journal du service radio-électrique.

c) CONVENTIONS SUR LE JAUGEAGE

Un navire paie aux autorités portuaires, aux autorités chargées du service des bateaux-feux, aux autorités du Canal de Suez et du Canal de Panama, des droits proportionnels à son tonnage. Il a donc paru souhaitable d'adopter un système de règles uniformes pour le jaugeage des navires.

— Une première Convention relative au jaugeage des navires de commerce fut adoptée à Varsovie le 16 avril 1934.

— Elle fut remplacée par la Convention d'Oslo du 10 juin 1947 pour l'adoption d'un système de jaugeage des navires.

— Une nouvelle Convention internationale a été élaborée à Londres le 23 juin 1969 qui entrera en vigueur deux ans après ratification par 25 Etats représentant 65 % du tonnage de la flotte mondiale.

d) CONVENTIONS SUR LE BALISAGE ET LES SIGNAUX

Le manque d'uniformité de la réglementation en matière de balisage et d'éclairage des côtes a créé d'innombrables difficultés aux navires pénétrant dans les eaux territoriales étrangères; aussi la question fut-elle examinée par un Comité d'experts de la Société des Nations. Les travaux de ce Comité permirent l'adoption de divers accords intervenus à Lisbonne le 23 octobre 1930 :

— Accord relatif aux signaux maritimes

— Accord sur les bateaux-feux gardés se trouvant hors de leur poste normal;

— Recommandations concernant les caractéristiques des phares et des radio-phares.

A ces accords et recommandations, il faut ajouter un autre texte signé à Genève le 22 avril 1937 :

— Accord relatif à un système uniforme de balisage maritime et règles y annexées.

e) ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONALE

Le Bureau hydrographique international a été établi en juin 1921 pour contribuer à rendre la navigation plus facile et plus sûre dans le monde en perfectionnant les cartes marines et les documents nautiques.

Désireux de poursuivre l'action entreprise sur une base intergouvernementale, les gouvernements d'une quarantaine d'Etats du monde ont adopté à Monaco le 3 mai 1967 une Convention relative à l'organisation hydrographique internationale ainsi qu'un Règlement Général et un Règlement Financier, qui ont été approuvés par la France le 4 avril 1968 et publiés par décret n° 70-1154 du 7 décembre 1970.

L'Organisation a un caractère consultatif et purement technique. Elle a pour but d'assurer la coordination des activités des services hydrographiques nationaux, la plus grande uniformité possible dans les cartes et documents nautiques, l'adoption de méthodes sûres et efficaces pour l'exécution et l'exploitation des levés hydrographiques, le progrès des sciences relatives à l'hydrographie et des techniques utilisées pour les levés océanographiques.

5. Conventions sanitaires

Si les transports maritimes internationaux revêtent une importance vitale pour les nations, il importe que ces activités ne favorisent pas la propagation des maladies.

A cet effet, une Convention sanitaire internationale fut signée à Paris en 1926; elle entra en vigueur en 1928.

A l'initiative de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) fut adopté à Genève le 25 mai 1951 le Règlement sanitaire international. Soumis à une révision périodique (1955, 1956, 1961) il a été remplacé par un nouveau règlement du 25 juillet 1969 adopté par la XXII^e Assemblée mondiale de la santé et publié en France par décret n° 71-547 du 15 juin 1971.

6. Conventions relatives aux gens de mer

La navigation maritime présente un aspect humain qui relève de la compétence de l'Organisation internationale du Travail.

De nombreuses conventions relatives aux gens de mer, adoptées sous les auspices de l'OIT réglementent les questions relatives à l'emploi des gens de mer, les certificats de capacité et pièces d'identité, les salaires, heures de travail et effectifs, la sécurité sociale, les mesures de protection sociale, etc... L'Organisation Internationale du Travail a adopté 27 conventions et plusieurs recommandations relatives aux travailleurs maritimes. Elle a adopté également 5 conventions relatives aux pêcheurs et 2 conventions relatives aux dockers.

7. Conventions de Bruxelles

Les Conventions de Bruxelles dues à l'initiative du Comité Maritime International constituent une source capitale du droit maritime international. On se bornera ici à les récapituler en indiquant celles qui sont en vigueur, celles qui ne le sont pas encore, les modifications apportées aux conventions existantes et les projets à l'étude.

a) CONVENTIONS QUI SONT EN VIGUEUR

A l'heure actuelle, les Conventions maritimes internationales de Bruxelles en vigueur sont les suivantes :

— Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

— Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

— Convention du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

— Convention du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

— Convention du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat et Protocole additionnel du 24 mai 1934.

— Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage.

— Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation.

— Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer.

— Convention du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

— Convention du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.

Toutes ces Conventions internationales ont été ratifiées par la France. Il y a lieu d'observer que la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires a été remplacée et abrogée, pour les relations entre les Etats qui l'ont ratifiée, la Convention de 1924 sur le même sujet.

b) CONVENTIONS QUI NE SONT PAS ENCORE EN VIGUEUR

A cette liste, il convient d'ajouter les Conventions maritimes internationales suivantes qui ne sont pas encore en vigueur :

— Convention du 10 octobre 1957 sur les passagers clandestins.

— Convention du 25 mai 1962 relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires.

— Convention du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de bagages de passagers par mer.

— Convention du 27 mai 1967 relative à l'inscription des droits concernant les navires en construction.

— Convention du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Cette dernière Convention est appelée à abroger et remplacer, pour les Etats qui la ratifieront, la Convention de 1926 sur le même sujet.

Pour entrer en vigueur, ces Conventions doivent recueillir un certain nombre de ratifications qui sont encore loin d'être réunies.



c) MODIFICATIONS DES CONVENTIONS EXISTANTES

En dehors du remplacement d'une Convention par une autre (par exemple : Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires remplaçant celle de 1924; Convention de 1967 sur les privilèges et hypothèques appelée à remplacer celle de 1926) il est procédé également à certaines modifications des Conventions existantes.

C'est ainsi qu'ont été préparés les Protocoles suivants :

— Le Protocole du 27 mai 1967 modifie l'article 14 de la Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage afin d'étendre ses dispositions aux bâtiments de guerre ou aux navires d'Etat.

— Le Protocole du 23 février 1968 modifie la Convention du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance sur deux points : d'une part, il transforme la limitation de responsabilité du transporteur maritime à 100 livres sterling par colis ou unité en une limitation à 10.000 francs Poincaré par colis ou unité ou à 30 francs Poincaré par kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable; d'autre part, il étend le domaine d'application de la Convention de 1924.

Ces Protocoles des 27 mai 1967 et 23 février 1968 ne sont pas encore en vigueur.

d) PROJETS DE CONVENTIONS A L'ETUDE

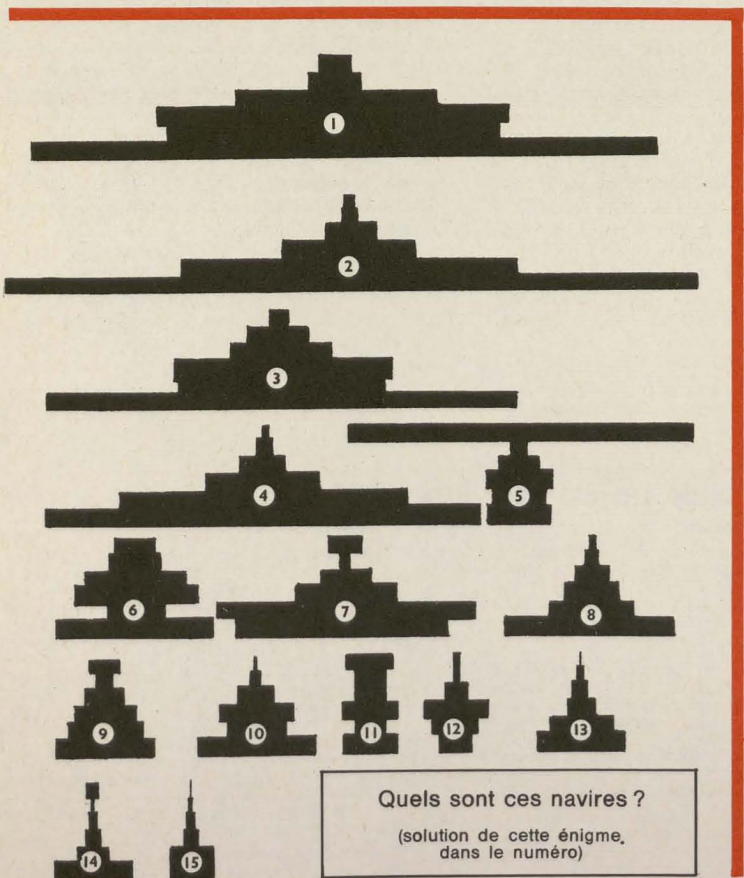
— A la suite de l'affaire du « Torrey-Canyon » le CMI a collaboré avec l'OMCI dans la préparation de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

— Avec l'avènement du transport combiné par conteneurs, le CMI a collaboré avec UNIDROIT pour la préparation d'une Convention sur le transport combiné des marchandises.

— Le CMI a procédé à la mise en harmonie de la Convention de 1961 sur le transport des passagers par mer avec la Convention de 1967 sur les bagages de passagers par mer.

— Il envisage d'examiner diverses autres questions telles que l'harmonisation des conventions maritimes et des conventions nucléaires en matière de transports maritimes de substances nucléaires, les staries, surestaries et primes de célérité, la publicité navale en général et des chartes-parties en particulier, le régime international des navires dans les ports étrangers, la fixation des dommages et intérêts en matière d'abordage, etc....

(A suivre.)



LES MOTS CROISÉS MARITIMES

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												

PROBLÈME N° 17

Horizontalement. I. Marion Dufresne s'y installa « à son compte » - II. Portèrent en quelque sorte le « Marion Dufresne » sur les fonts baptismaux. Petite embarcation - III. Ce n'est pas le tour de France qui lui valut son nom (3 mots) - IV. Aspect du Cap Horn d'après les navigateurs-poètes. Sigle maritime. Dédaigneux - V. Bon, mais désordonné. On y travaille pour la Marine - VI. A précédé le « Redoutable ». Est censé assurer l'harmonie du monde - VII. Morceaux de denture. Peut se faire d'un pont de navire - VIII. Personnage du théâtre contemporain - IX. Peut vouloir dire : faisant semblant de travailler... Sigle aéronautique - X. Peut assister le marin dans ses rêves... ou dans l'eau - XI. Pépinière de grosses légumes. Mélodie - XII. Paquebot de la Compagnie (1929-1954) - XIII. Paquebot de la compagnie (1865-1893). Versé - XIV. Le « Marion Dufresne » le retrouvera le 21 décembre. Talc compact.

Verticalement. 1. Sa mémoire aura attendu deux siècles une juste reconnaissance de ses mérites - 2. Province grecque. Surgit - 3. Marion Dufresne dut en tenir compte. Telle l'argot du marin - 4. Rond et pointu. Règne sur une secte. Début d'immersion - 5. Comme le Hollandais volant : on en parle beaucoup, on la voit rarement. Possessif - 6. Véritable. Financier. En fait de sauterie, on a trouvé mieux - 7. Lit du soleil. Petits courants. Paquebot de la Compagnie (1858-1875) - 8. Les marsouins le sont davantage que les requins. Dans un refrain peu apprécié des aristocrates - 9. Père du plâtre. Phonétiquement : conspu. Ennemi obstiné de la marine en bois - 10. Le premier navigateur. Paquebot de la Compagnie, d'abord nommé « Tonkin ». Acheva l'œuvre de Clotilde - 11. Article étranger. Initiales de plusieurs formations révolutionnaires. Ne risque pas de qualifier bientôt l'océan. Phonétiquement : vous pouvez partir - 12. Qualifie des avaries qui peuvent immobiliser le navire. Heureux, au large...

(Solution dans le numéro.)

LES ECHOS



DIRECTION

Dans sa séance du 3 mai 1972, le Conseil d'Administration de la Compagnie a décidé de nommer, pour compter du 11 mai 1972.

Directeur Technique :

— M. Daniel Rupaud, Directeur-Adjoint.

Directeur-Adjoint :

— le Commandant Georges Beauduc, Sous-Directeur chargé du Service de l'Armement.

Sous-Directeurs :

— M. René Masselin, Agent Général, adjoint à M. le Directeur Commercial.
— M. Gaston de Zelicourt, Inspecteur de l'Exploitation.
— M. Gérard Tantin, Chef du Service Juridique.



DISTINCTIONS HONORIFIQUES

MERITE MARITIME

Par décret du 18 avril 1972 ont été promus ou nommés dans l'ordre du Mérite Maritime :

Au grade de Commandeur

MM. Philippe Poletti, ancien Inspecteur de la Navigation, en retraite.
Charles Christ, Chef-Radioélectricien de 1^{re} classe en retraite.

Au grade d'officier

MM. le Commandant Georges Beauduc, Sous-Directeur de l'Armement
le Commandant Roch Menes, Inspecteur de la Navigation Honoraire
Louis Marcel, Chef-Radioélectricien de 1^{re} classe, en retraite.

Au grade de Chevalier

MM. Pierre Mauriac, Sous-Directeur.
Jean Agenis-Nevers, Commissaire Principal, en mission à l'Agence Générale de Dunkerque.
Pierre Bonnet, Chef-Mécanicien de 1^{re} classe, actuellement en congé.
Louis Ferretti, Chef-Mécanicien de 1^{re} classe, actuellement en service à bord du « Vanoise ».
Yves Floch, Chef-Mécanicien de 1^{re} classe, actuellement en service à bord du « Vaucluse ».
Georges Handschoewercker, Maître d'équipage, en retraite.
Charles Kovache, Médecin hors classe, actuellement en service à la Nouvelle Compagnie de paquebots.
Albert Meunier, 1^{er} maître d'Hôtel en retraite.
Jacques Nicaise, Capitaine de 1^{re} classe, qui doit prendre le commandement du « Martiniquais » à Dunkerque le 4 mai 1972.
Louis Nicolaï, Chef-Radioélectricien de 1^{re} classe actuellement en service à bord du « Vivarais ».
Jean Rivoual, Matelot qualifié en retraite.

MEDAILLES D'HONNEUR DU TRAVAIL



M. Roger Carour, Directeur Général, entouré de deux titulaires de la médaille d'or du travail, le 13 Mars 1972 : à g. Mlle Colette Bocquet, à dr. Mlle Louise Tollet.

A l'occasion du 1^{er} janvier 1972, les Médailles d'Honneur du Travail en vermeil (35 années de service) ou en argent (25 années), ont été décernées aux collaborateurs suivants de la Direction Générale.

Médaille de vermeil

M. Baptiste Cortes, Huissier.

M. Joseph Hennevin, Garçon de bureau.

Médaille d'argent

M. Bernard Gorrand, Chef de service.

M. Bruno Faivre d'Arcier, Chef de bureau.

M. Claude Guillot, Chef de bureau.

M. Michel Pledran, Chef de bureau.

M. Bernard Tirfoin, Chef de bureau.

Mlle Marie-Louise Bradier, Sous-Chef de bureau.

Mme Jeannine Courtial, Sous-Chef de bureau.

Mme Renée Garraud, Sous-Chef de bureau.

M. Paul Hugonnet, Sous-Chef de bureau.

M. Marius Schorpp, Sous-Chef de bureau.

M. Robert Amblard, Chef de groupe.

Mme Gilberte Buffet, Chef de groupe.

Mlle Geneviève Fouquet, Chef de groupe.

Mme Nicole Gire, Chef de groupe.

Mme Gisèle Ramond, Chef de groupe.

M. Yves Le Guillou, Commis principal de Cl. Except.

M. André Charrieras, Garçon de bureau en retraite.

En outre, M. le Directeur Général a remis aux collaborateurs des promotions des 1^{er} janvier 1971 et 14 juillet 1971 leur médaille d'honneur du travail au cours d'une réception qui a eu lieu le lundi 13 mars 1972. (Voir « La Licorne », n^{os} 15 et 17.)



13 Mars 1972, vue partielle de la grande salle du conseil d'administration à Paris, où M. Roger Carour, Directeur Général, vient de remettre leur médaille d'honneur du travail aux collaborateurs des promotions des 1^{er} Janvier et 1^{er} Juillet 1971.



COMMANDEMENTS

Le Commandant Emmanuel de Kerros a pris le commandement du « Zélande » (départ du 5 février 1972); le Commandant Pierre de Vals a pris le commandement du « Tigre » (départ du 13 février 1972); le Commandant Pierre Chevallier a pris le commandement du « Malais » (départ du 19 février 1972); le Commandant Georges Figuière a pris le commandement du « Var » (départ du 21 février 1972); le Commandant Jean-Paul Chaunu a pris le commandement du « Yalou » à Marseille le 21 février 1972; le Commandant André Claret a pris le commandement de l'« Indus » (départ du 22 février 1972); le Commandant Jean Depierre a pris le commandement de l'« Aquilon » à Kiel le 26 février 1972; le Commandant Paul Godard a pris le com-

mandement du « Godavery » (départ du 1^{er} mars 1972); le Commandant Yves Chevalier a pris le commandement du « Zeebrugge » (départ du 7 mars 1972); le Commandant Roger Gaudé a pris le commandement du « Pasteur » (départ du 8 mars 1972); le Commandant Charles Letiers a pris le commandement du « Kangourou » à Zeebrugge le 14 mars 1972; le Commandant André Lailat a pris le commandement du « Vanoise » (départ du 14 mars 1972); le Commandant Jean Verdier a pris le commandement du « Yarra » à Marseille le 17 mars 1972; le Commandant Jean Grison a pris le commandement du « Gange » à Sydney le 19 mars 1972; le Commandant Marc Verlaque a pris le commandement du « Vaucluse » à Dunkerque le 21 mars 1972; le Commandant Pierre Coursier a pris le commandement du « Polynésie » à Sydney le 23 mars 1972.



MOUVEMENTS DE PERSONNEL

M. André Courqueux, désigné pour remplacer M. Rémy Duval-Arnould, Agent à Tamatave, rejoindra son poste dans la deuxième quinzaine d'août après avoir assuré, à partir de la mi-juin, l'intérim de M. Robert Griveau, Représentant Général à Madagascar, pendant le court congé que celui-ci doit prendre en France.
M. Paul Antoine sera affecté au poste d'Agent à Diégo-Suarez en remplacement de M. Jean Favrot, rentrant en congé en France début juillet.

Par décision du Conseil d'Administration de la Compagnie Limouzy et Fils, en date du 26 avril 1972, M. Charles Fenouil qui occupait auprès de cette Société les fonctions de représentant de la Société Commerciale Transocéanique des Conteneurs, a été nommé Directeur Général de notre filiale de Maza-



HONORARIAT

Au cours de sa séance du 9 mars 1972, le Conseil d'Administration a décidé de conférer l'honorariat de son grade à M. Pierre Marie, ancien Inspecteur de la Navigation (Commissariat), admis à la retraite, comme déjà annoncé, le 23 décembre 1971.



DECES

Nous avons appris avec regret la disparition de :

— M. Marcel Eozenou, matelot qualifié, titulaire, décédé à Bombay le 14 mars 1972. Il devait embarquer à Melbourne, sur le « Gange »;

— Mme Gilbert Sabatier, Agent de maîtrise de deuxième classe à l'Agence Générale de Marseille, décédée le 15 mars 1972. Aux familles de nos collègues disparus, la Compagnie adresse ses sincères condoléances.

DÉJEUNER DES ANCIENS COMBATTANTS, PARIS



C'est le 7 mars 1972 qu'eut lieu, au restaurant du personnel, rue Duphot, le déjeuner annuel qui réunit les membres, actifs ou retraités, de l'Association des Anciens Combattants parisiens. MM. Gilbert Grandval et Roger Carour avaient bien voulu



honorer de leur présence cette réunion amicale, que vinrent grossir, comme chaque année, bon nombre de retraités, parmi lesquels se comptent encore des vétérans de la première guerre mondiale.

AU TABLEAU D'AFFICHAGE

COMITE CENTRAL D'ENTREPRISE

Le Comité Central d'Entreprise s'est réuni le 12 avril 1972.

M. le Président Gilbert Grandval a tout d'abord entretenu les délégués du plan d'investissement.

Au cours de la réunion du Comité compétent du Fonds de développement économique et social, les modifications apportées au titre du plan de reconversion (porte-conteneurs Europe du Nord/Extrême-Orient, pétrolier, méthanier...) et les besoins de financement afférents aux opérations déjà engagées (« jumboisation » de 5 cargos du type « V », achats du « Langon », de conteneurs de 9 m³, commande de conteneurs pour le service Méditerranée/Japon par navires « Econships ») ont été entérinés.

En outre, l'accord a été donné pour la commande d'un Pad (1) pour le Pacifique, celle du second ayant été acceptée ultérieurement par les autorités de tutelle. En ce qui concerne le porte-conteneurs Méditerranée/Extrême-Orient, sa commande n'a pu être retenue mais la Compagnie a l'intention de le reprendre dans son prochain programme.

Par ailleurs, le financement du pétrolier, qui entrera en service en 1975, a été définitivement assuré grâce à la conclusion d'un emprunt auprès des Compagnies françaises d'assurances, emprunt en francs alors que le taux d'affrètement de ce navire a été fixé en dollars au moment où le ministère des Finances, revenu depuis sur sa décision, avait donné son accord pour un emprunt en euro-dollars.

M. le Président a ensuite présenté le budget 1972 dont la caractéristique essentielle est de prévoir l'équilibre du compte d'exploitation.

Les premiers résultats estimatifs de l'exercice 1972 montrent que cet objectif devrait être facilement atteint.

(1) Pacific Australia Direct.

L'évolution générale du trafic est liée au climat de prudence créé par la fluctuation des monnaies, climat qui continue à se faire sentir sur les trafics à l'exportation tandis qu'à part des difficultés rencontrées dans le Sud-Est asiatique, les trafics à l'importation se maintiennent à un bon niveau.

M. le Président a fait également le point des négociations engagées avec la Conférence d'Extrême-Orient et qui conditionnent l'intégration du futur porte-conteneurs Europe du Nord/Extrême-Orient dans le Consortium international qui s'est créé.

Le Comité a ensuite entendu les comptes rendus de la Commission Economique et Financière du 10 février 1972 et de la Commission Sociale du 27 janvier 1972.

Ont été évoquées notamment les questions suivantes :

- résultats de la ligne d'Extrême-Orient après une année d'application de l'accord commercial MM/CMCR;
- situation des effectifs du personnel navigant et reclassement du personnel AD SG du « Pasteur »;
- aide complémentaire aux cantines du personnel, la Compagnie acceptant, à titre exceptionnel, de combler le déficit de l'exercice 1971 et envisageant de poser certaines règles pour l'avenir;
- participation financière aux cotisations mutualistes des navigants retraités de la Compagnie, que cette dernière accepte d'assurer désormais dans les mêmes conditions que pour le personnel en activité;
- fonctionnement du Centre de Vacances du Jura à Pâques 1972;
- approbation des tarifs de pension des diverses sessions à ce Centre en 1972.

La prochaine réunion du Comité Central d'Entreprise est fixée, en principe, au 14 juin prochain.

SOLUTIONS DES JEUX DE LA PAGE 7

QUELS SONT CES NAVIRES ?

Il ne s'agit pas exactement de silhouettes de navires, malgré les apparences, mais de statistiques maritimes : chaque dessin représente graphiquement la « pyramide des âges » des principales flottes de commerce mondiales, par tranches de cinq ans à partir du bas (soit de 1967-72 pour la tranche inférieure, avant 1947 pour la tranche supérieure) : 1. Liberia; 2. Japon; 3. Grande-Bretagne; 4. Norvège; 5. U.S.A.; 6. Grèce; 7. U.R.S.S.; 8. Allemagne Fédérale; 9. Italie; 10. France; 11. Panama; 12. Pays-Bas; 13. Suède; 14. Espagne; 15. Danemark.
Echelle : 1 cm = 1,8 million de tonnes environ.
(Document CCAF.)

Les dessins et photographies qui illustrent cette édition sont signés : Hervé Baille - Jean Traynier - Photo-technic - Michel Bilhaut - R. Amblard -

MOTS-CROISÉS

11. EL. FLN. TARI. IT - 12. SERIEUSE. AISE. - 9. GPSE. VA. TARI. VA. - 10. LOTUS. REMI. - 8. AMUSANT. RA. - 7. EST. RUS. NEVA. - 6. REEL. LA. - 5. ARLESIENNE. TES - 4. CONE. - 3. SCORRUT. IMAGEE. - 2. ACAR. - 1. MARION-DUFRESNE. - 1. ACCO. - 2. ACAR. - 3. SCORRUT. IMAGEE. - 4. CONE. - 5. ARLESIENNE. TES - 6. REEL. LA. - 7. EST. RUS. NEVA. - 8. AMUSANT. RA. - 9. GPSE. VA. TARI. VA. - 10. LOTUS. REMI. - 11. EL. FLN. TARI. IT - 12. SERIEUSE. AISE.

Sartony - René Dhermain - Comité Central des Armateurs de France - Pierre Cellier.

Directeur de la Publication : P. Mauriac.
Imp. Jépal - Paris 0491 - 2^e trimestre 1972