

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

### CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE

### GROUPE DE REFLEXION SUR LA FORMATION MARITIME

**2007 – 2008**

**approuvé en séance plénière du conseil le 05 février 2009 à l'unanimité**

A la demande du Président du Conseil supérieur, qui a inscrit les conditions d'attractivité et de notoriété de la formation des personnels navigants de la marine marchande dans ses thèmes de travail, un groupe paritaire a été constitué en novembre 2007 afin d'amplifier les diverses réflexions en cours sur la formation maritime en France et essayer d'identifier de manière concrète les conditions d'évolution de cet enseignement.

Il a semblé en effet au Président du Conseil supérieur que cette instance était à même de tenter une synthèse consensuelle des diverses propositions circulant sur la formation maritime et éventuellement de peser sur les choix qui restaient à prendre, tant pour clarifier les parcours que pour intégrer pleinement les écoles de la marine marchande dans l'environnement actuel de l'enseignement supérieur français.

Ces travaux se situent dans la suite du rapport de Patrick Retourné, présenté en janvier 2007 et intitulé « Développement de l'emploi dans les activités maritimes, la filière portuaire et dans les secteurs connexes ». Le rapport proposait plusieurs actions visant à moderniser l'outil de formation et rendre plus attractives études et carrières maritimes. Le groupe n'a cependant pas repris à son compte l'ensemble de ces propositions, mais s'est attaché à rester dans une démarche de pragmatisme pour définir des actions qui, sinon simples, lui semblaient réalisables dans des délais raisonnables sans remettre en cause l'organisation complète des études.

Ainsi par exemple, le concept d'une « Académie maritime », regroupant sur un même site formation d'officiers et enseignement universitaire à vocation maritime, préconisée par le rapport Retourné, le Cluster maritime et le Secrétariat Général de la mer, n'a pas en fin de compte été développé par le groupe car jugé à ce stade trop ambitieux et relevant d'une vision à long terme qui ne pourrait en tout état de cause voir le jour que lorsque les premières étapes d'un renouveau de l'enseignement maritime auront été réalisées.

La Table ronde sur l'enseignement maritime, organisée par le ministre des Transport à la fin du mois de janvier 2008, où on été évoquées de nombreuses questions relatives à l'avenir de l'enseignement maritime et à la forme que devrait prendre celui-ci a encouragé le groupe à poursuivre ses travaux dans cet esprit.

La question de l'attractivité du métier de marin et des études qui y préparent, déjà soulevée dans le rapport Retourné, a constitué l'axe principal autour duquel se sont développées les discussions du groupe de travail du Conseil supérieur. Six réunions ont eu lieu de novembre 2007 à juin 2008, au cours desquelles armateurs et organisations syndicales ont pu exprimer leurs avis sur l'ensemble des aspects de la formation professionnelle mais aussi du métier d'officier de la marine marchande. Les échanges se sont déroulés de façon informelle et sans tabous, ce qui peut expliquer leur caractère parfois contradictoire – en fonction de la vision

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

des uns ou des autres. Le groupe étant tripartite comme l'est le Conseil supérieur, chaque partie y a exprimé ses sensibilités, qui se font jour dans les pages qui suivent.

L'Inspection Générale de l'Enseignement Maritime (IGEM) nous a apporté un précieux éclairage sur l'état actuel des programmes et sur la façon dont ils pourraient évoluer. La Marine nationale a participé à plusieurs réunions afin d'éclairer le groupe sur ses modes de recrutement, l'organisation de sa formation et les perspectives de carrière qu'elle offre à ses personnels. Le rapprochement des formations de celle-ci avec celles de la marine marchande a été évoqué à plusieurs reprises, sans d'ailleurs qu'à ce stade, une formule définitive ait pu être arrêtée à ce sujet. La question de l'équivalence des titres, permettant aux officiers de la marine nationale d'envisager une seconde carrière de navigants dans la marine marchande a aussi largement été évoquée. Sur ce sujet également, le Directeur des affaires maritimes a mobilisé un groupe de travail qui définira rapidement les conditions de délivrance du titre STCW d'officier de direction pont aux officiers de la marine nationale à partir du grade de lieutenant de vaisseau.

Aujourd'hui, fin 2008, alors qu'une année s'est écoulée depuis la première réunion du groupe, la présentation de ses travaux ne vient que confirmer certaines actions déjà engagées par le Ministre et la Direction des affaires maritimes.

Le groupe a fait siennes les principales pistes suivantes d'évolution de l'enseignement maritime :

- Une école de la marine marchande unique avec un seul directeur, disposant éventuellement de plusieurs sites spécialisés différents,
- La délivrance à terme par cette école de titres d'ingénieurs, reconnus par la CTI (commission des titres d'ingénieurs)
- Un concours de recrutement sous forme de banque de notes communes afin d'augmenter le nombre de candidats potentiels dans toute la France sans interférence avec d'autres dates de concours,
- Un cursus d'enseignement modifié pour pouvoir répondre au système LMD (Licence Master Doctorat), par la délivrance d'unités de valeurs ETCS (European Train Control System).

Le groupe a regretté de n'avoir pu auditionner d'élèves des ENMM (Ecole Nationale de la Marine Marchande), notamment de 5<sup>ème</sup> année de la filière A, qui auraient pu apporter un éclairage très concret sur le contenu des études et les améliorations à y apporter, à la lumière d'une expérience de la navigation en qualité d'officier chef de quart.

En complément de ces échanges, trois contributions aux travaux du groupe ont été rédigées par trois participants : un état des lieux de la formation maritime par Monsieur Alain Coatanay (Louis Dreyfus Armateurs) ; une réflexion sur l'attractivité des métiers et l'enseignement maritime par Monsieur Raymond Verrieux et une contribution de Monsieur Joël Guesdon sur divers points examinés par le groupe (les références à trois scénarios figurant dans cette contribution s'expliquent par une première approche du groupe sur différents niveaux d'évolution envisageables de la formation maritime : une simple adaptation du système existant, une réforme permettant la délivrance du titre d'ingénieur, intégrant éventuellement un rapprochement avec l'Ecole Navale (EN) et un troisième beaucoup plus ambitieux d'université ou d'académie maritime, ouvert à l'international – cette dernière

## **Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime**

dimension, comme indiqué auparavant n'a en fait pas été développée par le groupe. Ces contributions se trouvent en appendices sous leur forme originale.

Les discussions du groupe ont été recentrées par grands thèmes présentés ci après. Ce regroupement ne reflète pas nécessairement l'ordre chronologique dans lequel ces thèmes ont été abordés, certains l'ayant été à plusieurs reprises, mais tente d'ordonner les pistes envisagées. Encore une fois, en cette fin d'année 2008, les orientations sont désormais acquises et l'ouverture des divers chantiers nécessaires à leur accomplissement réalisée.

J'espère avoir retranscrit à peu près fidèlement les discussions qui ont eu lieu au sein du groupe dans les pages suivantes et j'invite les membres du groupe à exprimer leurs critiques s'ils estiment qu'elles contiennent des manques qui pourraient nuire à la bonne compréhension de l'ensemble ou trahir leurs pensées.

Guy Sulpice  
18 décembre 2008

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

### **1- Créer une Ecole de la marine marchande dotée d'une direction unique et d'un nom identifiable.**

Le débat est resté ouvert dans le groupe entre :

- un enseignement universitaire maritime large,
- un enseignement maritime professionnel spécialisé

Même si une université maritime apparaît séduisante à bien des égards, le groupe a conclu qu'elle est encore prématurée par rapport à l'urgence de faire une école supérieure de la marine marchande unique, éventuellement multi-sites, très bien identifiable qui délivre un diplôme de niveau ingénieur.

Cependant la recherche de partenariats avec les universités existantes développant des formations dans le para maritime devrait d'ores et déjà être initiée. La création de passerelles qui permettraient notamment à des officiers de marine marchande de compléter leur formation de marin par un titre universitaire doit être recherchée. Dans un premier temps, il conviendra de réaliser un recensement des universités offrant des cursus de formation du domaine maritime et para maritime.

Au manque d'attractivité du métier d'officier de marine marchande, sur lequel le groupe ne s'est pas perdu en vaines considérations (tout ayant été dit à ce sujet), répond le constat du manque évident de candidats au concours d'entrée de la filière A dans les écoles de la marine marchande (bien que le nombre de postulants ait doublé cette année, ce qui laisse à penser que les nombreuses actions entreprises par la Direction des Affaires maritimes, le Cluster maritime français et Armateurs de France commencent à porter leur fruit. Il conviendra de vérifier l'an prochain si cette tendance se maintient).

Mais d'autres facteurs peuvent aussi expliquer le manque d'enthousiasme des jeunes à se présenter à ce concours : il n'est connu que de certains initiés – parent ou ami anciennement ou déjà dans la profession ; les effectifs de recrutement faibles ne permettent pas une dynamique susceptible d'attirer les bacheliers ; le manque de « présence » des écoles de la marine marchande dans le paysage du choix des futurs bacheliers font qu'elles restent ignorées et qu'elles n'apparaissent pas ou que très rarement dans un cursus possible post-bac. Il est apparu évident au groupe qu'un métier attractif doit aussi se préparer par des études attractives dans un établissement reconnu. Or, ce n'est pas le cas aujourd'hui, puisque les études d'officier de marine marchande ne s'inscrivent dans aucun schéma identifiable auquel s'attend un jeune choisissant la voie d'études professionnelles. Ni Instituts Universitaires Technologiques, ni grandes écoles, les ENMM restent isolées du monde de l'enseignement supérieur.

Il convient donc de sortir l'enseignement maritime de cet isolement, qui ne peut aujourd'hui que lui nuire. Tous les acteurs s'accordent à dire le besoin de voir celui-ci porté par une Ecole nationale qui puisse être identifiée par les jeunes au même titre que d'autres établissements d'études supérieures.

La situation actuelle de quatre établissements distincts, apparemment sans liens entre eux, ne permet pas cette nécessaire identification nationale. Tout au plus ces écoles sont elles connues dans la ville qui les accueille. Et encore, si cela est particulièrement vrai pour Saint Malo et

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

certainement Le Havre, c'est beaucoup moins sûr pour Nantes et Marseille, qui disposent par ailleurs d'un tissu universitaire multidisciplinaire.

S'il est incontestable qu'une école unique, placée sous l'autorité d'une direction elle aussi unique semble le but à atteindre, le nombre de sites de cette école reste une question ouverte qui divise encore. Plusieurs pistes sont possibles, et le groupe a gardé constamment conscience des enjeux politiques de la question. Il est clair que la régionalisation des établissements, qu'aucun décret d'application n'a concrétisé jusqu'alors, ne permet pas à priori de répondre à l'idée de l'école unique. Par ailleurs, la question des moyens à mettre en œuvre pour doter cette école d'enseignants et de matériels de haut niveau n'autorise pas de dispersion financière, qu'implique nécessairement la situation actuelle avec 4 établissements.

Faut-il pour autant se résoudre à regrouper l'ensemble de ces moyens sur un seul site ? La principale raison qui milite en faveur d'au moins deux sites (Méditerranée et façade Nord/Atlantique) est la facilité offerte aux élèves de choisir un établissement en fonction de leur origine géographique. Une étude sérieuse et facilement réalisable sur celle-ci permettrait de disposer d'un élément fort de réflexion à ce sujet.

Il conviendra aussi de trouver un nom à cette future école unique. Cette proposition n'est pas formulée à titre anecdotique. Elle fait partie intégrante de l'identification future d'une école où seront enseignées les sciences de la navigation maritime au commerce.

Le taux d'attrition annuelle d'élèves et les raisons (départ volontaire, échec aux examens, exclusion...) sont des éléments qui influent sur l'attractivité de la formation.

L'espérance quantifiée de terminer le cycle global de formation menant jusqu'au brevet de capitaine pour un élève de première année mériterait d'être connu afin que les familles soient clairement informés des succès prévisibles et attendus par une entrée dans cette formation maritime qui aujourd'hui a le grand mérite de mener, ceux qui l'achèvent, vers l'emploi à 100%.

Enfin, il a été souligné que la profession devait (ce qu'elle souhaite) plus et mieux s'investir dans la conduite des projets pédagogiques de l'école dans le cadre d'un partenariat affirmé. Cela suppose un suivi des programmes, l'intervention de cadres d'entreprises maritimes auprès des élèves pour faire connaître le métier du shipping du point de vue de l'armateur, mais aussi des apports financiers pour aider aux investissements en matériel.

*Aux journées des assises de la mer, tenues début décembre au Havre, le Ministre a confirmé la création d'une Ecole Nationale Supérieure de l'Enseignement Maritime (ENSEM). Il a également annoncé la réintégration dans le giron de l'Etat des quatre établissements et le maintien probable de ceux-ci, avec des spécialisations restant à définir pour Saint Malo et Nantes.*

*Les travaux de mise en œuvre de cette orientation ont déjà commencé, sous l'impulsion du Directeur des Affaires maritimes. Un comité de pilotage a été mis en place, tandis qu'est en cours le recrutement du préfigurateur de cet établissement.*

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

### **2- Donner un titre d'ingénieur au Diplôme d'Etudes Supérieures de la Marine Marchande.**

Cette démarche est depuis très longtemps évoquée mais n'avait jusqu'alors jamais fait l'objet d'une expertise sérieuse. La reconnaissance au niveau I/II du Brevet d'officier de première classe de la navigation maritime n'est pas suffisante pour assurer la place qui pourrait revenir au DESMM (Diplôme d'études supérieures de la marine marchande) dans le paysage des diplômes français d'études supérieures.

Largement discutée lors de la Table ronde de janvier 2008, cette expertise est désormais en cours. L'IGEM a livré au groupe les premiers résultats de son analyse sur la faisabilité de ce projet. Il s'avère que la difficulté principale réside dans le déficit d'heures d'enseignement de mathématiques dans le cursus O1 et la nécessité d'intégrer une part de recherches dans celui-ci. L'accès au diplôme d'ingénieurs en France est très exigeant en termes de sciences fondamentales. Les classes préparatoires aux grandes écoles comptent environ 600 heures de mathématiques étalées sur deux ans et, dans le cadre des écoles à préparations intégrées, on compte un minimum de 350 heures étalées sur au moins trois ans. Par comparaison le nombre d'heures d'enseignement des mathématiques aux O1MM (Officier de première classe de la Marine Marchande) est de 118 heures, regroupées sur la seule première année. Le triplement des seules heures de mathématiques afin de pouvoir prétendre à un diplôme d'ingénieur ou Master (capitaine illimité) conduit inévitablement à une remise en cause de la délivrance d'un titre polyvalent en fin d'étude afin de dégager des disponibilités de temps de cours.

Par ailleurs, le cursus d'ingénieur doit nécessairement comporter des actions de recherche, objectif qui reste à construire entièrement dans le cas de l'enseignement maritime.

*Un premier projet élaboré du processus de délivrance d'un titre d'ingénieur, par l'acquisition d'un module intégré à la dernière année d'étude de la filière A, a été présenté au Comité spécialisé de la formation professionnelle maritime le 27 novembre. La délivrance de ce titre s'intègre dans un cursus de cinquième année renouvelé, qui devient modulaire et conduit à un titre STCW de direction pont ou machine.*

### **3 - Intégrer la filière A dans le système LMD (Licence, Master, Doctorat)**

La délivrance du titre d'ingénieur résoudrait cette question, mais cette solution ne doit pas occulter qu'une première étape consistant à porter au niveau L le diplôme de Chef de quart de navire de mer doit être réalisée. Il s'agirait alors d'une licence professionnelle, mais il semble que cette approche se situe bien dans la ligne du titre lui-même, qui constitue une étape dans la formation professionnelle, mais peut aussi s'envisager comme définitive pour certains élèves. En effet, l'Officier Chef de Quart Passerelle de Navire de Mer (OCQNM) permet d'exercer un métier à part entière, sans complément de formation autre que celle à la mer prévue par STCW (Standards of training, certification and Watchkeeping) pour la délivrance du brevet. La reconnaissance de ce titre au niveau L permettrait en revanche au jeune officier d'envisager ensuite de poursuivre des études vers le niveau M autres que l'année de direction.

C'est donc aussi dans cette optique que des passerelles doivent être mise en place avec des enseignements universitaires, idéalement à vocation para-maritime, suite logique à une première expérience à la mer qui pourrait ainsi être valorisée.

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

Enfin, en marge de cet aspect, l'adéquation actuelle Baccalauréat/concours/contenu des cours de la filière A ne semble pas correcte et pose la question soit d'une éventuelle scolarité de préparation à la première année, soit d'une modification du contenu des cours.

### **4- Intégrer le concours O1 (Officier de première classe de la Marine Marchande) à une banque de notes d'écoles d'ingénieurs.**

Faire rentrer le concours d'entrée des élèves en filière O1 dans une banque de notes communes de niveau fin de terminale scientifique permettrait incontestablement d'élargir le nombre de candidats à ce concours, en recrutant sur les mêmes populations de lycéens/étudiants que les écoles d'ingénieurs, dites à préparation intégrée de niveau baccalauréat.

Cet objectif ne sera néanmoins atteint que lorsque la formation dispensée à l'Ecole de marine marchande sera sanctionnée par un titre d'ingénieur ou assimilable.

Le groupe aurait souhaité que ce dispositif puisse être mis en place dès la rentrée de septembre 2010, c'est-à-dire par un concours selon banque de notes en Juin 2010. Il est cependant conscient que le temps nécessaire à la mise en place de la délivrance du titre d'ingénieur rend peut être hypothétique cet objectif.

Le groupe s'est entendu sur le maintien du recrutement au niveau bac S. Cependant, l'attention du groupe s'est aussi portée sur le fait qu'un adossement à l'université supprimerait à terme le concours d'entrée en première année par application des règles propres à l'entrée en première année d'université. Mais il est évident que cette facilité remettrait en cause la notion d'école et qu'elle impliquerait un véritable bouleversement de l'enseignement maritime.

### **5- Polyvalence et modularisation de la 5<sup>ème</sup> année de la filière A (académique)**

La formation polyvalente Pont/ Machine supérieure, réalisée actuellement sur quatre années scolaires, plus une année de navigation, doit être examinée sous les aspects suivants :

- Compatibilité avec la délivrance d'un titre d'ingénieur, qui exigera, comme on l'a vu, plus d'heures de sciences de base qui devront être prises sur d'autres heures de cours,
- Interrogation sur la motivation réelle des élèves pour ce type de formation. Il conviendra à ce sujet de réaliser une enquête auprès des élèves de 5<sup>ème</sup> année ou ayant terminé leurs études depuis peu de temps afin de recueillir un avis de terrain.
- Réalité objective d'un métier d'officier de marine marchande polyvalent français, dont il faut bien reconnaître qu'il est, sous cette forme, unique dans le monde de l'enseignement maritime.
- Besoin des armateurs pour ce type de formation. Là également, seule une enquête approfondie permettra de déterminer avec certitude les besoins en officiers de direction polyvalents.

Le groupe a noté que l'observatoire des métiers devrait par ses travaux permettre de mieux connaître les motivations des élèves et jeunes officiers et leur degré de satisfaction de l'enseignement qu'ils reçoivent, ainsi que leurs souhaits de carrière au regard de cette polyvalence. A ce jour, les avis restent en effet partagés sur l'intérêt réel de cette polyvalence, tant chez les officiers que chez les capitaines d'armement.

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

Cependant, à ce stade, il convient de laisser ouverte la possibilité pour les étudiants les plus motivés, de compléter leurs études pour acquérir les deux unités de valeur Pont et Machine, complémentaires, mais sans faire de cette possibilité un objectif unique pour le diplôme futur de cinquième année de niveau « M » (ingénieur « capitaine illimité », auquel il faudra trouver un nom, ou ingénieur « chef énergie »).

Le système continuerait alors à offrir la polyvalence, mais non inscrite dans l'objectif final de la formation. Ceci n'exclut donc pas la première partie de la formation, menant à l'OCQNM (officier chef de quart de navire de mer) soit bien polyvalente, afin de permettre d'exercer la fonction de chef de quart dans les deux services.

*Le projet de nouveau schéma d'organisation de la filière A présenté au CSFPM conserve la polyvalence complète jusqu'au diplôme d'OCQNM (Officier chef de quart de navire de mer). Il offre ensuite, après les temps de service à la mer requis, deux options pour le titre de direction : pont et capitaine illimité, machine et chef mécanicien illimité. Chaque option, d'une durée de deux semestres, comporte un module de perfectionnement du service choisi et un module commun d'enseignement général, complétés de la soutenance d'un mémoire de projet de fin d'études. La délivrance du titre d'ingénieur s'obtient par capitalisation d'ETCS (European Train Control System) d'un dernier module d'enseignement d'expertise.*

Le système ETCS (European Train Control System) européen ou par unité de valeur a l'avantage de créer une certaine fluidité dans la formation et une convergence entre les filières professionnelles et académiques, certains ETCS pourraient par exemple être communs à un enseignement maritime et un enseignement universitaire spécialisé).

Plusieurs membres du groupe ont souligné que la polyvalence a rendu presque impossible la promotion sociale et que l'on a été amené à multiplier les filières professionnelles pour tenter d'y remédier. La coexistence aujourd'hui de deux filières machines et de trois filières pont semble difficilement gérable.

### **6. Les formations maritimes étrangères**

Le groupe a entendu à ce sujet Monsieur Michel Percier, de l'IGEM, (professeur de l'enseignement maritime, très récemment en poste à l'Agence européenne pour la sécurité maritime, chargé de l'inspection des systèmes de formation maritime et de délivrance des titres des Etats membres de l'Union européenne et des pays fournisseurs de main d'œuvre maritime aux flottes européennes). Il a apporté les informations suivantes :

- D'une manière générale, les systèmes de formation maritime dans le monde sont monovalents. Il peut y avoir de manière conjoncturelle et à la demande d'armateurs un diplôme polyvalent mais cela est exceptionnel (Philippines).
- Dans beaucoup de pays, le système de formation maritime est adossé à l'éducation nationale et l'accès à la fonction de capitaine est subordonné à l'obtention d'un diplôme d'études supérieures (par exemple l'université maritime d'Anvers délivre un Master of Sciences à la fin de son cycle d'études maritimes). La très grande majorité des enseignements supérieurs maritimes sont au moins au niveau L, avec parfois une formation complémentaire de niveau direction hors cursus universitaire. Dans un petit nombre de pays, la formation se termine par un diplôme de niveau M ou un diplôme d'ingénieur.

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

- En général, les pays limitent la filière professionnelle à capitaine 3000. S'il peut être envisagé une filière professionnelle conduisant aux brevets les plus élevés, Monsieur Percier estime qu'une filière académique conduisant à la délivrance de titres universitaires et maritimes est fondamentale pour conforter le bon équilibre de la marine marchande et garantir le développement des compétences maritimes nécessaires au maintien de l'influence de la France dans ce domaine.
- Une base de données sur les différents systèmes de formation maritime des pays inspectés par l'Agence européenne pour la sécurité maritime est en cours de mise en place. Elle devrait être complétée par une base de données sur les brevets délivrés et reconnus par les Etats membres de l'UE. En effet, à ce jour il n'est pas possible de comptabiliser avec précision les officiers européens et étrangers embarqués sur navires des flottes marchandes européennes. Les répartitions statistiques des principaux pays d'origine sont connues, mais pas les nombres exacts.
- Le taux d'attrition du système de formation de tous les pays au monde est très fort. Par exemple, en Italie pour 100 élèves qui rentrent dans la filière moins de 15 accéderont au brevet final ; aux Philippines il se réduit à environ 10. Le Portugal, nation maritime réputée a constaté une forte désaffection pour son enseignement en 2007 et un seul candidat s'est présenté pour rentrer dans l'une des filières de formation maritime. Le problème du manque d'attrait des métiers maritimes auprès de la jeunesse est bien un problème mondial.

### **7 – Equilibre filière A (académique) / Filière B (professionnelle)**

Il ressort des discussions du groupe que la filière professionnelle 200/500 doit rapidement être clarifiée, puisque, entre ces deux brevets, les candidats n'arrivent pas à faire le temps de navigation requis, par manque de poste de lieutenant et de second sur les navires de cette taille.

Si la filière académique demeure indispensable pour fournir le vivier des futurs cadres de direction, la filière B offre l'avantage de la voie professionnelle qui est elle-même une richesse de la profession. La première présente l'inconvénient de s'inscrire dans un cycle long, d'autant plus que les congés doublent la durée nécessaire pour acquérir le temps de service à la mer obligatoire à la délivrance des brevets et au passage en dernière année. Le groupe a estimé, sous réserve d'une analyse plus fine, qu'il pourrait être envisagé de former annuellement un nombre égal d'officiers de marine marchande issus des filières A et B. le chiffre de 200 recrutements dans chacune des filières a été avancé, mais encore une fois sous réserve d'analyse des besoins.

Monsieur Paul Bedel, Inspecteur Général de l'enseignement maritime, a décrit au groupe les deux filières B professionnelles, pont et une machine. Il estime que la filière « professionnelle pont » doit faire l'objet d'aménagements afin de mettre fin au blocage évoqué précédemment.

L'ouverture d'un cours d'officier chef de quart pont à Marseille à la rentrée scolaire 2008/2009 est venue ajouter une formation, dont on ne sait pas encore si elle se situe dans la filière A ou dans la filière B. Il n'est pas prévu que le cours d'Officier Chef de Quart

## **Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime**

Passerelle relève du système LMD. Il a été rappelé que la création de cette filière répond à une demande des armateurs pour faire face à un besoin de disposer plus rapidement d'officiers. Cette formation a fait débat au sein du groupe. Certains participants ont estimé que les deux cours (lieutenant filière « A » et CQP) vont délivrer un titre identique d'un point de vue STCW95 et que les élèves seront identiques dans leur « employabilité ». Ils ont souligné qu'il n'est pas possible de délivrer un titre identique pour deux cursus scolaires différents. Par ailleurs, le groupe s'est interrogé sur la façon dont cette filière est perçue par les élèves de la filière A.

La profession participe financièrement à cette formation et à cette occasion, Monsieur Bedel a souligné que la multiplication des filières est coûteuse, notamment avec la mise en place d'un enseignement modulaire. Il remarque aussi que les enseignants de qualité, qu'il va falloir attirer pour les matières générales venant du supérieur et du secondaire, vont représenter une dépense importante. Il souligne que la mise en place d'un système par unités de valeur (ETCS, European Train Control System) n'exonérera pas les écoles de fonctionner avec des classes de 32 élèves.

### **8 – Marine marchande et Marine nationale**

La Marine Nationale a participé à plusieurs reprises aux débats du groupe, ce qui a probablement constitué une nouveauté, chacun regrettant de ne pas « se parler plus ». Le Cluster Maritime a incontestablement, depuis quelques temps, aidé à rompre cette ignorance l'un de l'autre.

Il était donc particulièrement intéressant pour le groupe d'entendre s'exprimer les marins militaires sur leur métier, leur enseignement et leur culture, mais aussi de tenter d'explorer des pistes d'actions communes envisageables pour l'avenir.

#### **Le recrutement dans la Marine Nationale**

Le Capitaine de Frégate Yann Archinard a présenté le document de la Marine Nationale sur la politique des ressources humaines édition 2007.

Le souci de la Marine Nationale est de recruter sur un spectre de compétences variées avec des niveaux différents. Il existe deux entrées :

- d'une part, le niveau officier avec une admission à l'école Navale d'étudiants de mathématiques spéciales en provenance de lycées civils ou militaires,
- d'autre part, le niveau officier marinier (maîtrise) en général avec des lycéens qui intègrent l'école de maistrance niveau baccalauréat.

Un partenariat avec l'Education Nationale s'est établi pour faire connaître la Marine Nationale.

Le recrutement nécessite un effort de communication et d'innovation afin de s'adapter aux évolutions de la société, sans rester dans un cadre rigide.

L'investissement mis dans la formation par la Marine Nationale est important. La préservation des navires dans le temps est une nécessité vitale exigeant des équipages bien formés et motivés.

## **Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime**

La Marine Nationale constate une grande variété de réactions des élèves après l'entrée en formation, allant de l'enthousiasme à la déception, cependant son image reste forte en raison de la cohérence globale de sa communication. Il n'y a pas d'opposition interne ni de contestation exprimée, le système parle d'une seule voix cohérente. L'absence de débat contradictoire au sein la Marine Nationale est une réalité qui préserve son image.

### **Les deux Marines, Nationale et Marchande sont-elles comparables ?**

La comparaison entre les métiers de marins du commerce et de marins militaires a fait débat au sein du groupe. Pour les uns, les deux professions ne sont pas comparables pour les autres, il n'existe pas de différences notables. Les préoccupations humaines, maritimes et scientifiques des deux marines sont jugées identiques. L'aspect militaire de la Marine Nationale et l'aspect Commerce/Marketing semblent créer les différences majeures de comparaison.

Le point commun qui existe entre la marine marchande et la marine Nationale est bien évidemment en premier lieu la mer.

Les buts poursuivis sont cependant et à l'évidence différents :

- La Marine nationale a pour objectif de défendre la nation et ses intérêts. Ses équipages sont entièrement Français et elle a une tradition de promotion sociale, notamment par la valorisation des acquis de l'expérience. Le socle de la formation de l'Ecole Navale est triple et repose sur trois métiers : le marin, l'ingénieur et le guerrier.
- La Marine Marchande recherche la rentabilité, ses équipages sont multinationaux et la promotion sociale y est difficile.

Le groupe s'est cependant accordé pour dire qu'il n'existe pas de différences insurmontables entre les deux marines, qui ont évolué en parallèle avec une absence d'échanges depuis la fin du service national avec l'embarquement d'officiers de la marine marchande sur les bâtiments de guerre.

Cependant, la Marine Nationale bénéficie d'une image forte et lisible dans l'opinion alors que celle de la marine marchande manque de clarté et de soutien.

### **L'enseignement maritime : comparaison Marine Nationale/ Marine Marchande**

Le Contre-Amiral Hervé Vautier, est venu apporter au groupe son témoignage, avec son expérience d'embarquements variés, de commandements multiples, d'ancien directeur de l'enseignement maritime à l'Ecole Navale et enfin d'actuel conseiller de l'armateur AMO (Agence Maritime de l'Ouest) à Paimpol.

En 1998, le Contre Amiral Vautier a effectué, à la demande du directeur du personnel militaire de la marine (DPMM), une étude comparative des deux formations maritimes, Nationale et Marchande, afin d'en apprécier les similitudes et les différences, de relever les compléments de formation pour intégrer le STCW 95 dans les programmes les écoles de la Marine Nationale et de déterminer les équivalences possibles entre les diplômes des deux marines.

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

L'année 1998 est celle de l'entrée en vigueur des dispositifs de formation selon la convention internationale STCW 95. Elle est aussi celle de l'annonce de la suppression du service national, avec une perte considérable de ressources pour les armées mais aussi l'arrêt de ce qui était souvent une première expérience de management pour les officiers de marine marchande, qui traditionnellement embarquaient sur les navires militaires durant les 12 mois de service. La fin du service national devenue effective en 2001/2002 semble bien avoir été préjudiciable aux deux marines : les liens se sont distendus, les moments de vie partagés en début de carrières ont disparu et par là aussi une culture commune. La préparation militaire supérieure avec embarquement de quelques élèves officiers marine marchande n'a comblé que très partiellement cette rupture.

Les similitudes qu'il a pu constater entre les formations sont nombreuses, à la fois dans la nature des matières enseignées et dans le volume d'heures qui y sont consacrés.

La différence essentielle concerne l'approche pédagogique avec une formation pratique et théorique en parallèle dans la Marine Nationale, alors qu'elle est plutôt séquentielle dans la Marine Marchande, d'abord théorique avec 3 années d'école – à l'exception des 3 mois d'élèves effectués durant cette période, puis ensuite pratique lors des embarquements.

L'autre différence importante est un suivi très proche de l'élève en formation pratique dans la Marine Nationale, avec vérification de l'accoutumance à la mer et du bon exercice des fonctions de quart embarqué (rigueur, méthode, autorité) alors que le suivi dans la marine marchande semble plus distendu. Un marin d'Etat bon praticien lors de ses embarquements sera diplômé même s'il n'est pas bon théoricien en école. Un marin marchand est diplômé à la sortie de l'école sans observation de son comportement à la mer qui intervient ensuite dans la période entre diplôme et brevet.

Ainsi, les écoles de la Marine Marchande délivrent des diplômes qui en fait ne permettent pas d'exercer les fonctions prévues. Seule une période à la mer significative (12 mois pour l'obtention d'un brevet de chef de quart pont sont prévus par STCW) permet d'acquérir le brevet qui valide le diplôme. A l'inverse la Marine Nationale mêlant théorie et pratique délivre un brevet et le lâcher de quart en chef intervient immédiatement ou dans les jours qui suivent l'affectation à bord, sur décision du commandant.

Une différence notable relevée est également le taux d'évaporation très élevé dans les 10 ans qui suivent le premier embarquement dans la Marine Marchande (environ 70%), beaucoup plus élevé que dans la Marine Nationale.

L'étude réalisée par le Contre Amiral Vautier concluait à l'alignement de la formation maritime de l'Ecole Navale sur les spécifications STCW 95. Le DPMM suivra cette recommandation avec, pour conséquence immédiate, une augmentation de la scolarité d'une année, soit trois ans d'école avant la formation d'application embarquée sur la Jeanne d'Arc.

Le Contre Amiral Vautier a souligné les points suivants qui lui apparaissent fondamentaux :

- Le marin forge sa vocation dès la sixième ou cinquième et il faut communiquer au plus tôt sur notre marine Marchande au début du cursus scolaire, tout ce qui participe à la connaissance de la mer doit intervenir au plus tôt (cadets, scouts marins, pilotins). Plus la vocation maritime intervient jeune et plus le marin navigue vieux et ceci résoudra le problème de fidélisation précédemment évoqué

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

- La récupération, comme élève futur marin, des naufragés du système scolaire est illusoire,
- les capitaines de navires doivent être des détecteurs de valeurs et moteurs de la promotion sociale,
- Un rapprochement entre les deux marines est devenu nécessaire. Le milieu associatif qui réunit les anciens marins de toute provenance est un exemple.
- L'équivalence de diplôme pont (capitaine 500) offerte aujourd'hui à un ancien élève ingénieur de l'Ecole Navale recruté sur concours en fin de mathématiques spéciales, ayant fait l'école de guerre (collège interarmées de défense) et ayant commandé plusieurs fois n'apparaît à l'évidence pas adaptée. Il importe de résoudre ce type d'anomalie.

Le Contre Amiral Vautier estime indispensable un rapprochement des deux marines par la construction d'un partenariat souple, cohérent et efficace afin de se valoriser ensemble.

### Méthodes de formation pratique.

La Marine Nationale forme ses chef de quart en moyenne en 90 heures de quart à la mer avec un instructeur ; certains mettront plus de temps d'autres moins, mais c'est l'instructeur qui donne la qualification et le commandant reste seul juge de confier le quart en chef à l'officier. Il y a 25 ans le temps moyen consacré était plus du double, mais l'emploi du simulateur a permis d'optimiser les passages à la mer. Le simulateur permet d'acquérir les fonctions de base de manière graduelle dans une ambiance non stressante et sans mouvement de plateforme. Il s'agit d'un outil très pédagogique à condition d'avoir un système de simulation de haute qualité comme celui de Lanvéoc Poulmic, de Nantes, du Havre et de Marseille.

Les temps de validation des diplômes Marine Marchande à la mer font débat même si cette durée est importante compte tenu de la polyvalence qui nécessite d'équilibrer entre Pont et Machine. Il semble cependant que ces durées apparaissent beaucoup plus longues que dans la Marine Nationale. Elles ne sont pas toujours strictement respectées par les signataires de la convention STCW95 et certains pays sont connus pour des adaptations.

### **9 - Les équivalence de diplômes/brevets entre Marine Nationale et Marine Marchande**

Une toute première constatation est que l'on peut imaginer toute règle d'équivalence à condition qu'elle soit clairement énoncée. Il importe de connaître l'exact cheminement en cas de souhait de reconversion, or ceci n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Il existe par ailleurs dans la Marine Nationale des navires de type « marchands », comme les pétroliers ravitailleurs ou des navires de servitudes.

La reconversion de marins militaires vers la marine marchande peut apporter un élément de réponse aux besoins en officiers et en personnels qualifiés dans cette dernière. Cette remarque vaut également pour certains postes à la pêche. Les nouveaux titres « pêche » prévoient d'ailleurs bien ces équivalences.

Monsieur Eric Levert, sous-directeur des Affaires maritimes a indiqué au groupe qu'un travail d'équivalence a été entrepris par le bureau GM1 et a déjà abouti pour les brevets de mécaniciens des officiers marinières (maîtrise). Ce travail a été présenté au Comité spécialisé

## **Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime**

de fonction professionnelle maritime (CSFPM). L'étape suivante est la reconnaissance des formations à partir du grade de lieutenant de vaisseau. Des propositions sont actuellement à l'étude entre la Direction des Affaires Maritimes, Armateurs de France et la Marine Nationale.

On estime toutefois que le nombre d'officiers de ce rang qui souhaiteront poursuivre une seconde carrière de navigants dans la marine marchande est très faible. Il en résulte que le montage des modules d'acquisition des connaissances complémentaires pour envisager une navigation au commerce, non incluses dans le cursus des officiers de marine, a un coût d'organisation élevé.

Par ailleurs, les équivalences sont des diplômes ou brevets de caractère théorique, c'est-à-dire que l'employabilité d'un officier de la Marine nationale sur un navire marchand n'est pas immédiate. Une période d'adaptation est incontournable pour intégrer la dimension commerciale et « entreprise » de la navigation au commerce. L'idée d'un module de mise à niveau interne à l'entreprise a ainsi été avancée.

La diversité de la flotte marchande française fait que pratiquement tous les types de navires y sont présents. Cet aspect accentue la nécessité d'adaptation spécifique à chaque entreprise.

Sur les reconversions de marins militaires, Monsieur Percier a apporté les informations suivantes :

- Cette reconversion est prévue dans de nombreux pays. La question n'est pas dans le niveau de formation mais dans la qualité de l'expérience acquise par l'individu qui souhaite passer dans la marine de commerce.
- Il existe des pays qui adoptent un système d'équivalence sous réserve que les personnels issus de la marine militaire naviguent sur un navire marchand pendant la moitié du temps requis par STCW avant d'obtenir le brevet correspondant. Ceci ne se fait généralement pas pour la fonction de lieutenant ; mais dès la fonction de second capitaine ou de capitaine, ce temps de navigation est requis.

Une voie à explorer serait l'embarquement d'officiers de Marine Nationale auprès d'armements au commerce afin de leur permettre de poursuivre une carrière dans la Marine Marchande en leur faisant faire, avant leur départ de la Marine Nationale, les temps de navigation suffisants pour acquérir les compétences requises.

### **10 – Poursuivre les actions de communication pour faire connaître les métiers de la marine marchande**

#### **L'attractivité du métier est la suite logique de l'attractivité de l'enseignement**

L'attractivité du métier lui-même se situe bien entendu sur d'autres considérations que l'attractivité des études, examinée ci-dessus.

Pour la profession, l'image de marque des armateurs demande à être améliorée et positivée. Les armateurs français, comme leurs homologues européens, s'y emploient depuis plusieurs années, avec semble-t-il un début de réponse positive (l'élévation du nombre de candidats au

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

concours 2008 d'entrée en filière A en est peut-être une preuve qui devra être vérifiée ces prochaines années). Il faut donc :

- Communiquer sur l'activité en mer des navires français
- Communiquer sur le besoin important en personnel embarqué,
- Mettre en évidence l'utilité vitale du transport maritime pour l'activité la nation,
- Remettre la mer au centre des préoccupations,
- Etre présents dans les lycées lors de journées métiers et sur les salons spécialisés
- Etre présents aussi dans les EMM afin d'informer et de créer des relations plus étroites avec les élèves.

La volatilité ou l'évaporation rapide des effectifs est un vrai problème, avec des carrières qui sont trop courtes par rapport aux besoins des compagnies. Il importe, donc de réguler les sorties en fonction des entrées, tout en gardant un niveau professionnel correct. Le système de formation ne peut plus engendrer la même part d'évaporation qu'il y a 15 ans. Un moindre mal serait d'alterner les carrières entre la mer et la terre au fil du déroulement du cursus professionnel « Marine Marchande ». Cette solution a été maintes fois évoquée, mais force est de constater qu'elle n'est pas si simple à mettre en place et ne peut concerner qu'un nombre restreint d'officiers. On constate toutefois depuis quelques temps des retours d'officiers à la navigation dans la tranche 40/45 ans, dont il serait intéressant de connaître les motivations.

L'expérience montre -depuis environ 6 ans- que les jeunes officiers sont plus mobiles en changeant de compagnie et ce phénomène ne doit pas être confondu avec « l'évaporation », alors qu'il ne s'agit que d'une mobilité inter entreprise.

La valeur ajoutée d'un marin français est de devenir à terme capitaine. Pour CMA-CGM, le statut du capitaine représentant de l'armateur, donc garant de l'image de l'entreprise est un élément essentiel de la demande d'officiers français.

Ces considérations, si elles ne sont pas nouvelles, n'ont pas été relevées dans le rapport du CSMM de Monsieur Retourné de janvier 2007. La notoriété et l'attractivité avaient plus été traitées en approche sociale : intégration du maritime dans la société française parmi les jeunes et communication pour faire connaître les métiers. Le rapport avait, par ailleurs, dénoncé les organigrammes de formations compliqués et les longueurs (durées dans le temps) de ces dernières.

La prise en compte des valeurs fondamentales de l'entreprise semble aussi un facteur d'attractivité notable qui stabilise les salariés.

Le salaire est un élément incontournable de l'attractivité d'une profession. Certains membres du groupe ont estimé qu'aujourd'hui celui des officiers de marine marchande n'est plus en rapport avec la valeur financière d'un navire et de sa cargaison. L'évaluation réelle sur une année (congrés compris) qui prendrait aussi en compte certains avantages (défiscalisation), permettrait une comparaison avec d'autres professions. Il semble que l'environnement de travail soit aussi un facteur non négligeable de fidélisation. La population de marins français échange beaucoup d'informations en son sein et des avantages qui peuvent apparaître mineurs sont susceptibles d'attirer (téléphone portable à coût très réduit, Internet à bord, DVD, voyage de mise en place...).

## **Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime**

Enfin le maintien d'une nationalité (française) majoritaire pour un équipage de navire est un élément d'attractivité et de sécurité qui a été souligné par plusieurs participants du groupe.

Des facteurs négatifs qui nuisent à l'attractivité ont été relevés comme les accidents maritimes ou la responsabilité pénale du capitaine du navire.

Le groupe s'est penché sur l'opposition naturelle de deux concepts qui règnent sur le transport maritime :

- Le marin qui privilégie la conduite et le transport de sa cargaison dans des conditions optimales de sécurité d'un port à un autre, avec un souhait d'autonomie, de confiance et de soutien.
- Le manager qui privilégie la rentabilité et la gestion rendant ses décisions et modes de fonctionnement (que l'on pourrait résumer par « remplir un formulaire primerait sur la conduite ») moins intelligibles aux marins.

L'évolution constatée en ce sens ces dernières années dans l'organisation des armements représente certainement un handicap d'attractivité pour la fonction de navigant. Désormais, les navires sont dirigés très étroitement depuis la terre et l'autonomie du capitaine s'est amenuisée, quoiqu'il reste responsable de l'expédition maritime, au sens nautique.

Il importe de retenir les marins avec les valeurs que doit se donner la profession, comme le fait la Marine Nationale.

### **Prévisions de recrutements.**

Si les effectifs, la démographie et les pyramides des âges sont connus au sein de chaque entreprise, les prévisions de recrutement sont le plus souvent un exercice difficile pour le chef d'armement, confronté à l'inconnu que représente l'évolution de sa flotte à moyen terme. Pour certaines entreprises, comme CMA/CGM par exemple, les prévisions d'entrée en flotte permettent de programmer précisément les besoins en personnel. Dans les deux ans à venir, 66 navires seront ainsi livrés à cette entreprise pour qui le problème est de trouver les 120 commandants et chefs machine nécessaires à leur armement, toutes nationalités confondues.

La création de l'observatoire des métiers et de l'emploi maritime, prévue par l'accord sur la formation professionnelle du 30 mai 2005, devrait à l'avenir permettre aux partenaires sociaux de mieux appréhender les besoins et les niveaux de formation qui y correspondent.

### **L'expérience de la Marine Nationale**

L'expérience de la Marine Nationale sur l'attractivité du métier de marin apporte les trois éclairages suivants de motivation de son personnel :

- 1 – Le goût des escales et des voyages,
- 2 – La fierté et la notion d'utilité dans le travail réalisé,
- 3 – La marge d'autonomie des unités à la mer.

La Marine Nationale est son propre armateur, elle forme elle-même son personnel et le retour sur son investissement en formation est immédiatement confronté à la réalité du métier. La

## Rapport du groupe de travail du CSMM sur la formation maritime

Marine Nationale estime important d'entretenir un dialogue entre l'utilisateur du marin et le formateur de celui-ci à travers un conseil de perfectionnement et des contrats d'objectifs. D'autres éléments contribuent aussi à l'attractivité du métier de marin : sentiment d'utilité, technicité des systèmes exploités, management humain d'exception, variété des emplois, forme de vie atypique.

Les principes de la Marine Nationale pour ses écoles de formation sont d'abord de « séduire pour attirer » et ensuite de « convaincre pour retenir ». Les carrières à terre et embarquées ne sont pas opposées, mais plutôt dynamisées sur leurs aspects communs techniques et humains.

Enfin, la Marine Nationale affiche ses valeurs et les communique, ce que n'ose, peut-être pas faire suffisamment la marine marchande.

**En conclusion**, à l'heure de la mondialisation et de la multiplication des échanges humains, économiques, et industriels, l'espace maritime international est rempli d'espairs, d'incertitudes et d'inquiétudes. Cet espace de liberté unique, que nul pays ne peut s'approprier, représente un enjeu exceptionnel dans lequel la France et l'Europe ne pourront correctement peser, si elles ne forment pas des marins en qualité et en nombre suffisants.

Le groupe de travail sur la formation maritime du conseil supérieur de la marine marchande lance un message d'alerte pour que la formation maritime de notre pays devienne exemplaire en Europe et dans le Monde en demandant une formation maritime, renouvelée et loin des corporatismes, qui attire et séduise les lycéens ou étudiants d'aujourd'hui.

Les activités maritimes se diversifient de plus en plus et il importe d'adapter et d'accroître un savoir-faire maritime qui participe au développement durable de nos activités vitales.

La mer représente le plus fort potentiel économique, social et environnemental pour la France de demain à la condition indispensable de former des marins à partir d'un système éducatif cohérent, attractif et valorisant. Les dix propositions de cette synthèse représentent une contribution consensuelle pour atteindre un objectif de formation maritime de long terme.

Contribution au GT Formation Maritime du CSMM  
De Monsieur Joël GUESDON Fédération des Officier de Marine Marchande UGICT - CGT

Sur la forme, le principe des scénarios n'est pas inintéressant mais, aujourd'hui et dans ce cadre, n'est-il pas déjà superfétatoire après la table ronde sur l'enseignement supérieur maritime du 31 janvier 2007 de cette année qui faisait lui-même suite à la parution de plusieurs rapports sur le sujet (et en particulier le rapport du groupe de travail du CSMM du 9 janvier 2007 présidé par Mr Retourné) ?

La partie « état des lieux » peut fournir, comme son nom l'indique, un utile vade-mecum (mais cette partie ne relève-t-elle pas de l'Inspection de l'enseignement maritime et/ou du Comité Spécialisé de la Formation Professionnelle maritime ?).

L'organisation de la seconde partie me laisse perplexe, j'avais cru comprendre, lors du colloque du 31 janvier dernier que Mr le Secrétaire d'Etat chargé des transports allait concrétiser dans un délai court, « quelques semaines », les idées émises par les divers intervenants sur la forme d'un plan « conciliant lisibilité, flexibilité et spécialisation ». Force est de constater que les quelques semaines sont passées depuis longtemps et que la seule mesure concrète à ce jour est la création, à la demande des armateurs (et plus spécialement de la CMA-CGM si j'en crois le journal de la marine marchande du 25 avril 2008) d'un cours de chef de quart d'accès direct.

Sur le fond, les scénarios possibles me semblent avoir été explorés dans les rapports précédents et la table ronde précitée et en rajouter risque, pour le moins, de lasser. Qui plus est, nous sommes maintenant dans une phase où, d'une part, le « politique » a la main (si vous me permettez cette expression) en ce qui concerne l'articulation et la réorganisation des écoles (je crains que les rapports de force entre élus jouent plus que l'intérêt bien compris de la filière !) et, d'autre part, les armateurs imposent directement (par le truchement des PPP – partenariat public privé – et donc leurs moyens financiers) leur(s) vision(s) de la formation des officiers aux écoles. Quid, dès lors, de la place du CSMM (et de ses recommandations) dans le processus décisionnel ?

Enfin, la définition proposée des scénarios laisse peu de place à la digression, tout est dit en quelques lignes et, par exemple, « en charge » du second scénario, il me paraît très difficile d'apporter une contribution originale à une « réforme traditionnelle et de recherche de partenariat ».

Quelques réflexions cependant :

- Le nombre de brevetés mis chaque année sur le marché du travail dépend du nombre d'élèves qui entrent dans les différentes écoles ; j'ai cru comprendre que ce nombre était aujourd'hui limité par le niveau du concours, justement maintenu à un minimum acceptable et je cite Mr Bedel : « il y a inadéquation entre le niveau des candidats et le niveau de formation, il est donc impératif d'élargir le vivier de recrutement » (table ronde du 31 janvier). Il me semble que l'ouverture du nouveau cours de chef de quart réponde, d'une manière détournée, à ce faible niveau des candidats ! Il dépend également du taux d'évaporation entre l'acquisition du diplôme et celle du brevet et l'on retrouve alors le problème de l'attractivité du métier.

- Rapprochement avec l'Ecole Navale :  
La mise en commun de moyens payés (dans les deux cas) par les contribuables ne peut-être qu'une bonne chose mais je reste sceptique quant à l'intérêt – pour les personnels de la marine marchande – d'une coopération trop étroite avec la marine nationale, celle-ci n'ayant pas une mentalité de « partenaire ».  
Nous avons l'impression que la marine marchande n'est et ne sera considérée que comme un auxiliaire capable d'absorber le trop plein de personnels issus de la maistrance (ce qui est un souci légitime car il y va de la crédibilité de la marine nationale vis-à-vis de ces personnels mais qui est très réducteur de par la concurrence perçue comme déloyale par les personnels de la marine marchande qu'elle engendre).  
Pour ma part, j'estimerai plus positif une coopération au niveau de la gestion des matériels (armement et exploitation des moyens nautiques faisant défaut à la marine nationale dans le cadre d'un Plan Programme : Force Auxiliaire Occasionnelle ou Force Maritime de Complément) qui aurait l'avantage de fournir aux personnels de la marine marchande qui ont actuellement des difficultés à transformer leurs diplômes en brevet du fait de l'absence d'embarquement proposé (voir la tribune de « La Touline » dans le marin du 7 mars 2007 ou il est demandé « d'ouvrir vraiment les possibilités d'embarquement dans toutes les flottes concernées, y compris les flottes d'Etat »).  
Ceci posé, un tronc commun avec l'Ecole Navale aurait le mérite de mieux situer l'Ecole de la Marine Marchande (que je mets sciemment, par équivalence, au singulier) aux yeux des impétrants (« lisibilité »)
- Le cadre LMD est maintenant incontournable aux précisions suivantes près :  
  
L : chef de quart, pas d'observation  
  
M : « Capitaine au long cours » ??? ; Cette appellation fait toujours rêver quelques nostalgiques mais elle n'existe plus depuis longtemps ; parlons donc « STCW » : Capitaine illimité ou Chef mécanicien illimité.  
  
D : « Capitaine d'armement » ??? ; Les armateurs choisissent leurs Capitaines d'armement (et leurs Directeurs d'armement) sur des critères qui ne relèvent pas de la formation et, qui plus est, le faible nombre de poste ne justifie pas l'ouverture d'un cours spécifique. Par contre le niveau « D » me paraît convenir pour la formation de Capitaine polyvalent, ce qui aurait le double mérite de valoriser cette formation et d'ouvrir la voie à un titre d'ingénieur (revendication elle aussi récurrente).

Sur l'ensemble de la seconde partie j'ai, presque, l'impression d'une progressivité temporelle des scénarios :

Scénario 1 : aujourd'hui (mais sans la confirmation de la régionalisation qui est une erreur soulignée par les intervenants à la table ronde – et en particulier par Mr Aymeric)

Scénario 2 : demain

Scénario 3 : après demain 2015 ? Avec manifestement une part de rêve (mais pourquoi une « confédération des écoles maritimes civiles et militaires », cette appellation de confédération ne rend pas compte d'une mise en commun de moyens mais renvoie simplement à une tutelle commune).

Dans la troisième partie, nous retrouvons les propositions qui ont déjà été évoquées par ailleurs, mais comment pourrait-il en être autrement ? Changer régulièrement de stéthoscope n'a jamais amélioré l'état du malade.

Ce qu'on peut attendre ou espérer de ce travail, c'est qu'il soit le « déclic » qui permette enfin à notre Secrétaire d'état chargé des transports de rendre public l'ambitieux plan promis.

**Joël Guesdon**

Fédération des officiers de marine marchande UGICT-CGT

**Appendice 2**

Contribution de monsieur Alain COATANHAY  
directeur de la flotte de Louis Dreyfus armateurs

**GT Formation Maritime**

**PLAN proposé du rapport au CSMM**

**I - Première partie L'état des lieux**

**Historique et descriptif.**

Depuis les cinquante dernières années le système de formation maritime Français tel que nous le connaissons aujourd'hui, semble de l'avis général, avoir répondu positivement à sa mission de former en quantité suffisante des personnels navigants plutôt bien adaptés à la demande du secteur maritime.

La reconversion de 80% des navigants vers des emplois à terre dans le secteur maritime et au delà à compter de l'âge de 40 ans, et le plein emploi constaté de l'ensemble des personnels officier formés, démontrent que la formation est bien adaptée à la demande de l'industrie en général.

La mise en application de la norme OMI STCW95, malgré les efforts de l'administration pour préserver la spécificité du système de formation français (polyvalence), a sérieusement altéré les trois filières traditionnelles qui intégraient la valorisation de la formation professionnelle et des entrées dans la profession pré et post baccalauréat.

Depuis 2004, une filière "A" dite académique recrutant au baccalauréat, cohabite avec une filière professionnelle recrutant à la sortie du collège.

**rapport avec les normes OMI STCW, explication du système actuel : stage /diplôme/brevet**

Le système de formation est basé sur des cours théoriques, et des formations pratiques.

Le stage préalable ou en alternance avec le cours théorique permet une initiation au métier.

Le cours théorique, variable en fonction de la provenance et de formation concernée, est sanctionné par un examen et la délivrance d'un diplôme.

Le diplôme complété par des durées d'embarquement prévues par la convention STCW95, permet la délivrance d'un Brevet auquel sont attachées les prérogatives d'exercer une ou des fonctions à bord d'un navire d'un tonnage ou d'une puissance définie.

**enseignement académique, les écoles.**

L'enseignement de la filière "A" académique, est dispensé par les deux EMM – Ecoles de la Marine Marchande du Havre et de Marseille. L'état a souhaité en 2004 modifier leur statut d'Ecole Nationale de la Marine Marchande (avec celle de St Malo et de Nantes), et en confier la charge de fonctionnement aux régions, sans toutefois avoir sorti les décrets d'application en définissant les modalités pratiques. Sous la pression de l'ensemble des parties concernées, un retour au statut national de ces établissements est envisagé.

La filière académique recrute chaque année par concours spécifique post-baccalauréat 160 élèves sur environ 300 candidats. Le ratio candidats / places offertes peu élevé, combiné à l'inadéquation du contenu du concours d'entrée avec les programmes de terminales a conduit en 2006 à ne pas pourvoir 40 des 160 places offertes. Malgré les efforts d'ADF et de la Direction des Gens de Mer pour la promouvoir dans les centres d'orientation des lycéens, cette formation souffre d'un déficit de connaissance qui explique le nombre peu élevé des candidats.

Trois années scolaires sanctionnées par des examens et 3 mois d'élève stagiaire embarqué permettent l'obtention du diplôme d'élève officier de 1<sup>ère</sup> classe DEO1MM, qui complété de 9 mois d'élève officier permettent la délivrance du brevet de chef de quart de navire de mer, et l'exercice de la profession d'officier pont ou machine sur tous les tailles de navires. Une quatrième année scolaire (appelée 5<sup>ème</sup> année) également sanctionnée par un examen permettra d'obtenir le Diplôme d'Etudes Supérieures de la Marine Marchande, qui complété par du temps de navigation permettront d'exercer les fonctions de second capitaine / second mécanicien et finalement de Commandant / Chef Mécanicien avec l'appellation de Capitaine de 1<sup>ère</sup> classe de la navigation maritime au terme de 48 mois de navigation en qualité d'officier.

Des possibilités d'obtenir un brevet de chef de quart monovalent à l'issue du DEO1MM, et d'évoluer vers des brevets de second et Commandant / Chef mécanicien monovalents après le DESMM sont également prévues par les textes de 1999.

Même si le brevet de C1NM (polyvalent) est encore recherché par nombre des officiers en cours de qualification l'utilisation des prérogatives de polyvalence est aujourd'hui en voie de désuétude, et à court terme il est probable que les officiers se destinant à l'une ou l'autre des fonctions monovalentes, goutent peu le fait d'investir dans des temps de navigation (qualifiants) dans un service qui ne corresponde pas à leur aspiration, et qui puisse ralentir un éventuel avancement.

#### Formations dans les Ecoles de la Marine Marchande (année scolaire 2006/2007)

FORMATION	EMM Le Havre	EMM St-Malo	EMM Nantes	EMM Marseille
Formation des officiers de 1 <sup>ère</sup> classe de la Marine Marchande (O1MM)				
1 <sup>ère</sup> année	3 classes			3 classes
2 <sup>e</sup> année	3 classes			3 classes
3 <sup>e</sup> année	3 classes			3 classes
5 <sup>e</sup> année (DESMM)	3 classes			3 classes
Passerelle vers DESMM				
Diplôme d'études supérieures de la marine marchande (14 sem)				
Provenance filière O2MM	1 classe			
Filière professionnelle « pont »				
Préparation au cours d'officier chef de quart passerelle (9 sem)			1 classe	
Officier chef de quart passerelle (OCQP)(19 sem)			1 classe	
Capitaine 3000 (18 sem)			1 classe	
Capitaine (15 sem)		1 classe		
Filière professionnelle « machine »				
Officier chef de quart machine (OCQM)				
1 <sup>ère</sup> année		1 classe	1 classe	
2 <sup>e</sup> année		1 classe	1 classe	
chef mécanicien 3 000 kW			1 classe	
chef mécanicien 15 000 kW (provenance 3000 kW)		1 classe		
chef mécanicien 15 000 kW (provenance O2MM)		1 classe		
modules complémentaires OCQM/chef 3 000 kW (115 h)			1 classe	
Brevet officier électronicien et système de la marine marchande		1 classe		
Capitaine de pêche			1 classe	
Formation technique des inspecteurs de la sécurité de la navigation (GE-CFDAM)				
1 <sup>ère</sup> année			1 classe	
2 <sup>e</sup> année			1 classe	
BAEERS, partie pratique		1 classe		
<b>Total</b>	<b>13 classes</b>	<b>7 classes</b>	<b>10 classes</b>	<b>12 classes</b>

#### enseignement professionnel, les lycées

L'enseignement de la filière professionnelle est dispensé par les deux EMM de St Malo et Nantes, par les douze LPM Lycées Professionnels Maritimes et par les 8 centres de formations agréés par le ministère de la mer dans les DOM-TOM

Les LPM assurent la formation initiale CAP, BEP et Bac Professionnel permettant d'exercer les métiers de marin sur des navires de commerce, sur des navires de pêche et d'ouvrier, technicien, exploitant des établissements de culture marine.

Selon le tonnage et la puissance des navires, ces formations qualifient pour des tâches d'exécution (matelot, mécanicien), de maîtrise, d'encadrement (officier de quart, officier mécanicien, second capitaine, second mécanicien, chef mécanicien), et de commandement dans la limite de 500 UMS et de 750kW, au commerce, à la pêche, à la conchyliculture et jusqu' à 3000 UMS et 3000 kW pour la plaisance professionnelle.

Des dispositions d'accès multiples aux différents cursus par Validation des Acquis d'Expérience (VAE) sont en cours de mise en place pour permettre l'évolution professionnelle par la formation continue.

Les EMM - filière professionnelle dite filière "B"- dispensent les formations d'officier pont et d'officier mécanicien, officier de quart passerelle / mécanicien, second capitaine / mécanicien, commandant et chef mécanicien dans les limites de tonnage de 3000 (et 15000 UMS), et de puissance 3000 kW, 8000 kW, (15 000 kW).

Les LPM sont des établissements publics locaux d'enseignement dont le personnel dépend de ...

Formations dispensées dans les Lycées Professionnels Maritimes (année scolaire 2006/2007)

	CAP M matelot	BEP M Pêche	BEP M mécanicien	BEP M Marin Commercé	BEP M Cultures Marines	BAC Pro Cultures Marines	BAC Pro Electromécanicien marine	BAC Pro Conduite et gestion entreprises marines	CAP M Conchyliculture	BEP M Cultures Marines	BAC Pro Cultures Marines	Cours préparatoire officier filière B
Boulogne	+	+	+	+								
Fécamp	+	+	+									
Cherbourg	+	+	+		+	+						
Saint-Malo	+	+	+		+							+
Paimpol	+	+	+	+			+					
Le Guilvinec	+	+	+					+				
Etel	+	+	+						+	+	+	
Nantes		+	+	+								+
La Rochelle	+	+	+						+	+	+	
Ciboure	+	+	+									
Sète	+	+	+	+					+	+	+	
Bastia		+	+	+								

**professeurs PEM, PTEM, statut, évolutions.**

Rédaction Inspection Générale de l'Enseignement Maritime ?

**Description des modes d'enseignement d'autres pays européens,  
La Belgique qui reconstitue actuellement sa marine marchande,**

En Belgique, l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers est la seule école à dispenser un enseignement mécanique et naval. Après avoir mis en conformité les formations avec la STCW95 en 2002, la structure Licence – Maîtrise a été introduite en 2004.

Sont dispensées les formations correspondant à:

Licence en Sciences Nautiques Académique - STCW Niveau Opérationnel (année 1 + 2 + 3)  
Les stages d'élèves embarqués et les exercices sur simulateurs complètent cette formation à hauteur de 7 mois de navigation.  
Cette formation permet d'accéder aux fonctions de second capitaine.

Master en Sciences Nautique - STCW Niveau de Direction (année 4)  
Cette quatrième année de formation est organisée en collaboration avec les universités d'Anvers, de Gand, de Liège et l'Institut de Transport de Management Maritime d'Anvers.  
Cette formation permet d'accéder à la fonction de Commandant

Licence de Mécanique Navale Professionnelle - STCW Niveau de Direction (année 1 + 2 + 3)  
Cette formation permet d'accéder jusqu'aux fonctions de chef mécanicien.

Après 12 mois de navigation, (7 mois de stage/équivalent simulateur et 5 mois d'élève officier), les licenciés pont et machine peuvent exercer les fonctions de chef de quart, puis de second capitaine / second mécanicien après 24 mois de navigation, et de chef mécanicien avec 36 mois de navigation. La fonction de Commandant peut être exercée par le titulaire d'un Master en Sciences Nautiques justifiant de 36 mois de navigation.

Le nombre d'étudiants à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers a évolué comme suit:

Année	pont	machine	total
2000	204	51	255
2001	216	67	283
2002	254	68	322
2003	304	68	372
2004	341	73	414
2005	372	93	465
2006	410	102	512
2007	451	114	565

### **La Grande Bretagne de tradition maritime multiséculaire,**

Le système de formation Anglo Saxon fait appel à une quinzaine de Collèges et autres Universités privées, qui dispensent chacune des enseignements théoriques, sanctionnés par des examens menés par le MCA Maritime & Coastguard Agencies.

Les formations sont payantes, et il existe un dispositif de sponsoring, ou les compagnies de navigation financent le coût des cours et la subsistance des élèves durant la durée des formations, et assurent un programme de qualification embarqué.

Un programme sur trois ans, prévoyant trois modules de formation théorique alternant avec deux stages embarqués d'une durée totale de 12 mois, permet aux candidats recrutés au niveau du "Advance Level" (eq Baccalauréat) d'accéder aux fonctions de Junior Officer ou OOW (Officer Of the Watch).

Selon le niveau des formations initiales, GCSE ("General Certificate of Secondary Education" – Eq seconde), "Undergraduate" (Licence), "Postgraduate" (au delà de la maîtrise) ou encore VQ (Vocational Qualification – eq VAE) différents programmes de formation cohabitent pour conférer à tous le socle de base des connaissances correspondant à celui OOW.

Cette formation, complétée par de l'expérience à la mer et des examens organisés par le MCA permet d'accéder aux fonctions supérieures.

**Table 6.6 UK officer cadets currently in training**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Officer cadets currently in training <sup>1,2,3</sup>	780	980	1,020	1,010	1,000	1,030	1,050	1,090

Source: MCA.

Notes:

1. Numbers rounded to nearest 10.
2. Data for trainees are for financial years, not calendar years, e.g. 2005 represents 2004/5.
3. The figures are derived from SMarT returns; they include a small number of EU trainees where trainees are resident in the UK. RFA trainees are excluded.

**Table 6.7 Trainees in training - new starts <sup>1, 2, 6</sup>**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
officer cadets <sup>4</sup>	500	450	480	480	600	610	540	630
deck <sup>5</sup>		250	270	270	290	320	280	330
engine <sup>2, 5</sup>		200	210	210	310	250	220	280
technical/dual <sup>3</sup>						40	40	20
rating to officer						30	20	20
deck						10	10	20
engine							10	
dual purpose								
ex-fishing, RN								10
deck								10
engine								
dual purpose								
pre qualified						20	40	
catering/hotel								
engineering etc						20	40	
ratings trainees					50	40	50	50
deck and engine ratings						30	40	0
deck						20	10	0
engine						10	30	0
general purpose, technical						0	0	0
catering						10	10	50

Sources: MCA, MNTB (and officer trainee data pre 2000 from *UK Seafarers Analysis 1999*).

Notes:

1. Numbers rounded to nearest 10.
2. The table is not complete - blank entries indicate that information is not available.
3. Data for electro-technical cadets for 2000-2003 is included in deck or engine cadets.
4. The figures are derived from both SMarT returns and MNTB surveys; they include RFA trainees and also a small number of EU trainees where trainees are resident in the UK.
5. 2005 figures for deck and engine include 49 undergraduate trainees, and they have been allocated to deck and engine using the proportions in each category as for other officer cadets.
6. Data for trainees are for financial years, not calendar years, e.g. 2005 represents 2004/5.

## **L' Italie (Gênes) pour l'efficience de son commerce maritime (MSC)**

### **Quelques données chiffrées sur l'enseignement maritime et la marine marchande en France**

Rédaction Inspection Générale de l'Enseignement Maritime ?

**Nombre d'établissements,  
Nombre de professeurs,  
Nombre d'élèves dans les différentes filières, durée moyenne des études  
Nombre d'individus rentrés / sortis du personnel navigant chaque année.**

### **Conclusion avec éclairage sur les relations avec l'éducation nationale et l'enseignement privé. Place de cet enseignement maritime dans la politique maritime globale de l'Etat et des armateurs.**

La formation maritime française dispose d'incontestables atouts. La qualité de cette formation en alternance théorique et pratique, a jusqu'à présent assuré à ses diplômés, qui en grande proportion quittent la navigation après des carrières à la mer courtes, le plein emploi avec des débouchés dans le secteur maritime (pilotage, emploi sédentaires des compagnies de navigation, expertise maritime, emploi portuaires et enseignement maritime) et dans un certain nombre d'autres secteurs professionnels à des fonctions de production et de maintenance, de direction et de fonctions commerciales, et ce malgré le défaut de reconnaissance par la commission des titres du diplôme d'ingénieur. Rappelons que seulement quatre années après le baccalauréat, le salaire d'un officier est comparable à celui des jeunes ingénieurs des meilleures écoles.

Si les conditions d'emploi des navigants français ne trouvent pas toujours leur justification sur des marchés fortement concurrentiels, le développement de navires de haute technicité ne peut se faire qu'à partir de personnels justifiant d'une formation de telle qualité.

Le taux d'évaporation important des officiers formés, combiné à la forte demande des armateurs et à l'assurance de débouchés en nombre, devrait conduire à augmenter le nombre des recrutements dans la limite maximale des places d'élèves embarqués disponibles.

Le maintien de cette qualité de formation passe certainement par une sélectivité à l'entrée qui a pu être mise en cause par le manque d'attractivité du concours d'entrée, semble t'il par déficit d'information. L'utilisation de banques de notes commune avec d'autres écoles, devrait permettre d'élargir le recrutement à une population plus large et d'augmenter la sélectivité du recrutement.

L'enseignement maritime est aujourd'hui largement dispensé par des professeurs issus de ce même enseignement. Si certaines matières enseignées spécifiquement maritimes requièrent le statut quo, un certain nombre relèvent de l'enseignement général et pourraient être enseignées par l'éducation nationale permettant ainsi l'homologation des diplômes, la création de passerelles entre différents systèmes d'enseignement, et la lisibilité des formations dans un système général pour attirer de futurs candidats.

Le regroupement partiel des quatre EMM et douze LPM pour respectivement 1000 et 1600 élèves, permettrait certainement des économies d'échelle. Cependant, pour la population des filières professionnelle et même académiques, l'éloignement des formations des lieux de résidence, pourrait être démotivant.

L'enseignement maritime couvrant outre les besoins des armateurs, ceux du secteur para maritime et au-delà, son financement ne peut être assuré par les seuls armateurs et doit rester à la charge de l'état pour permettre son maintien indépendamment de l'évolution de l'activité du secteur maritime à une période donnée. Des partenariats public - privé permettent de répondre aux demandes particulières des armateurs, ou de soutenir ponctuellement le développement d'une formation.

### Appendice 3

Contribution de monsieur Raimond VERRIEUX  
représentant des cadres navigants de la marine marchande CFE- CGC

#### **la profession d'officier**

La rédaction du rapport de la Commission étant en cours, l'actualité et diverses autres observations faites par divers collectifs d'officiers devraient permettre d'affiner la réflexion.

La mise en place autoritaire, sans aucune consultation, d'un brevet monovalent est propre à décourager un certain nombre de postulants vers des carrières dans la marine marchande. En effet dans la mesure où, lors d'un déroulement de carrière, ce brevet va entrer en compétition avec les brevets polyvalents on ne tardera pas à voir les étudiants de cette filière, brevet et certification d'ingénieur en poche, désertir immédiatement la marine marchande dans laquelle leur avenir est désorganisé et dès lors sans intérêt. De plus, ces brevets au rabais vont demander davantage de professeurs résolument professionnels, issus de la marine marchande dont le nombre, il faut le répéter, est déjà insuffisant pour les filières actuelles et dont le recrutement semble interrompu.

A cela s'ajoute les problèmes des retraites. C'est un critère retenu comme attractif. Compte tenu de ce qui se passe aujourd'hui on peut penser le contraire.

Certains armements pensent que la fin de carrière à 55 ans n'est pas recevable et qu'un officier peut continuer à naviguer au-delà de cette limite d'âge et ce, dans les mêmes fonctions. Ceux-ci ont une mauvaise lecture de la Convention collective. En effet celle-ci fixe les conditions d'un déroulement de carrière et ainsi que la fin de celle-ci à 55 ans. Cette disposition n'empêche nullement une poursuite d'activité mais hors carrière. Cette pratique hors normes jugulerait la carrière des officiers, moins anciens, qui verraient leur avancement limité. De plus, il ne faut pas oublier que l'indemnité de fin de carrière a la nature fiscale d'une indemnité de licenciement non imposable ce qui ne serait pas le cas pour ces officiers.

Enfin, les efforts de la Direction de l'ENIM pour comprimer la hiérarchie des salaires forfaitaires ne manqueront pas d'influencer la conduite de la hiérarchie dans les activités professionnelles. Une fois encore ce n'est pas de cette façon que l'attrait pour la profession va se manifester.

R. VERRIEUX