

ministère
éducation
nationale

ÉduSCOL



Éducation au développement durable

*Le tour du monde de Thalassa
émission 6, 2 nov.07*

L'équipage de l'ANL Australia

- Fiche pédagogique collège -

Ce document peut être utilisé librement dans le cadre des activités de l'enseignement scolaire, de la formation des professeurs et de l'organisation des examens.

Toute reproduction, même partielle, à d'autres fins ou dans une nouvelle publication, est soumise à l'autorisation du directeur général de l'Enseignement scolaire.

Novembre 2007



SUIVRE LE TOUR DU MONDE D'UN PORTE-CONTENEURS



FICHE PROFESSEUR

Niveau collège

2 novembre 2007

L'équipage de l'ANL Australia

Synopsis de l'extrait n°1 :

Le commandant de l'ANL Australia, explique, à l'occasion du repas qu'il prend avec ses seconds, qu'à bord d'un navire officiers et simples marins vivent et mangent dans des espaces différents. Officiers européens (français et croates) et philippins ne partagent pas non plus la même table.

On suit deux marins philippins chargés de l'entretien du pont, dont le jeune Brian. Ils se plaignent de leurs conditions de travail et de vie.

Colère du commandant quand la journaliste semble porter un jugement négatif sur les différences de traitement entre marins et officiers, Philippins et Européens.

Synopsis de l'extrait n°2 :

Le karaoké est l'activité récréative préférée des marins philippins.

Une soirée rassemblant tout l'équipage est organisée à bord du navire une fois lors de la « descente » vers l'Australie, une fois au cours de la « remontée » vers le Japon : musique, buffet, barbecue. C'est l'occasion d'oublier « les différences » et pour le spectateur d'entendre les différents protagonistes et de mesurer attrait et difficultés de la vie commune à bord d'un navire de la marine marchande.

Repérage

L'ANL Australia remonte vers le Japon depuis Melbourne. Il achève la boucle « Pusan, Yokohama, Australie, Yokohama, Pusan ».

Ce trajet le fait passer à proximité des Philippines. Lors du reportage il se trouve au niveau de l'équateur, ce qui est repérable à la tenue vestimentaire très estivale des uns et des autres.

Dans une autre partie du reportage, non sélectionnée, on apprend que dans la salle des machines, la température s'élève à 40° sous l'effet conjugué de la chaleur du moteur, de celle de l'atmosphère et de celle de l'eau de mer qui se communique à la coque du bateau.

Utilisation possible au collège En éducation civique, classe de cinquième

Rappel du programme : Thème 1, l'égalité. « *Les individus sont confrontés à des situations d'inégalité sociale, économique, culturelle... Toute distinction n'est pas discriminatoire. Des différences de statut induisent des catégories différentes de droits* ».

Les deux extraits sélectionnés ne peuvent donner lieu à une « activité » du type de celles habituellement proposées mais peuvent servir d'amorce à une réflexion collective et à une initiation au débat. Il s'agit essentiellement d'interviews dont l'intérêt majeur est de faire percevoir ce qu'est la vie à bord d'un cargo de la marine marchande et quelles en sont les règles et les contraintes. Pour la bonne marche du navire, le commandant doit parvenir à ce que les différentes nationalités, dont le statut et le salaire sont différents, cohabitent et travaillent malgré tout en bonne harmonie.

Pour que l'information des élèves soit la plus complète possible, il est nécessaire de visionner les deux extraits.

Thèmes de réflexion possibles :

- Différences ou discriminations ?
- Égalité ou équité ?
- Vivre en communauté malgré ses différences.

A bord d'un navire « il n'y a que des différences » martèle le commandant : différences de mode de vie, de culture, de salaire, de responsabilité et même de métiers. Rien de commun en effet entre les officiers « de pont » et ceux qui sont « à la machine ». Rien de commun entre le travail du « chef cuisinier », (le « chief cook ») philippin qui ressemble à celui de tout cuisinier à terre et celui du marin qui par 40°, tout au fond du bateau, change un engrenage du moteur ou celui des marins qui ont en charge la surveillance des conteneurs et l'entretien du pont etc.

Le rôle du commandant est largement de parvenir à faire vivre l'équipage en bonne harmonie malgré ces différences.

L'importance de la discipline et l'acceptation de l'autorité du commandant est une règle à bord d'un bateau. Toutefois, les rapports humains doivent dépasser ce stade comme l'explique le commandant en disant qu'il faut « se faire aimer, un peu » et pour cela cultiver au départ la discrétion et le respect de l'autre.

A noter la nécessité, pour communiquer, d'une langue commune et c'est l'anglais que le commandant parle avec un délicieux accent... des Batignolles.

A noter à l'inverse la prise en compte de la culture de chacun, en particulier dans le domaine alimentaire. Le cuisinier compose des repas adaptés aux goûts des uns et des autres. On apprend ainsi, dans une portion non sélectionnée du reportage, que le cuisinier embarque du riz en suffisance pour la consommation des marins philippins qui s'élève à 8 kilos par jour.

Dans le cadre de la découverte des métiers

Les extraits sélectionnés font découvrir qu'à bord d'un bateau les métiers sont nombreux et supposent des formations différentes : officiers de pont, officiers mécaniciens, mécaniciens, matelots, cuisinier et supposent des formations différentes.

Une partie non sélectionnée du reportage présente les contraintes du travail en salle des machines : bruit, chaleur. Toutefois, le jeune officier mécanicien stagiaire se dit « émerveillé comme un gamin » à la découverte du gigantisme du porte conteneur et de ses moteurs.

Informations complémentaires

L'équipage d'un porte conteneur

Du fait des progrès techniques réalisés il est infiniment plus réduit que ne l'était celui d'un simple cargo il y a 20 ans. A titre d'exemple, le CMA-CGM *Otello*, porte conteneurs de 8000 « équivalents vingt pieds » (« EVP¹ »), géant de 334 m de long, de 43 m de large et de 14,5 m de tirant d'eau, navigue avec un équipage de 21 membres seulement.

A bord d'un navire, il faut faire la différence entre officiers et personnel d'exécution, entre « le pont » et « la machine ».

Au pont, le métier consiste à assurer la conduite du navire en mer, et, au port, la conduite des opérations commerciales. A la machine, le métier consiste à gérer l'énergie du navire sous toutes ses formes : énergies électrique, hydraulique, et bien sûr propulsive.

Le commandant est assisté d'un second et de lieutenants, ce sont les officiers qui dirigent le bateau depuis la passerelle et assurent la sécurité de la cargaison.

Le chef mécanicien est assisté lui aussi d'un second et d'officiers mécaniciens.

Les simples marins ou matelots sont placés sous l'autorité d'un maître d'équipage (ou « bosco »), ils assurent les tâches qui leur sont confiées sur le pont, à la machine, aux cuisines.

Les embarquements peuvent durer de 2 à 4 mois pour un officier, et jusqu'à 9 mois pour les simples marins, c'est en particulier le cas pour les marins philippins du reportage. Pour un officier, le temps à terre est équivalent au temps passé en mer ; pour les marins originaires des Philippines, le temps à terre entre deux embarquements ne dépasse pas deux mois. Dans tous les cas, la principale difficulté tient à l'absence d'une vie de famille dont se plaignent les marins interrogés. C'est la raison la plus souvent avancée pour expliquer la désaffection du métier en Europe.

Extrait du commentaire de l'émission

« L'analyse de la situation actuelle démontre que la pénurie d'officiers, en France, est due à des départs rapides après le début de la carrière, généralement entre 5 et 10 ans. « Il y a de moins en moins de vocations et une déperdition du nombre de jeunes lieutenants. Deux tiers d'entre eux partent dans les dix années qui suivent leurs études ... On constate également un phénomène nouveau par son importance, celui des abandons dès la fin des études.(...) Pour Armateurs de France, le manque d'officiers prendrait également sa source dans l'évolution de la société, l'éloignement étant de plus en plus mal vécu dans le noyau familial : « Le phénomène n'est pas tant dans le nombre d'élèves entrant dans les écoles de la marine marchande que dans celui du nombre insuffisant d'officiers qui décident de faire une carrière

¹ Cf. fiches sur le transport maritime et sur la CMA-CGM sur ce même site EduSCOL, Éducation au développement durable.

de navigant. Il semble que le facteur familial soit décisif dans la décision de cesser la navigation pour un emploi à terre ». Site « Mer et marine » <http://www.meretmarine.com/>

A noter aussi que le temps d'escale est désormais extrêmement réduit et que les personnels n'ont souvent pas la possibilité de descendre à terre. L'un des attraits du métier, la découverte du monde, a ainsi disparu.

L'immatriculation des navires : la question du « pavillon ».

Pour pouvoir naviguer un navire doit être immatriculé dans un pays dont il porte le « pavillon ». Environ les deux tiers de la flotte marchande mondiale naviguent sous « pavillon de complaisance » ce qui signifie que les navires sont immatriculés dans un pays autre que celui de la compagnie qui les possède. Une trentaine de pays propose un tel pavillon, beaucoup étant des micro États insulaires (Bahamas, Tonga, Kiribati etc..). L'avantage de battre de tels pavillons tient d'abord au fait que les propriétaires du navire s'évitent les taxes qu'ils auraient à payer dans leur pays d'origine et voient les démarches d'enregistrement facilitées. De plus, ces pavillons permettent aux armateurs d'employer des salariés sans devoir appliquer le droit du travail et les conventions salariales en vigueur dans leur pays d'origine. Enfin, les mesures de sécurité exigées (état du navire, équipements de sauvetage, etc.) sont beaucoup moins contraignantes qu'en France, en Europe ou aux États-Unis.

La fuite des navires vers ces pavillons de complaisance a incité la France à créer le « pavillon RIF » (registre international français). L'équipage d'un bateau immatriculé au RIF doit comporter 35 % de marins français, l'armateur est exonéré des charges sociales patronales, les revenus des navigants sont défiscalisés. Sur ces navires, le régime français s'applique aux français, le régime communautaire (européen) pour les marins des pays de l'Union, le régime international minimal pour les autres. Ces « autres » peuvent être philippins, indiens, turcs ou souvent croates. Le capitaine et au moins un officier doivent être français mais ce nombre d'officiers français peut être plus élevé, il se monte à 4 par exemple, pour les 21 porte-conteneurs de la CMA-CGM immatriculés au RIF. Malgré tout, les conditions d'exploitation d'un navire sous pavillon RIF représentent un coût de 30 % supérieur à celui d'un pavillon panaméen ou des Bahamas, d'où le succès persistant des pavillons de complaisance malgré les risques que certains font courir à la sécurité du transport maritime comme le montrent divers accidents récents.

Éléments de contexte et ressources

Toute l'actualité maritime, des articles, des dossiers sur le site : <http://www.meretmarine.com>

Le site de la marine marchande française : <http://www.marine-marchande.com>

Un article de wikipédia sur les pavillons de complaisance :
http://fr.wikipedia.org/wiki/Pavillon_de_complaisance#Avantages

Sur le site du Sénat, le projet de loi sur les équipages des navires qui, dans ses attendus, donne une bonne idée des problèmes rencontrés et en particulier de la pénurie d'officiers :
<http://www.senat.fr/rap/106-439/106-439.html>