

**Compte rendu de la réunion plénière du  
Conseil d'orientation stratégique et scientifique  
de la flotte océanique française**

---

Vendredi 17 janvier 2014

Ifremer-siège, Issy-les-Moulineaux

approuvé le 11 juin 2014

### **Personnalités qualifiées**

Françoise Gaill	Présidente du COSS,
Moacyr Araujo	Université fédérale du Pernambouque (Recife - Brésil),
Patrick Baraona	Directeur du Pôle mer PACA,
Stéphane Blain	Observatoire océanologique de Banyuls-sur-Mer,
Elie Jarmache	Représentant du Secrétaire Général de la Mer,
Aida Fernandez Rios	Professeur au CISC (Vigo – Espagne).

### **Présidents des commissions nationales d'évaluation**

Viviane Bout-Roumazeilles	CNFH, université de Lille,
Laure Mousseau	CNFC, représentant Pascal Morin.

### **Représentants des directions scientifiques des organismes**

Thomas Changeux	IRD,
Pierre Cochonat	Ifremer,
Etienne Ruellan	CNRS-INSU, secrétaire du COSS

### **Invités permanents**

Olivier Lefort	Directeur de l'UMS,
Chantal Quivoron	Directeur-adjoint de l'UMS.

### **Invités**

François Jacq	Président-directeur général de l'Ifremer.
---------------	---

### **Excusés**

Maurice Héral	Représentant ANR
Pascal Morin	CNFC, station biologique de Roscoff.

### **Prise de notes**

Pierre Baron	Ifremer.
--------------	----------

### **Auditions pour le point bibliométrie**

Bruno David	INEE
Fred Merceur	Bibliothèque La Pérouse Brest
XXX	INITS Grenoble.

## Compte-rendu de la 5<sup>ème</sup> session du COSS

---

### Sommaire

✓ Introduction F. Gaill .....	4
✓ Approbation du compte-rendu de la réunion plénière du 11 juin 2013 ..	4
✓ Point d'information sur le Codir de l'UMS du 14 novembre 2013 par O. Lefort .....	4
✓ Travaux du GT sur la prospective d'utilisation scientifique du Marion Dufresne.....	9
✓ Bibliométrie : un indicateur de performance de la TGIR (auditions de trois experts).....	12
✓ Relations partenariales entre opérateurs de flotte et utilisateurs industriels - F. Gaill .....	14
✓ Organisation des "Journées de la flotte côtière" .....	16
✓ Points divers .....	16

## ✓ Introduction *F. Gaill*

*Françoise Gaill* a le plaisir d'accueillir *François Jacq* pour cette 5<sup>ème</sup> session du COSS et le remercie d'avoir mis à la disposition du COSS une salle de réunion. Elle le remercie également de venir apporter au cours de la journée des éclairages à des questions que le COSS se pose, malgré son emploi du temps qui nécessitera qu'il s'absente en cours de matinée.

*F. Gaill* indique que le CNRS-INSU est lourdement frappé sur une courte période après la disparition de *Jean-François Stéphan*, directeur de l'INSU et premier président du Codir de l'UMS FOF et du décès récent de sa secrétaire, dont les obsèques se déroulent ce jour et auxquelles assiste *Etienne Ruellan* qui doit rejoindre cette session en fin de matinée.

## ✓ Approbation du compte-rendu de la réunion plénière du 11 juin 2013

Le compte-rendu de la réunion du 11 juin 2013 est approuvé par le COSS.

## ✓ Point d'information sur le Codir de l'UMS du 14 novembre 2013 par *O. Lefort*

*Olivier Lefort* souhaite faire une présentation rapide des calendriers de la flotte (hauturière et côtière) puisque la phase d'exécution pour l'année est déjà engagée.

Le hauturier va connaître une activité significative avec un niveau proche de 2013, mais il s'agit en réalité d'un niveau élevé au regard des aspects budgétaires. Il faut noter toutefois une légère érosion par rapport aux efforts accomplis et au réalisé des années 2011 et 2012.

Le *Marion Dufresne* aura une activité centrée principalement dans l'océan Indien, avec un arrêt technique qui doit être précisé en milieu d'année soit en France, soit en Europe. Cet arrêt technique pour des travaux de modernisation du treuil de grands fonds (Climcor), sera précédé et suivi par un transit (au moins 60 jours) qui doit être valorisé ; il demande qu'en conséquence l'information soit relayée par la CNFH auprès de la communauté scientifique.

La Marine nationale a une fois encore démontrée l'intelligence du partenariat noué avec l'Ifremer en acceptant cette année de travailler avec le *Pourquoi pas ?* dans le sud Atlantique et de faire sa campagne de 90 jours (BAC/MEDITGIB) pour permettre une convergence positive avec les intérêts de la communauté scientifique qui effectuait dans des zones relativement proches la mission BICOSE, puis la mission GEOVIDE. Il en résulte pour ce navire un programme très chargé et complet jusqu'au début novembre avec des transits excessivement brefs.

*Thalassa* voit se poursuivre la réduction des missions dans le cadre de la DCF dans la continuité de 2013, mais le volume d'activité générale sera plus élevé qu'au cours de 2013, avec dans l'attente de sa modernisation la programmation accrue sur ce navire des missions scientifiques évaluées par la CNFH (AWA et CAMOC). En milieu d'année une assez longue période de maintenance est prévue (46 jours).

Le *Suroît* aura six mois d'activité avec notamment la mission PIRATA pour l'IRD dans le golfe du Guinée, avec les problèmes de sécurité subséquents nécessitant de descendre encore plus au sud. Les évaluations de sûreté ne sont pas pour l'instant négatives. Sur ce programme international PIRATA, l'Ifremer a été sollicité pour la deuxième année consécutive par les

Etats-Unis pour la partie du programme à leur charge, afin d'avoir accès à un navire. Le créneau américain étant situé en début d'année, *O. Lefort* s'interroge si, pour la partie française, l'IRD en charge du programme de la partie française pourrait examiner les possibilités de rapprochement des deux calendriers. Il faut noter également pour ce navire les missions MOOSE et les premiers essais du Rov hybride.

*L'Alis* a également un calendrier étoffé avec six campagnes en Nouvelle-Calédonie et quatre campagnes au Vietnam. Le calendrier de ce navire aurait été totalement complet grâce à l'appel d'offres sur le Vietnam, mais des difficultés ont été rencontrées avec les demandes d'autorisations de travaux qui ont conduit le ministère des affaires étrangères (MAE) à interdire certaines de ces demandes de travaux pour des raisons géopolitiques.

*Elie Jarmache* fait part toutefois de son étonnement tout en connaissant l'actuelle grande prudence du MAE dans les relations avec le Chine, mais si les scientifiques souhaitent absolument réaliser ces missions, il conviendrait sans doute de représenter le dossier.

*O. Lefort* admet que cette décision a un impact très significatif sur la science, mais la réponse du MAE a été très ferme et ne semble pas ouvrir la moindre issue à une quelconque négociation.

*L'Antea* n'aura que deux missions en avril et novembre et un arrêt technique de reclassification.

A propos du *Gwen Drez*, il ne souhaite pas revenir sur le long débat qui s'est tenu lors du Codir de l'UMS en novembre dernier, mais la mission CGFS, qui n'était pourtant plus une priorité du département halieutique de l'Ifremer, sera programmée sous réserve d'obtenir les financements.

*F. Gaill* remercie *O. Lefort* de cette présentation et notamment de l'avoir illustrée avec la carte du globe qui permet ainsi de visualiser la présence des navires hauturiers sur l'ensemble des mers, justifiant ainsi à cette TGIR l'appellation de "tous océans".

*Antoine Grémare* aimerait connaître les explications qui justifient un calendrier peu chargé pour certains navires côtiers et en particulier pour *Côtes de la Manche*.

*Laure Mousseau* précise qu'il y a un transfert vers les navires de station, d'autant que les plus récents d'entre eux sont parfaitement aptes à accomplir des missions faites jusqu'à présent sur les navires côtiers, depuis l'entrée en flotte de nouveaux navires. En conséquence, la CNFC examine moins de dossiers d'évaluation pour des campagnes sur ces navires côtiers.

*O. Lefort* confirme cette diminution de la demande d'accès aux navires côtiers qui devient récurrente. Toutefois, il ne dispose pas d'éléments sur une longue période pour analyser les motivations du transfert des côtiers vers les navires de station. L'intégration de ces derniers dans le périmètre de l'UMS va imposer à tous une analyse objective et le respect de certaines procédures communes au sein de la TGIR, même si celles-ci peuvent être simplifiées pour les navires de station. Les commissions locales d'évaluation pour l'accès aux navires de station viennent d'être mises en place ; il conviendra d'en suivre leur fonctionnement et de concevoir les moyens afin de permettre nationalement à l'ensemble de la communauté scientifique d'y avoir accès, ce qui ne semble pas être encore tout à fait le cas.

A propos de l'avancement du plan d'évolution de la flotte (PEF), l'essentiel a été exposé lors du COSS plénier de juin avec la présentation d'un scénario à hauteur de 140 millions d'euros d'investissement d'ici 2021. Ce PEF a été transmis au MESR qui en a pris acte. Il convient de

rappeler que ce PEF constitue un ensemble construit de manière cohérente comprenant également des équipements lourds comme la sismique, l'AUV 6000 et le maintien à niveau du *Nautil* jusqu'en 2030.

Dans ce PEF et avant qu'il soit entièrement finalisé la modernisation du *Marion Dufresne* était acquise.

Depuis il n'y a eu aucune annonce concrète du MESR. Mais une invitation au Codir de l'UMS de venir devant le Haut-conseil des TGIR pour présenter non seulement ce PEF, mais également le fonctionnement de la TGIR. Le président du Codir de l'UMS, *Yves Frénot*, a porté la parole ; *F. Gaill* et le directeur de l'UMS y étaient également associés. Ce PEF devait être présenté après l'avis transmis par le HC-TGIR au Comité directeur-TGIR.

*F. Gaill* donne la parole à *François Jacq* qui assistait à la préparation de ce CD-TGIR.

*F. Jacq* confirme qu'il assistait, au titre du secrétariat d'Allenvi, à la réunion de préparation du CD-TGIR qui doit se tenir le 27 janvier. Pour donner une tonalité générale de l'ambiance de cette préparation pour l'ensemble du "paysage" des TGIR, une négociation serrée est en cours avec le ministère du budget, mais l'orientation sera de zéro valeur.

Lorsque le dossier de la "flotte" est arrivé à l'ordre du jour, l'avis du HC-TGIR a été présenté ainsi que la position de l'alliance Allenvi qui a clairement affirmé sa volonté de suivre l'avis formulé par le HC-TGIR et a souligné l'importance de l'outil "flotte". Il a été pris acte de tous ces arguments très favorables à la "flotte", et du consensus sur le soutien nécessaire à son évolution, sauf que personne n'a la réponse aux conditions et aux moyens de son financement. La discussion générale a finalement abouti à la conclusion que ce plan, en général, était... très prématuré ! Cette situation au moment de la seule préparation du CD-TGIR ne doit pas conduire à avoir un optimisme excessif sur le résultat à attendre.

En qualité de Pdg de l'Ifremer et donc dans une vision différente et plus large qu'une TGIR, il souhaite dresser un constat cruel : la situation financière est actuellement catastrophique n'offrant guère, pour ne pas dire aucune perspective d'investissements, même quand ceux-ci sont raisonnables comme le PEF qui a été construit. Lorsque l'Ifremer prend sur ses capacités grâce à ses partenariats industriels deux millions d'€uros pour financer la sismique, l'Ifremer prend à tout le moins deux ans d'avance.

Toujours du strict point de vue de l'Ifremer, la priorité immédiate serait la modernisation de *Thalassa* qu'il faudrait dès maintenant entreprendre ; or l'établissement ne dispose pas de la moindre ressource pour ce projet pour 2014 ; l'année 2015 est annoncée comme pire encore ! Toutefois le contrat d'objectifs quinquennal peut permettre d'envisager un peu plus d'optimisme.

A propos des instruments, le H-Rov va aboutir, et pour l'AUV 6000 la négociation dans le cadre du CPER avec un financement possible à hauteur de 50% est essentielle.

La DGRI a précisé qu'au cours du premier semestre 2014, les décisions devraient converger, que celles-ci soient ou non positives. Il précise qu'il a insisté auprès de ces différents interlocuteurs sur le fait que l'enjeu financier n'était que de 150 millions d'€uros. L'ordre de grandeur ne paraît pas être totalement inaccessible. La seule question qui reste dès lors : le peut-on ou le veut-on pas pour l'océanographie ?

*F. Gaill* déplore que cette situation n'est pas enthousiasmante après tous les efforts accomplis depuis plusieurs années et plus encore ces derniers mois. Elle ajoute qu'au sein du CNRS la priorité n'est pas orientée vers la flotte. Dans ces conditions, il lui paraît indispensable que le COSS prenne une position plus offensive. Elle interroge le représentant du SG-Mer pour avoir son opinion.

*E. Jarmache* ne peut pas exprimer un avis argumenté, car ce sujet n'émerge jamais en interministériel. Mais il n'est pas incongru de penser qu'il pourrait y avoir une vision de l'avenir de la flotte océanographique au sens large au niveau interministériel. Mais peut-être faudrait-il que le COSS le dise et le demande explicitement ? Les questions qui appellent des décisions budgétaires vont apparaître d'ici la fin de l'année avec le Comité interministériel de la mer. Ce sujet doit donc se préparer, afin d'être en interaction avec les acteurs. Il appartient à la communauté scientifique de faire naître sur ce dossier son aspect interministériel, afin d'en permettre le débat.

*F. Gaill* rappelle que le MESR avait acté le principe d'une réunion de ce type pour le mois de février, mais tout récemment il a été décidé de l'annuler. Elle regrette que jusqu'à présent la communauté scientifique se soit désintéressée de l'aspect interministériel d'un tel sujet.

*Pierre Cochonat* souligne que lors du dernier Cimer un programme d'exploration profonde des fonds (recherche minérale...) a été engagé. Il lui semble que toutes les parties prenantes à ce sujet devraient s'appuyer sur ce socle, car pour le conduire dans de bonnes conditions il faut nécessairement disposer de navires.

*E. Jarmache* acquiesce car il s'agit en l'espèce d'un programme national d'accès aux grands fonds avec des permis miniers notamment pour les sulfures. Dans ce cadre, il existe un mécanisme de suivi des décisions et notamment dès le 29 janvier, il est prévu une première réunion pour mettre en route ce programme national. L'Ifremer est en principe invité. Il insiste sur ce mode de fonctionnement nouveau avec ce mécanisme de suivi des décisions. C'est sans doute l'occasion de faire entendre la voix de la communauté scientifique, mais elle ne peut pas être suffisante.

*Patrick Baraona* note que le taux d'utilisation de la flotte s'est stabilisé. Parmi les grandes tendances, il y a les missions de service public qui sont de nature différente. On détermine facilement les ministères qui sont les principaux demandeurs. N'y aurait-il pas moyen d'obtenir des moyens de financements supplémentaires à ceux fournis exclusivement ou presque par le MESR ?

Il relève que la situation actuelle est très étonnante pour l'observateur à un moment où l'on parle d'exploration durable. Il suffit de se référer aux propos tenus récemment par *Anne Lauvergeon* sur l'exploration et l'exploitation minière. Il y aura des financements et ils seront selon toute vraisemblance essentiellement industriels. Il convient sans doute de les chercher sans scrupule dans cette voie. Il y a aussi l'appel sur le "navire du futur", même si cela apparaît précoce au regard des enjeux du PEF. Pourquoi ne pas envisager abruptement un partenariat public-privé d'autant que l'investissement financier (140-150 millions d'€uros sur 7 ans) est mince ?

Enfin, il lui paraît indispensable de poser différemment les termes de cette question stratégique en direction des décideurs politiques : par exemple que se passe-t-il s'il n'y a plus de flotte performante en France ? L'exercice devrait être tenté.

*Moacyr Araujo* partage cette idée de porter le sujet au Comité interministériel de la mer, car cela oblige à modifier la grille de lecture du problème posé, à la seule réserve qu'il faut que ce comité soit réellement interministériel. Le Brésil a eu une démarche assez similaire.

*A. Grémare* marque son scepticisme dans ces propositions, surtout après avoir lu avec attention le compte rendu du dernier COSS plénier à Brest au cours duquel Claire Hubert du ministère de l'Ecologie et du Développement durable (MEDDTL) a tenu, selon lui, des propos

forts désagréables pour l'avenir de la TGIR en affirmant notamment qu'elle réfutait l'idée de financements complémentaires par d'autres ministères que celui de la Recherche. Ces ministères, même s'ils demandent des missions de service public n'ont plus de crédits spécifiques pour la recherche, d'autant que tous les crédits budgétaires qui existaient en ce domaine il y a quelques années encore, avaient tous été transférés au MESR. Avec de telle prise de position, il ne voit pas comment il est possible de construire un avenir pour la flotte française.

*O. Lefort* souhaite réagir à l'intervention de *P. Baraona* en précisant que s'agissant du "navire du futur", il ne s'agit que d'avances remboursables avec la nécessité de disposer d'une mise de fond initiale. Cette solution ne lui semble donc pas adaptée à la difficulté actuelle de la flotte de recherche. Il lui paraît en revanche évident que cette question doit être portée politiquement par le MESR, et à un très haut niveau. Le "levier d'action" dépasse très largement celui du COSS et du Codir, même s'il lui semble indispensable que ces deux éléments de la gouvernance de la TGIR s'en saisissent pour porter partout la parole de la recherche océanographique.

Il partage le désappointement de *F. Gaill* à propos de l'annulation par le MESR de l'initiative de réunir dans une perspective interministérielle les différents utilisateurs/demandeurs de l'accès à la flotte, mais encore faut-il dans ce genre de réunion, sans vouloir être dédaigneux, que ceux qui sont assis autour de la table aient un pouvoir d'intervention, voire d'autorité dans le processus de décision.

*E. Jarmache* fait appel à ses souvenirs pour souligner le poids et le sérieux reconnu qu'avait eu voici près de vingt ans le rapport de l'Académie des Sciences. Il s'agit ici d'un réel "levier d'action". Il convient également de ne pas négliger celui des représentants élus et notamment les parlementaires qui ont la faculté de poser une question au gouvernement. Ce genre d'action aurait au moins le mérite d'obliger les décideurs à affirmer plus clairement leur position.

*Moacyr Araujo* indique que s'il ne faut pas avoir d'hostilité de principe à l'égard des partenariats public-privé qui ont souvent montré leur efficacité sur le moyen terme, il convient d'être prudent, car il y a parfois des déboires et surtout cela peut se traduire par un désengagement de la puissance publique sur le long terme.

*F. Gaill* résume les propositions d'actions qu'elle retient avec l'accord des membres du COSS ; il s'agit :

- dans un premier temps d'écrire une lettre ouverte du COSS au Codir afin de lui faire partager des propositions de stratégie, afin de saisir d'une part le MESR et d'autre part le SGMer ;
- simultanément, la présidente du COSS s'adresse au SGMer en posant explicitement la question de l'avenir de la flotte de recherche et son examen dans un cadre interministériel ;
- enfin, une démarche est entreprise auprès des parlementaires, notamment du littoral, afin de les sensibiliser au devenir de la flotte et de les inciter à questionner le gouvernement sur la nécessité d'engager les investissements indispensables.

Le point 3 de l'ordre du jour ayant été évoqué, notamment au cours de l'intervention du Pdg de l'Ifremer, *F. Gaill* suggère que le point d'ordre du jour sur l'utilisation du *Marion Dufresne* soit immédiatement traité.

## ✓ Travaux du GT sur la prospective d'utilisation scientifique du *Marion Dufresne*

*Chantal Quivoron* résume la situation actuelle sur la modernisation du *Marion Dufresne*. Tout d'abord sur le plan budgétaire 13 millions d'€uros dans le cadre du grand emprunt sont acquis "sur le papier", sans avoir donné lieu à une notification officielle, bien que ces 13 millions apparaissent dans la Loi de finances 2014. La partie maritime est assumée par les TAAF à hauteur de 10 millions d'€uros. Ainsi 23 millions seront mobilisés pour la jouvence de ce navire.

Elle rappelle quelques modalités particulières de fonctionnement pour ce navire. Ainsi le GIE est le maître d'ouvrage avec un mandat qui a été confié à la CGA-CGM pour passer les marchés. Elle rappelle que le GIE est constitué par les TAAF et la CGA-CGM et que l'IPEV n'en fait pas partie ; le GIE est propriétaire. La CMA-CGM est seulement armateur, tandis que les TAAF sont l'affrètement principal qui eux-mêmes "sous-affrètent" ce navire. Ce principe est fondé sur la première obligation d'approvisionner les bases scientifiques avec le navire et ce n'est qu'ensuite qu'il est considéré en qualité de navire océanographique.

Elle présente les quatre groupes de travail qui ont été constitués (équipements scientifiques, appareils scientifiques, locaux scientifiques, informatique) avec le chef de projet (*Hélène Leau*).

*Stéphane Blain* observe que cette notion de "sous-affrètement" est paralysante pour l'utilisation du navire, car elle organise une préemption depuis vingt ans sur des créneaux du calendrier qui intéressent les scientifiques. Ainsi, il n'est pas possible de faire une demande d'accès pour le mois de décembre, alors même qu'il s'agit d'une période propice à des études dans l'océan austral.

*O. Lefort* note que les dates des "OP" peuvent toutefois faire l'objet d'une négociation pour construire une campagne scientifique "de qualité" dans l'océan Indien.

A propos des groupes de travail et notamment du groupe 4 sur l'informatique, il souligne que les outils développés par l'Ifremer sont mutualisés avec l'IRD et les partenaires scientifiques européens ; il serait en conséquence profitable d'œuvrer vers une homogénéisation de ces équipements, en particulier. Par ailleurs, il souhaite que la communauté scientifique soit informée de manière récurrente pour les prochains appels d'offres afin que cette jouvence soit en phase avec les scientifiques. L'Ifremer a toujours procédé de la sorte pour la construction ou la modernisation de ses navires.

*S. Blain* présente le travail conclusif du groupe de travail sur la *Jouvence du Marion Dufresne : éléments de bilan et perspectives scientifiques* entrepris à la suite du mandat qui avait été donné par le COSS lors de sa réunion inaugurale le 20 janvier 2012. Ce travail s'est déroulé en deux phases : la première sous la direction de *Jérôme Dymont* qui avait rassemblé un groupe de quinze membres représentant les disciplines scientifiques utilisatrices du navire, afin de permettre l'expression des besoins. Deux réunions de synthèse ont eu lieu, dont l'une plus particulièrement sur le carottage du fait de la spécificité unique de ce navire qu'il convient de maintenir. Ce premier travail a donné lieu à une présentation devant le conseil d'administration de l'IPEV et lors d'un COSS en juin 2012.

La deuxième phase, celle de la rédaction du rapport final, a été reprise par *S. Blain* qui en a assuré la coordination. Ce document est structuré en deux parties. La première dresse le bilan scientifique pour la période 1995-2013 et illustre notamment le rôle non négligeable du *Marion Dufresne* dans la production scientifique. Il est toutefois noté la non-utilisation du navire par la communauté de la biologie-écologie en raison de sa configuration architecturale

rendant impossible l'utilisation d'engins de capture. Cette communauté particulière a été conviée à ce groupe de travail et a contribué aux éléments de prospective. Le bilan des difficultés opérationnelles n'a pas été masqué.

La deuxième partie est consacrée à la prospective scientifique de 2015 à 2035. Le principe retenu a été de décliner la liste des besoins techniques pour réaliser une science de qualité, selon les standards contemporains, sans prendre en compte les coûts d'investissements ou d'entretien ou la faisabilité. Il s'agit donc du besoin brut de la communauté scientifique. Leur synthèse est formalisée en fin de rapport et se décompose en quatre items non hiérarchisés (instrumentation ; déploiement et récupération d'engins et mouillages ; locaux, appareils associés et circulation des échantillons ; informatique et accès aux données). Ces items sont assez semblables aux groupes de travail décrits précédemment par *C. Quivoron*.

A la demande de *F. Gaill, S. Blain* présente les propositions nouvelles pour ce navire afin de le situer par rapport à d'autres navires.

Sans reprendre toutes les propositions pour chacune des disciplines, il relève notamment pour les géosciences au sens large, une demande nouvelle et importante afin de pouvoir analyser les sédiments ; il s'agit du sondeur de sédiments et de l'écho-sondeur, surtout dans la mesure où l'actuel sondeur du navire ne répond plus aux standards en la matière.

De manière générale, la communauté scientifique souhaite le maintien à un niveau d'excellence du carottage, mais avec une amélioration dans l'organisation du travail et du traitement des carottes sur une zone et des laboratoires adaptés ; l'actuelle pluridisciplinarité du navire devrait pouvoir être mise en œuvre de manière plus efficace ; la capacité à pouvoir continuer à opérer dans l'océan Austral doit se traduire sur la conception des laboratoires, le maintien et l'augmentation de la sécurité des opérations et l'amélioration de la récupération des engins et mouillages dont les opérations sont très délicates actuellement avec l'architecture de ce navire dans l'océan Austral. Les demandes nouvelles sont apparues dans plusieurs thématiques afin de pouvoir déployer plus de mouillages ou de bouées, demandes qui nécessiteraient soit de reconfigurer le navire, soit de revoir les procédures.

*Viviane Bout-Roumazeilles* conforte la position du groupe du travail en indiquant que l'actuel sondeur n'a pas la qualité optimale requise et que de même il est désormais nécessaire d'améliorer la qualité des carottages ; cela va bien au-delà d'une simple amélioration de l'organisation du travail à bord. Ces demandes sont essentielles pour poursuivre une science de qualité dans la mesure où les missions dans ces zones ne peuvent être répétitives.

*P. Baraona* trouve, à travers ce qu'il a perçu sur ce travail, une sorte de décalage, sans doute difficile à éviter entre la stricte définition des besoins scientifiques et la réponse qui est déjà parfois donnée de la solution technique qui devrait être du seul ressort des ingénieurs ou des opérateurs.

*A. Grémare* s'interroge sur l'existence d'une réflexion suffisante tant de la part des scientifiques que des opérateurs sur la complémentarité des navires de la flotte océanographique. S'il est aisé de reprocher aux tutelles un manque de vision, le même reproche pourrait sans doute aussi être formulé aux autres acteurs. Avoir une vision sur 15 ans en dégagant les complémentarités entre les navires sur des zones géographiques, sur les capacités respectives de chaque navire sont les démarches de toute prospective. A défaut, il y a le risque de se faire imposer une optimisation ne répondant pas exclusivement à l'objectif scientifique.

Il va également de manière plus générale dans le sens de l'intervention de *P. Baraona*, dans la mesure où ce n'est ni au groupe de travail et encore moins au COSS de se pencher sur l'aspect

technique et la faisabilité des missions en mer. En revanche, si certains scientifiques veulent étudier les dorsales de l'océan Indien avec le *Nautile*, le COSS serait parfaitement dans son rôle de soutenir cette demande et ce n'est qu'après l'évaluation par la CNFH que doit seulement se poser la question de savoir si le *Marion Dufresne* ou tout autre navire de la FOF ou de la flotte internationale peut permettre la réalisation de cette recherche.

Il souhaiterait savoir si outre les communautés scientifiques utilisatrices ou non du navire, les organismes ont fourni leurs perspectives scientifiques. Croiser ces deux visions permettraient de réduire des problématiques ignorées.

*S. Blain* ne partage pas cette analyse. La complémentarité existe déjà dans la flotte et sur ce seul créneau, il y a le *Marion Dufresne* et le *Pourquoi pas ?*. Mais au-delà du support, il convient d'équiper les navires en fonction de leur spécificité ou de la campagne à réaliser. L'erreur avec le *Marion Dufresne* serait d'en faire un navire réservé uniquement aux carottages. Il faut en conséquence améliorer sa complémentarité et sa polyvalence. Un seul exemple pour illustrer cette réflexion au sein du groupe de travail a été la demande de pouvoir effectuer des chalutages. C'est donc bien la preuve que le groupe de travail ne s'est pas particulièrement penché sur les modalités techniques, mais sur la demande de sciences.

*E. Ruellan* abonde en ce sens et élargit le propos en considérant que désormais toute réflexion devrait avoir à l'arrière-plan non seulement la complémentarité de la flotte, mais aussi son positionnement géographique. Plus généralement, il souhaite que les futures plates-formes soient construites ou organisées autour de ce principe.

*Moacyr Araujo* n'est pas convaincu que la communauté scientifique française ait l'exacte connaissance de toutes les capacités de ce navire. Il n'existe pas beaucoup de navires dans le monde qui ont la capacité de pouvoir faire travailler ensemble soixante scientifiques et de ce point de vue la France fait bien des envieux.

*S. Blain* approuve cette remarque et notamment toute la communauté des biologistes ne paraît pas du moins jusqu'à présent informé de ces potentialités. Mais pour les biologistes en déclinant la science qui peut être faite avec le navire il y a parfois des obstacles insurmontables qui expliquent le moindre intérêt de cette communauté d'y avoir accès : ainsi mettre en oeuvre le *Nautile* est un défi impossible en raison de l'architecture même du navire (plus de 7 m de haut pour la mise à l'eau !).

*E. Ruellan* apprécie la remarque exprimée par *Moacyr Araujo*, car pendant longtemps et même sans doute encore maintenant le *Marion Dufresne* a été regardé comme l'usage exclusif d'un club "trop" fermé. Dans le cadre de sa jouvence, cette vision devra être modifiée, ne serait-ce que pour rentabiliser l'investissement.

*V. Bout-Roumazeilles* confirme que cette question revient régulièrement dans les débats au sein de la CNFH et certaines communautés espèrent que la modernisation du *Marion Dufresne* permettra une utilisation plus large. Elle note que les communautés sont bien moins étanches que par le passé. Il y a désormais de fréquentes missions où la pluridisciplinarité est la règle. Maintenant elles souhaitent savoir concrètement de quels moyens elles disposeront à bord du navire. Un effort par ailleurs est entrepris afin de faire émerger des demandes spécifiques adaptées au *Marion Dufresne*.

A la question de *F. Gaill* sur la pression des campagnes par rapport aux campagnes obtenues *V. Bout-Roumazeilles* répond que la pression est difficilement perceptible dans la mesure où il

existe un coût financier pour les équipes, mais aussi des difficultés venant du positionnement géographique qui génèrent une auto-sélection dès avant la CNFH.

*C. Quivoron* explique que 217 jours sont consacrés à la science ; pour ceux-ci il convient de trouver de l'ordre de 20 à 25 % du coût de fonctionnement du navire, la demande étant faite via l'ANR. Dans le cadre d'un sous-affrètement, par exemple pour Petrobras, il est possible de faire de la science sans qu'il soit requis le paiement d'un ticket modérateur. Elle précise que le financement dégagé dans ce cadre revient exclusivement au navire, comme une sorte de complément de subvention.

En réponse à *Moacyr Araujo* sur la part consacrée à des missions privées génératrices de recettes, elle indique d'abord que le créneau disponible se situe entre avril et août et qu'il n'existe pas de politique systématique ; ce n'est que de l'opportunité.

*O. Lefort* émet le vœu d'une présence accrue des scientifiques dans les groupes de travail, car s'ils n'ont pas à faire les choix techniques, l'interaction avec eux est essentielle afin d'éviter les erreurs ou faire des choix qui seraient déjà obsolètes.

*Pierre Cochonat* considère qu'il manque sans doute une suite à ce travail, à savoir que se passera-t-il d'ici quinze ans ? Il n'est pas trop tôt pour se poser déjà la question et notamment à l'aune de ce qui se prépare au niveau international et dans les autres flottes de même dimension.

*F. Gaill* constate qu'à travers ce débat, mais aussi réunion après réunion, une stratégie de TGIR est bien en train de se construire. Elle souhaite que la communauté tout entière s'approprie cette première proposition. La CNFH est incontestablement le lieu où le débat doit avoir lieu et c'est elle, notamment, qui a vocation à communiquer auprès des principales communautés. Il serait aussi souhaitable que les institutions qui utilisent le navire prennent également une position sur ce rapport. Elle souhaite également que le Codir de l'UMS puisse discuter des éléments de ce rapport pour permettre d'avoir la vision de tous sur les choix stratégiques et scientifiques.

En conséquence, elle demande que ce rapport soit adressée dès le lundi 20 janvier à l'ensemble des organismes, c'est-à-dire à leurs responsables scientifiques, en leur demandant de réagir d'ici la fin du mois. La vision de la stratégie scientifique doit venir également en complément afin de disposer d'arguments sur la cohérence de la flotte.

Après un tour de table, il est décidé que participeront à ce groupe de travail :

*F. Gaill, E. Ruellan, E. Jarmache, P. Baraona, T. Changeux et P. Cochonat.*

### ✓ **Bibliométrie : un indicateur de performance de la TGIR (auditions de trois experts)**

*O. Lefort* rappelle que le recensement des publications issues des navires et équipements de la TGIR incombe à l'UMS Flotte. Historiquement, le recensement des publications est fait de façon systématique, mais non concertée, d'abord par le secrétariat de la CNFH pour les navires passant par cette commission via les fiches de valorisation d'une part, et par l'IPEV d'autre part pour ses moyens spécifiques. De son côté, la CNFC vient juste de lancer l'analyse de fiches de valorisation pour les navires côtiers. La conséquence de cette situation actuelle est l'existence de "trous" à la fois organisationnels pour ce qui concerne le recensement, et dans l'historique des publications ; ce sont autant d'éléments qui nuisent à l'un des objectifs recherchés, celui d'un indicateur indispensable de la performance de la TGIR. Cet indicateur

sera demandé tôt ou tard pour évaluer la TGIR. Par ailleurs, les références des publications identifiées ne sont pas accessibles en ligne, et les publications ne sont pas consultables sur un site où elles auraient été regroupées.

C'est pourquoi après un débat lors du Codir de novembre 2013 et face à plusieurs suggestions il a été décidé de renvoyer cette question devant le COSS pour auditionner les animateurs d'autres expériences que celle qui était présentée lors de ce Codir.

*Bruno David* pour l'INEE (CNRS) et *Fred Merceur* pour la Bibliothèque La Pérouse exposent successivement de manière détaillée leur solution respective ; la représentante de l'INITIS en visio-conférence depuis Grenoble ne s'est associée que partiellement à cet échange en raison de difficultés techniques de connexion.

A l'interrogation de l'INEE par *Moacyr Araujo* sur l'analyse des travaux des personnels en formation (mémoires, thèses...) *E. Ruellan* souligne que cette question est pertinente et indispensable, car il y a effectivement une quantité assez considérable de travaux produits et parfois négligés ou non recensés et qui ne semblent pas apparaître dans la bibliométrie de l'INEE. *B. David* répond qu'au final les thèses aboutissent à des publications (articles, conférences...) qui seront inévitablement recensées ; il n'y aurait en conséquence que peu de perte.

*A. Grémare* souligne la présentation faite par l'INEE qui ne vise pas à faire de la bibliométrie pour elle-même, met l'accent sur l'interprétation obtenue grâce à cet outil ; la présentation de la BLP lui semble mettre plus l'accent sur la collecte systématique de la donnée. Ces deux approches sont au final assez complémentaires de l'objectif que doit rechercher une TGIR. Il note que désormais les navires de stations sont intégrés au sein de la TGIR, avec les conséquences constatées lors de diverses réunions du transfert des côtiers vers ces navires ; il lui paraît dès lors indispensable de les inclure totalement dans cette bibliométrie et d'exploiter ces données d'autant que de la science de qualité est produite.

*E. Ruellan* remarque que le COSS n'a pas vocation ce jour à trancher sur l'une ou l'autre des propositions ; il s'agissait seulement d'acter l'existence de solutions sans être alternatives, du moins complémentaires et de poser les termes de la question à trancher. Cet échange nécessite évidemment d'être approfondi au sein d'une discussion réellement construite au sein d'un groupe de travail qui peut rendre des conclusions, dès avant l'été, compte tenu de la qualité des présentations qui ont été faites. Ce groupe de travail ne doit pas seulement esquisser des bilans pour 5 à 10 ans, mais construire un outil d'appréciation en continu de la production de la TGIR.

*T. Changeux* s'interroge sur les aspects financiers de cet outil, car il souhaite que les partenaires de l'UMS s'y retrouvent et ne s'auto-facturent pas des prestations. C'est pourquoi il y a deux aspects à examiner dans ce groupe de travail d'une part obtenir rapidement un outil suffisamment fiable capable de mesurer la production et d'autre part évaluer les conséquences financières, notamment en termes de ressources humaines.

*F. Gaill* remercie, malgré les difficultés techniques, les trois intervenants et soulignent que le cadre du problème a été bien cerné avec deux stratégies qui méritent d'être abordées. Le COSS doit fournir une proposition au Codir à qui reviendra la charge de statuer. Elle souhaite que le groupe de travail qui va se mettre en place fasse rapidement des propositions pour pouvoir les transmettre pour le Codir qui se tiendra avant l'été.

Elle charge *E. Ruellan* d'animer ce groupe de travail qui comprendra également *A. Grémare*, *V. Bout-Roumzeilles*, *P. Morin* ou un représentant de la CNFC, *T. Changeux* ou un représentant de l'IRD.

### ✓ **Relations partenariales entre opérateurs de flotte et utilisateurs industriels - F. Gaill**

*F. Gaill* fait le résumé du débat sincère et direct qui s'est déroulé lors du Codir de novembre notamment autour de l'important partenariat de l'Ifremer avec les missions PAMELA. La CNFH s'en est également saisie. Il y a eu hors de ces instances des malentendus ou des rumeurs, faute d'informations suffisamment précises au préalable. En réalité ces missions sont mixtes entre Total, l'Ifremer et le CNRS. Elle rappelle que des discussions ont eu lieu d'abord entre opérateurs, puis ensuite avec la compagnie pétrolière. A cette occasion, toutes les difficultés ou les contraintes de ces missions ont été exposées, tout en montrant également les bénéfices que la communauté scientifique en retirait dans une approche collaborative autour de ce projet. Elle regrette ce manque de dialogue ou de diffusion de l'information dès lors que la CNFH en avait été informée. Cet exemple permet toutefois de constater la manière de fonctionner d'une TGIR quand ses opérateurs disposent d'une autonomie.

*E. Ruellan* relève à ce propos deux questions : d'abord sur le fonctionnement de la "flotte" et ensuite sur la relation entre les partenaires au sein de l'UMS. La communauté a été froissée que, lors du COSS de juin 2013 et des Journées de la flotte hauturière également en juin, cette question n'ait pas été évoquée. A ce moment, il aurait dû y avoir un minimum de communication. Des malentendus, il peut toujours en exister, mais l'important est de les corriger rapidement. Il s'en déduit une autre question pour l'avenir lorsque survient un contrat de cette ampleur : comment réussir à le mettre en œuvre tout en respectant la destination première de la "flotte" qui est de faire de la recherche académique ?

Lorsque les organismes sont sollicités pour la réalisation de contrats industriels, il serait utile de mieux préciser les implications auprès des autres partenaires. La direction générale du CNRS a été la dernière informée. Cette situation n'est pas acceptable, même s'il convient de souligner que certains au CNRS qui participent à ce projet portent leur part de responsabilité. Plus largement, dans un projet de cette importance, il est également nécessaire de déterminer plus clairement la notion de publications.

*T. Changeux* déplore que l'IRD qui a cherché, au titre de l'observatoire de l'océan Indien, à être associé à la réunion que *F. Gaill* a évoquée n'ait obtenu qu'une fin de non-recevoir.

A la demande de *S. Blain* qui souhaiterait avoir des informations sur ce débat autour de PAMELA, *F. Jacq* indique qu'il s'agit d'une coopération qui a pris naissance dans le cadre du GDR Marges dans lequel collaboraient le CNRS, les universités, l'Ifremer, mais aussi Total. La compagnie pétrolière a intégré cette collaboration pour comprendre et tester ces marges avec les conséquences opérationnelles qui découlaient pour son activité principale. PAMELA constitue un chantier pour traiter ces questions spécifiques et scientifiques. Il convient par ailleurs en termes de mobilisation de la "flotte" d'avoir la meilleure visibilité. La science, elle vient souvent pour ne pas dire toujours de la base et les équipes ont l'habitude de se parler entre elles, sans nécessairement en informer leur direction générale ; il le regrette, mais le CNRS n'est pas le seul organisme à devoir faire face à une telle situation.

Pour répondre à *T. Changeux*, sur la réunion qui s'est tenue le 6 janvier dernier, *F. Jacq* indique que tous les intervenants de ce projet, et seulement eux, étaient réunis ; un séminaire général présentera la pluri-annualité de ce projet.

Plus largement, il analyse la TGIR FOF comme "*une vrai-fausse TGIR*". A la différence des autres TGIR, celle-ci est multi-usages et il invite chacun à se garder d'une critique par rapport à un idéal, car la réalité est plus complexe. Du seul point de vue du fonctionnement de l'Ifremer, le découpage des activités ou des missions ne se réalise selon un pointillé organisé et défini à l'avance, mais il y a une imbrication inévitable des activités dans l'organisation de l'établissement qui permet non seulement de rechercher et d'obtenir l'équilibre de la "flotte", mais aussi l'équilibre général de l'Ifremer. Les jours de partenariats, ils sont nécessaires. Qu'on le déplore ou non, cette situation est incontournable et en conséquence il ne sert à rien d'imaginer un autre idéal. A partir de cela, il peut être temps de commencer à construire réellement une stratégie pluriannuelle.

*A. Grémare* constate par expérience que le partenariat public-privé apporte une contribution au fonctionnement de la "flotte", mais ce partenariat ne doit pas prendre le pas sur les autres missions de la "flotte". Le GDR Marges avait exprimé son insatisfaction sur le nombre de campagnes évaluées par la CNFH. La campagne CARAMBAR notamment a vu sa programmation déplacée. Il s'interroge sur les conséquences néfastes d'une l'absence d'évaluation des campagnes avec contrat. Peu importe l'importance que ces missions peuvent avoir sur les équilibres financiers, mais la tentation de prendre toutes les libertés avec les principes qui ont été admis par tous d'une évaluation systématique par les commissions lui semble à tout le moins une régression.

*F. Jacq* ne peut qu'approuver ce rappel des idéaux d'évaluer toutes les campagnes par la CNFH et si celles-ci sont simultanément partenariales pour le bénéfice des organismes, l'idéal est atteint. Mais il ne peut s'engager pour affirmer que tous les jours de mer de partenariats d'une campagne donneront lieu systématiquement à une évaluation de la CNFH.

*P. Baraona* explique qu'il est vain d'être hostile à ce type de partenariat. Dans le cas d'espèce de l'Ifremer, il est évident qu'il s'agit d'apports financiers complémentaires indispensables. Dans ces conditions, pourquoi ne pas imaginer un système du quotas qui éviterait toute suspicion sur l'utilisation de la "flotte".

*F. Jacq* répond que sans être défini comme des quotas cloisonnés cet élément est déjà pris en compte dans le dialogue que conduit l'Ifremer avec l'Etat dans le cadre de son nouveau contrat d'objectifs. Les ordres de grandeur actuels sont de 100 jours/an de partenariat qui sont indispensables, 120 jours ou plus de missions de service public 150 jours/an dans le cadre de la convention avec la Marine nationale ; ces éléments posés et du fait de l'équation budgétaire, la communauté dispose de 300 à 400 jours de mer évalués CNFH ; à cela s'ajoutent les arrêts techniques, avec un potentiel de reliquat de jours de l'ordre de 200 à 300 jours non affectés à ces différentes catégories, s'il y a des financements. L'Ifremer a besoin de la part de l'Etat d'un mandat clair, afin de lui rendre non seulement compte, mais également de l'expliquer clairement à la communauté, comme lors de ce COSS.

*S. Blain* considère que l'évaluation selon le critère de l'excellence a le mérite d'instaurer une appréciation égalitaire des demandes d'accès. Si les partenariats public-privé devaient aboutir à un déni de toute évaluation, il conviendrait d'en mesurer l'exacte conséquence, car ce serait l'équipe venant "avec son chèque" qui exercerait un droit de préemption sur la "flotte". Il faut

éviter que cet argument soit l'argument décisif dans la programmation de l'ensemble des navires.

*E. Ruellan* rappelle qu'il avait mis en avant à l'époque du CSTF cette notion de quotas qui lui semble toujours être la solution la plus adaptée en raison des spécificités des missions que l'Etat impose ou demande à chacun des organismes. La question est de savoir si le contrat industriel doit-être prioritaire dans l'élaboration de la programmation ? La réponse n'est pas nécessairement affirmative dans la mesure où face au "chèque" de l'industriel, il y a celui qui a été émis et renouvelé par l'Etat. Ces deux "chèques" sont égaux. En ce sens, il approuve la position de *S. Blain*.

*V. Bout-Roumazeilles* exprime la volonté des membres de la CNFH d'être informés de manière exhaustive sur le programme PAMELA qui se déroulera au moins jusqu'en 2016.

*F. Jacq* répond qu'il y a eu un relevé de conclusions lors de la réunion de janvier sur ce programme. Il a été co-élaboré, mais il n'est pas encore validé pour définir l'ensemble des actions. Ensuite, il sera diffusé à chacun, y compris à la CNFH puisqu'elle le souhaite. L'IRD sera informé par les soins de l'Ifremer.

### ✓ Organisation des "*Journées de la flotte côtière*"

*L. Mousseau* indique que les "*Journées flotte*" seront consacrées à la flotte côtière et se dérouleront à Bordeaux les 24-25 juin 2015. La demande budgétaire sera faite d'ici la fin du 1<sup>er</sup> semestre.

### ✓ Points divers

#### 1) Demandes du réseau des universités marines

*F. Gaill* indique qu'elle a été saisie d'une demande du réseau des universités marines de pouvoir participer au COSS et de leurs difficultés d'accéder aux navires de station.

*V. Bout-Roumazeilles* trouve curieuse la première demande dans la mesure où une place a été réservée au sein de la CNFH à un représentant de ce réseau qui n'est jamais venu aux différentes réunions.

*E. Ruellan*, à propos des navires de stations, explique que cette question ne relève pas d'une quelconque appréciation des universités, mais du seul CNRS à qui ces navires appartiennent en propre pour ses recherches ; leur destination première n'est pas la formation à la différence de l'accès aux navires côtiers.

Sur la demande de participation au COSS, selon lui, il s'agit plutôt du représentant de Brest qui l'exprime, vraisemblablement, en son nom personnel. Toutefois s'agissant de cette requête, le CNRS, l'Ifremer ont milité pour que les universités marines soient associées aux groupes de travail internationaux. Cela a été accepté par l'ESF et la France y a trois représentants : le CNRS, l'Ifremer et les universités. Il est donc favorable à cette demande d'invitation, mais *a minima*.

*F. Gaill* constate qu'il n'y a pas d'opposition, il appartiendra en conséquence au COSS de faire cette proposition au Codir à qui appartient la décision d'accepter ou non. Elle suggère que dans un premier temps ce représentant intègre le COSS sous le statut d'invité.

C. *Quivoron* approuve la procédure qui nécessite de passer devant le Codir et qui impose également de faire un avenant au mandat.

### 2) *Application ou non du statut des "gens de mer" aux scientifiques embarqués*

E. *Ruellan* souhaiterait savoir l'état d'avancement sur l'application aux navires océanographiques de la Maritime Labour Convention (MLC2006) qui a été ratifiée par la France et dont les conséquences de la transposition en droit français ont été évoquées rapidement lors de COSS et de Codir précédents.

O. Lefort indique que plusieurs réunions ont eu lieu effectivement avec l'administration française, notamment avec la Direction des affaires maritimes en présence des opérateurs de flotte océanographique, avec le soutien du MESR. Il a été expliqué le trouble et la désorganisation que cela entraînerait sur le travail scientifique, s'il fallait appliquer cette convention à des personnels scientifiques qui ne sont pas au sens strict des "gens de mer"<sup>1</sup>.

### 3) *Prochaine réunion*

F. Gaill indique qu'elle qu'une prochaine réunion du COSS soit envisagé d'ici la fin du premier semestre. Une date sera fixée prochainement.

---

<sup>1</sup> Le 24 janvier, O. Lefort a adressé un courriel notamment à l'ensemble des opérateurs de flotte. L'administration française aurait entendu leurs arguments et aurait accepté de présenter un projet de texte de transposition en droit français excluant les navires océanographiques du champ d'application de la MLC. A ce jour, le décret de transposition de cette directive n'est pas encore publié.