

ANNEXE 9

CONTRIBUTION

de

Charles BERGANO

Adjoint au sous directeur des transports maritimes et fluviaux

« Evaluation des emplois portuaires »

Evaluation des emplois portuaires

résultats de l'enquête annuelle effectuée auprès des ports métropolitains par la DTMRF sur la base de la méthodologie et de la classification de L'INSEE

Selon sa classification, l'Insee classe les emplois portuaires en trois catégories : les emplois directs, les emplois industriels ou indirects et les emplois induits. Les emplois directs sont ceux qui sont directement liés à l'accueil du navire au port et au chargement et déchargement des cargaisons ; les emplois indirects sont ceux qui sont générés par la transformation sur les zones portuaires des marchandises acheminées par voie maritime ; les emplois induits sont ceux qui sont générés dans les services et le commerce de détail dans les bassins d'emplois locaux.

- 1- **Emplois directs** : services de l'État (capitainerie - services de police - personnel technique et d'exploitation - éclusiers - pontiers - personnel d'entretien - signalisation maritime - dragage - bureaux d'études - personnels des services administratifs), Affaires Maritimes, établissements portuaires, auxiliaires du navire, armements, agences maritimes, consignation, courtage, transit, commissionnaires en douane, manutention portuaire, etc.

PA Dunkerque	2 289
PA Le Havre	10 513
PA Rouen	3 009
PA Nantes Saint Nazaire	2 733
PA Bordeaux	1 036
PA Marseille	7 192
Total Ports Autonomes	26 772
Total Ports d'Intérêt National	7 993
Total métropole	34 765

On dénombre au total **35 000 emplois portuaires directs dans les ports de métropole** (38 000 emplois directs, métropole et outre-mer confondus)

- 2- **Emplois indirects** : Emplois industriels - industries de premier niveau directement liées à l'existence du port (exemple : construction navale, etc.) et industries de deuxième niveau indirectement liées à l'existence du port (exemple : industries alimentées par voie maritime), activités de transport -.

PA Dunkerque	11 113
PA Le Havre	26 584
PA Rouen	12 400
PA Nantes Saint Nazaire	25 169
PA Bordeaux	8 710
PA Marseille	32 587
Total Ports Autonomes	116 563
Total Ports d'Intérêt National	18 303
Total métropole	134 866

Nota : les chiffres du PANSN englobent l'impact du port sur toute la région.

On dénombre au total **135 000 emplois portuaires indirects en métropole**

- 3- **Emplois induits** : emplois générés par les activités directes et indirectes dans le secteur du commerce de détail et des services

Les emplois induits sont plus difficiles à dénombrer, mais ils peuvent être évalués : selon les critères retenus par l'Insee, 1/3 de la masse salariale distribuée aux salariés est dépensée sur place pour la consommation, le reste allant vers les impôts, les emprunts, l'épargne, etc. Cette masse salariale

dépensée sur place est elle même dépensée dans les mêmes proportions et ainsi de suite. On a donc une suite de calcul du type $1/3+1/3*1/3+1/3*1/3*1/3...$ dont on peut démontrer que la somme tend vers 0,5.

Comme il y a au total, 170 000 emplois directs et indirects, les emplois induits doivent représenter environ **85 000 emplois supplémentaires**.

Au total 250 000 emplois directs, indirects et induits sont générés par les places portuaires dans les bassins d'emplois locaux.

ANNEXE 10

CONTRIBUTION

de

Marc FOULIARD
Chef du Bureau GM1 de la direction des affaires maritimes

« La validation des acquis de l'expérience »

LA VALIDATION DES ACQUIS DE L'EXPERIENCE

En décembre 2005, la convocation des jurys nationaux de VAE ainsi que par la désignation des centres et référents VAE a relancé la procédure de VAE, suspendue depuis la refonte de ce dispositif. Plus récemment, la VAE a reçu une impulsion nouvelle au travers de la création d'un outil de pilotage interministériel de la VAE, le Comité de développement de la VAE, au sein duquel siège le Directeur des affaires maritimes.

I – Le dispositif de VAE

Présentation de la procédure

Après étude de recevabilité par le service des affaires maritimes, le candidat est orienté vers un centre de VAE au sein duquel il bénéficie d'un accompagnement personnalisé (bilan de compétence, aide à la constitution du dossier...) mis en oeuvre par un référent. Ces dossiers sont ensuite examinés par un jury national.

Quelques données chiffrées

- ✓ 13 centres de VAE dont deux nouveaux: le LPM de PAIMPOL et l'ENMM de Nantes; 40 référents.
- ✓ 4 jurys par an / 20 dossiers par jury / diffusion aux services d'un calendrier prévisionnel des passages devant le jury national ;
- ✓ 170 dossiers depuis 2003 ;
- ✓ Deux tiers des candidats ont obtenu une validation de leurs acquis, qu'elle soit partielle ou totale ;

	PONT	MACHINE	TOTAL
Validation complète	0 %	12 %	6 %
Validation partielle	56 %	41 %	49 %
Titre inférieur	6 %	12 %	9 %
Validation refusée	39 %	35 %	37 %
Total	100%	100%	100 %

Adaptation du dispositif

Le bureau de la formation et de l'emploi maritimes s'est attaché à ajuster la procédure existante afin de l'adapter à certains publics jusqu'alors exclus du bénéfice de la VAE. C'est ainsi que les **personnels militaires de la marine nationale en activité** peuvent désormais acquérir des brevets de la marine marchande par la voie de la VAE. De même, une procédure provisoire à l'oeuvre dans les **départements et les collectivités d'outre-mer** permet de répondre à l'importante et compréhensible demande en provenance de ces régions dans l'attente de la désignation de centre de VAE locaux. En revanche, l'extension du dispositif aux collectivités d'outre-mer reste en suspens en raison de difficultés liés à la répartition des compétences entre l'Etat et ces territoires.

II Perspectives d'évolution du dispositif

Vers une simplification de la procédure

Compte tenu de l'hétérogénéité des pratiques en matière d'instruction des dossiers, tant au niveau des services des affaires maritimes que des référents, il a paru souhaitable de procéder à une **clarification et une simplification de la procédure** : un dossier allégé en circulation courant juillet, qui sera accompagné d'une fiche de procédure clarifiant le rôle de chaque échelon administratif ; élaboration d'un guide à destination du référent (après la réunion des référents à la rentrée prochaine) qui proposera une grille d'évaluation commune à l'ensemble des référents). En outre, le bureau GM1 se propose de mettre en place un suivi post-jury des candidats. Enfin, dans le cadre de la simplification de la procédure, un effort sera effectué en matière de publicité au travers d'un document récapitulatif sur la VAE à destination du public.

La refonte de l'arrêté du 25 février 2005

Dans le cadre d'une réflexion plus globale sur notre dispositif de VAE, plusieurs pistes sont actuellement à l'étude afin de mettre en conformité la procédure propre aux affaires maritimes avec la loi de modernisation sociale du 17 janvier 2002: la question de la nationalité, la redéfinition des critères de recevabilité d'une demande de VAE, la prise en compte de l'activité professionnelle acquise à terre ainsi que la prise en compte de l'activité bénévole.

Par ailleurs, on ne saurait faire l'économie d'une réflexion sur la déconcentration des jurys, même si cette question nécessite un recul suffisant pour étudier la viabilité d'un système de VAE déconcentré au regard de la garantie d'équité entre les candidats.

Gestion des dérogations

Progressivement, l'effet conjugué de la VAE et de la mise en place de ces nouvelles filières de formation devrait se traduire par une décroissance du nombre de dispenses de formation accordées par les services. Les dérogations aux conditions de qualifications devront alors retrouver leur caractère exceptionnel, tel que le prévoit le décret n° 99-439 du 25 mai 1999.

En vue de mesurer l'impact de la VAE et du nouveau système de formation, les DRAM sont invitées à procéder précisément à l'enregistrement des dérogations accordées et à en communiquer, sur la base de données du système.

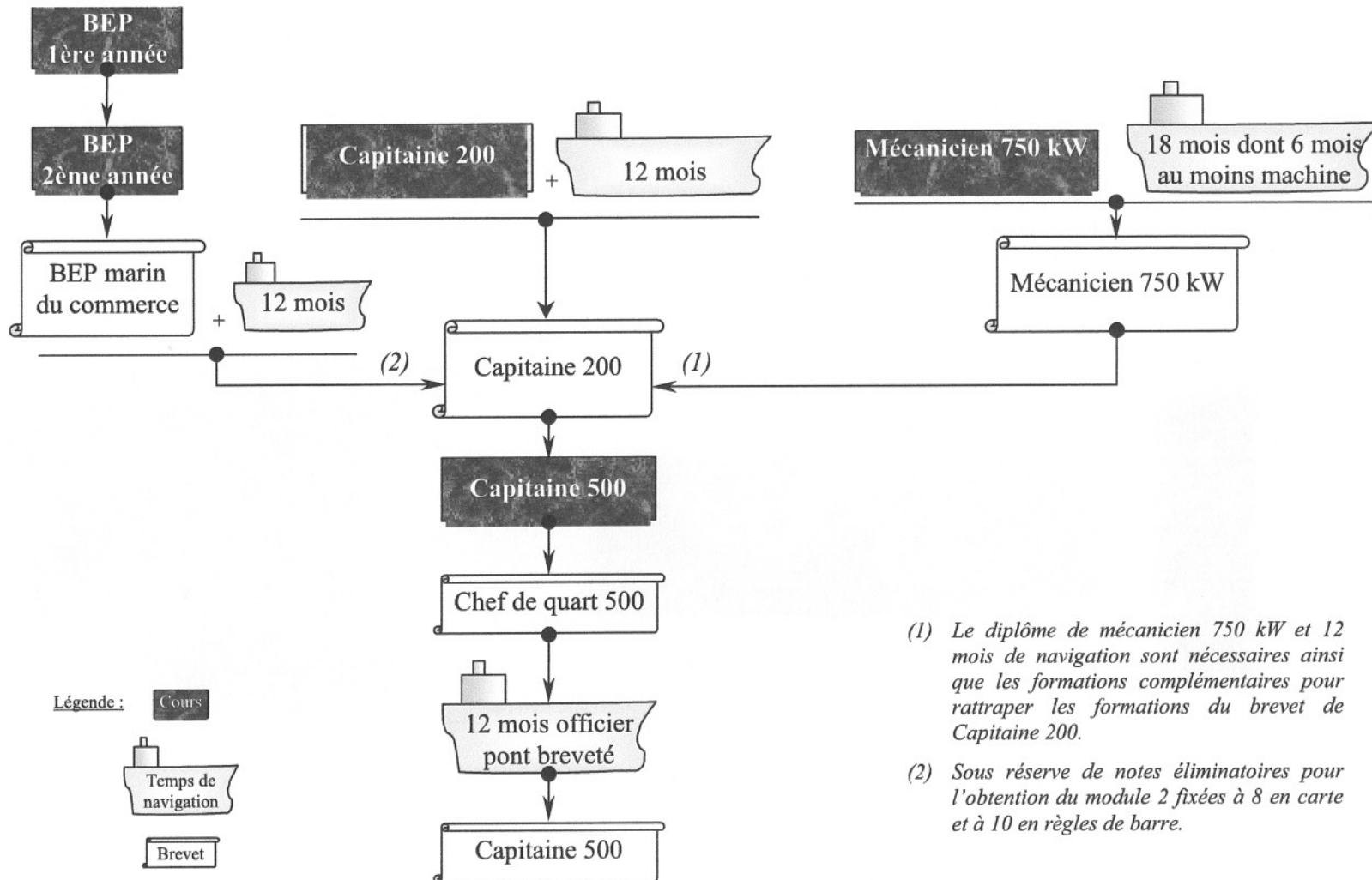
ANNEXE 11

CONTRIBUTION

du

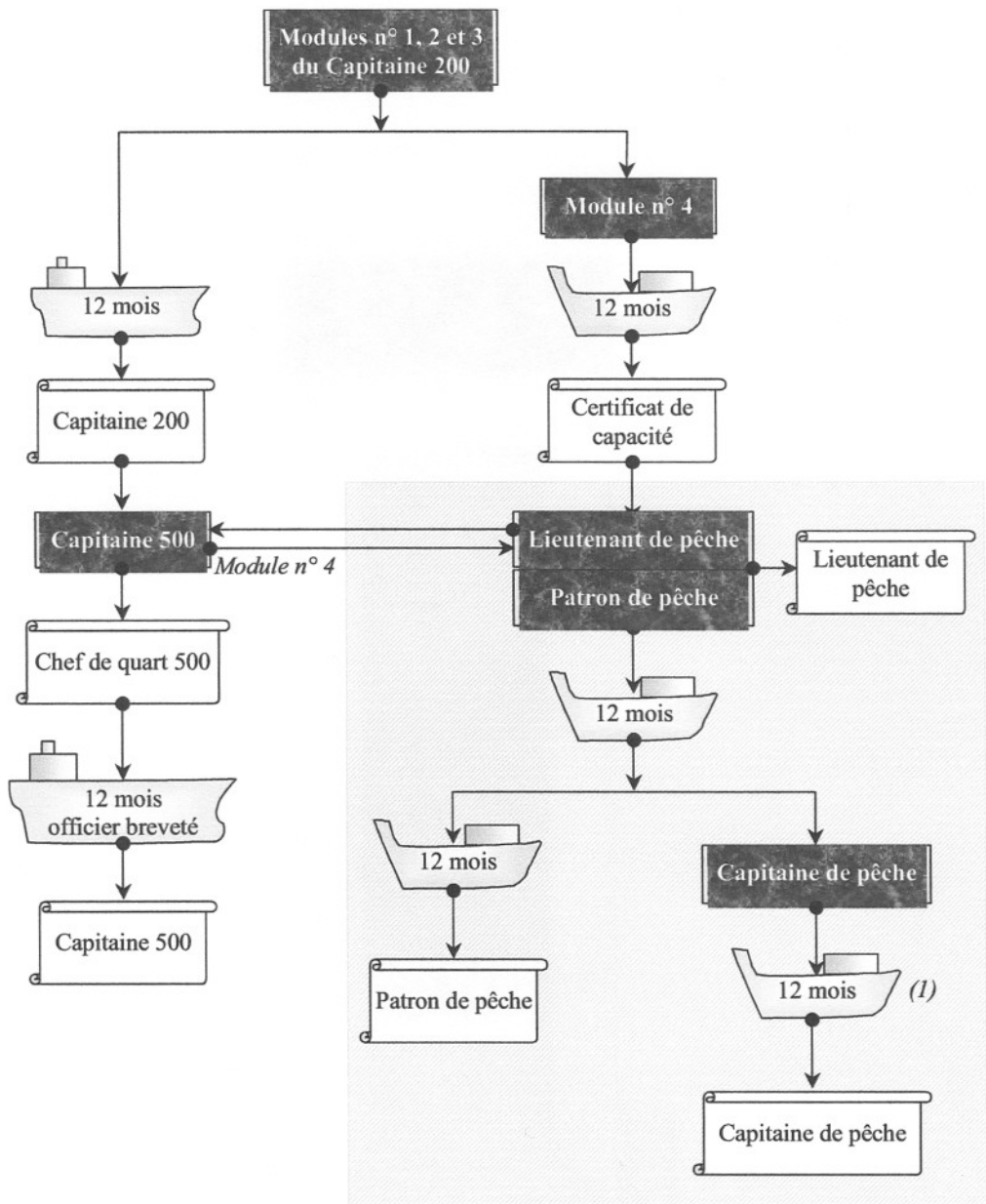
Bureau GM1 de la direction des affaires maritimes dirigé par Marc FOULIARD

« Les différentes filières de formation maritime »



(1) Le diplôme de mécanicien 750 kW et 12 mois de navigation sont nécessaires ainsi que les formations complémentaires pour rattraper les formations du brevet de Capitaine 200.

(2) Sous réserve de notes éliminatoires pour l'obtention du module 2 fixées à 8 en carte et à 10 en règles de barre.



(1) Ces 12 mois de navigation peuvent être effectués avant le cours de capitaine de pêche.

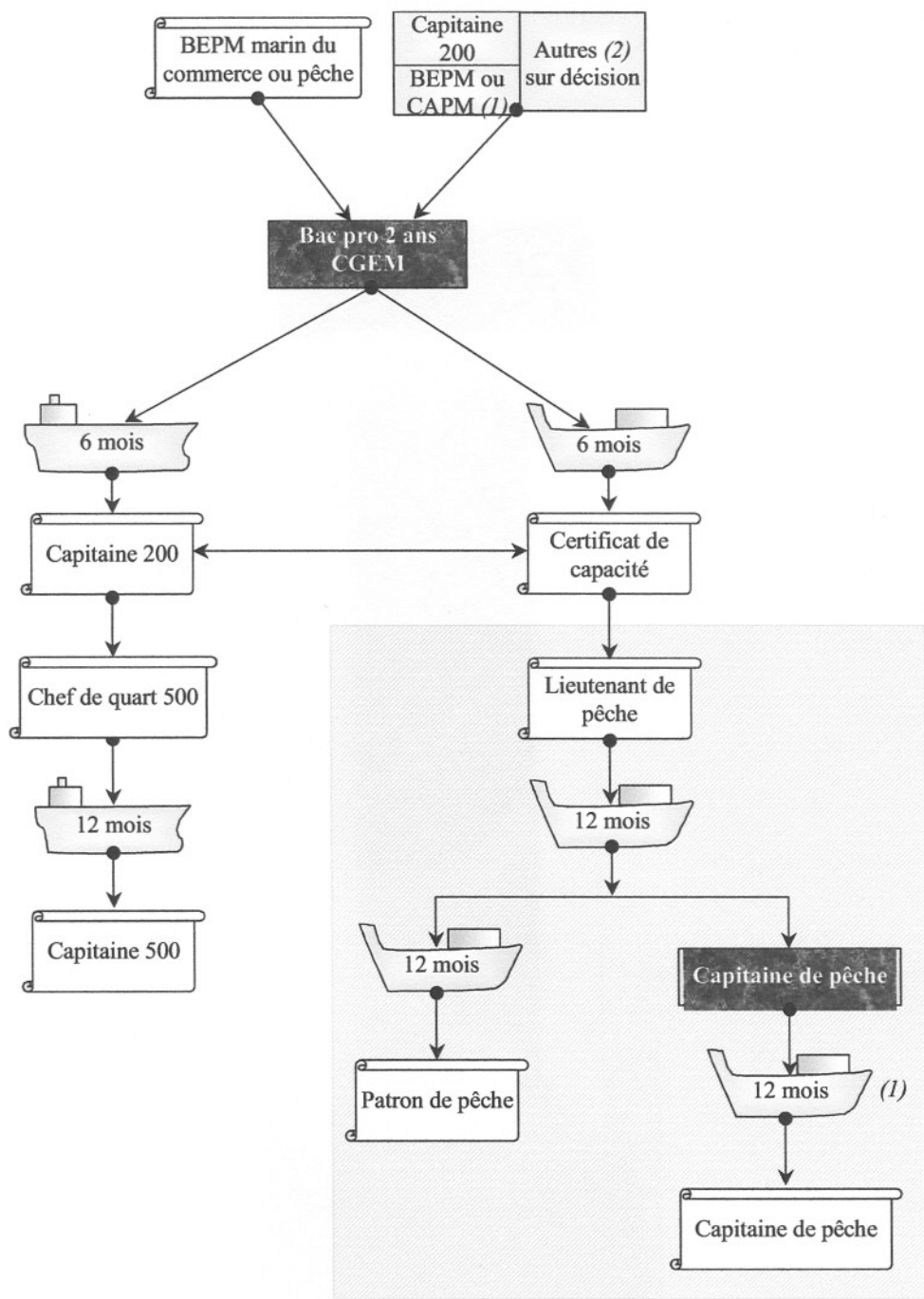
Légende :

Cours

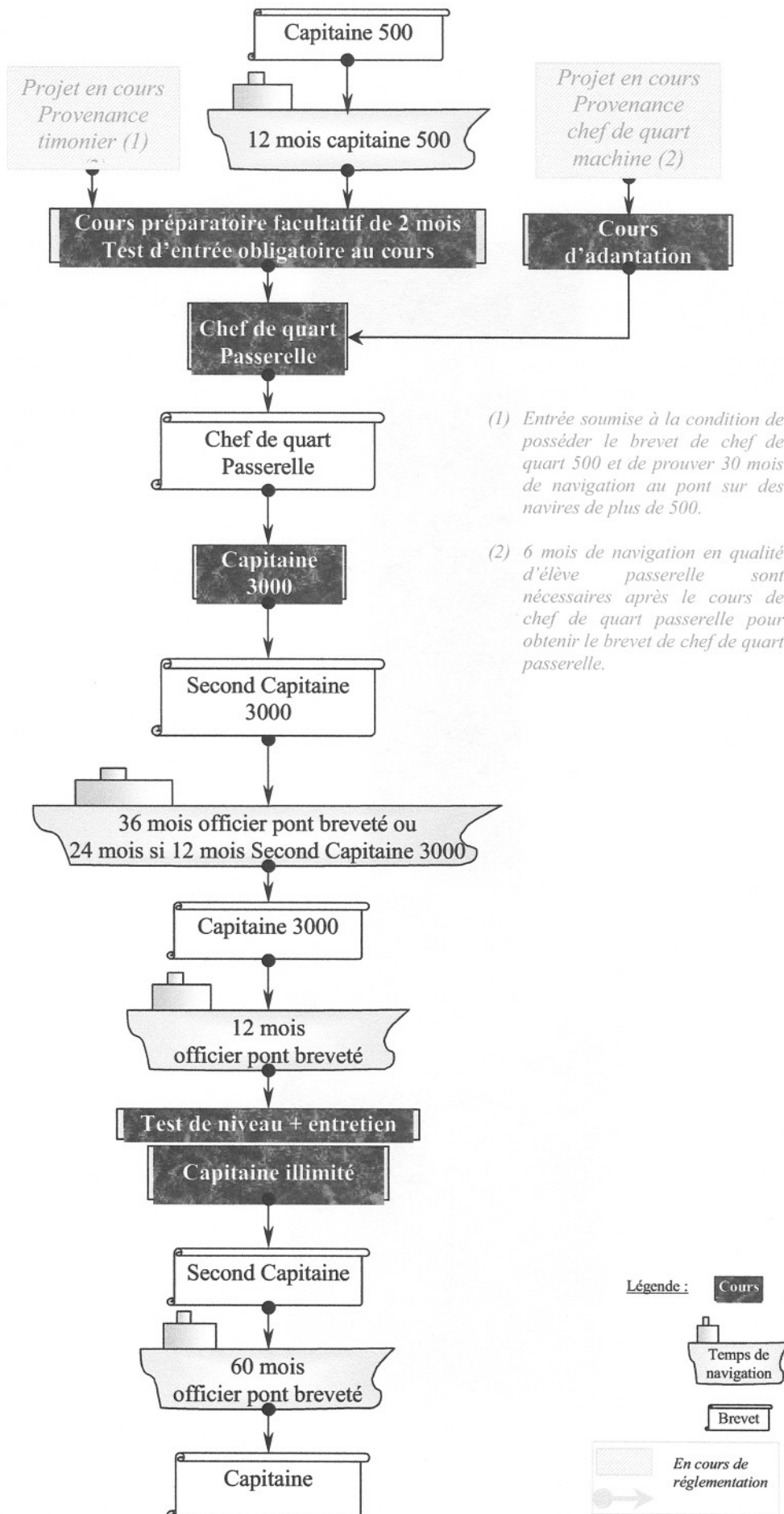
Temps de navigation

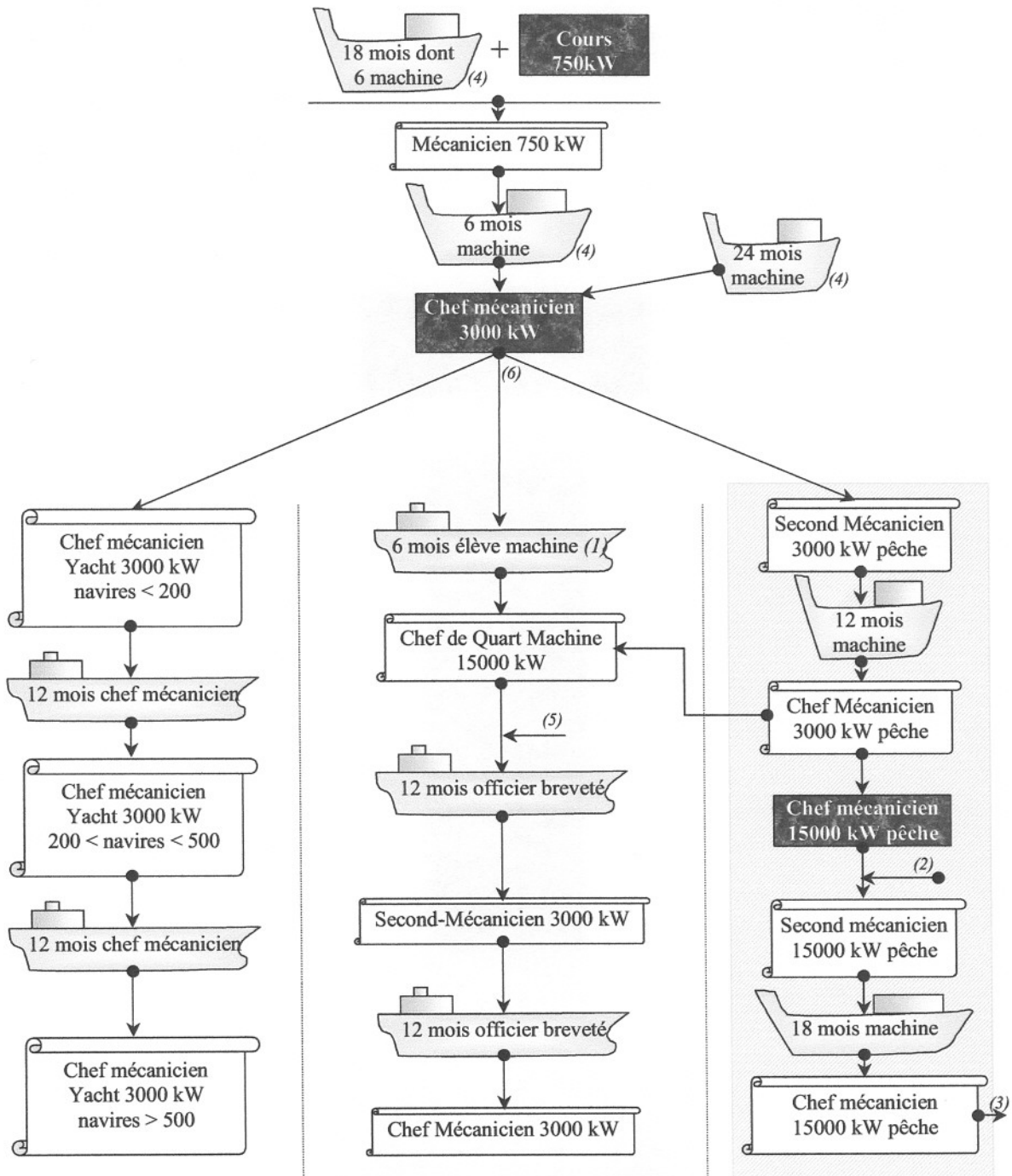
Brevet

En cours de réglementation



(1) Ces 12 mois de navigation peuvent être effectués avant le cours de capitaine de pêche.



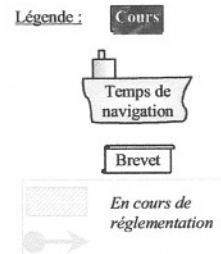


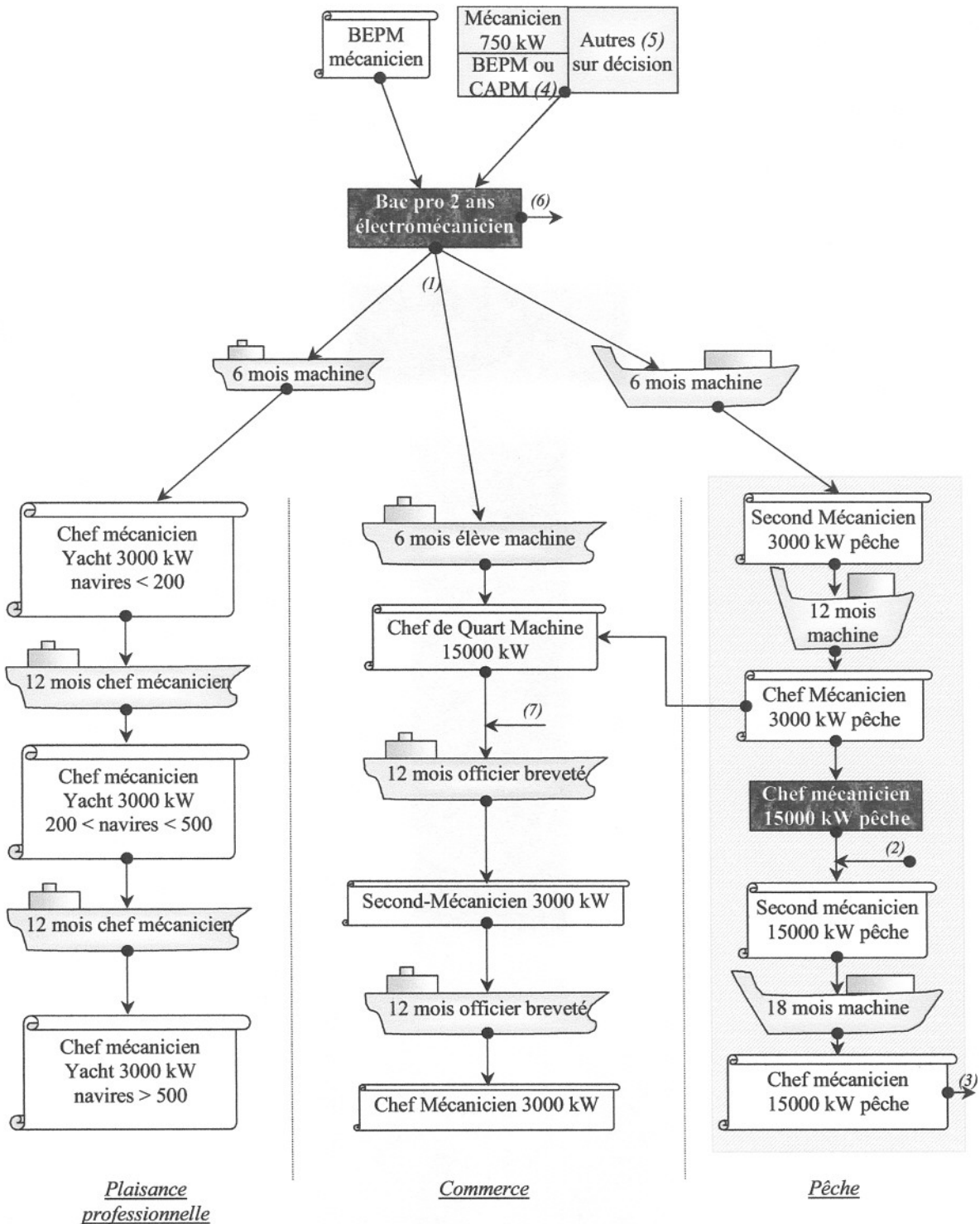
Plaisance professionnelle

Commerce

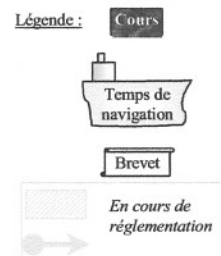
Pêche

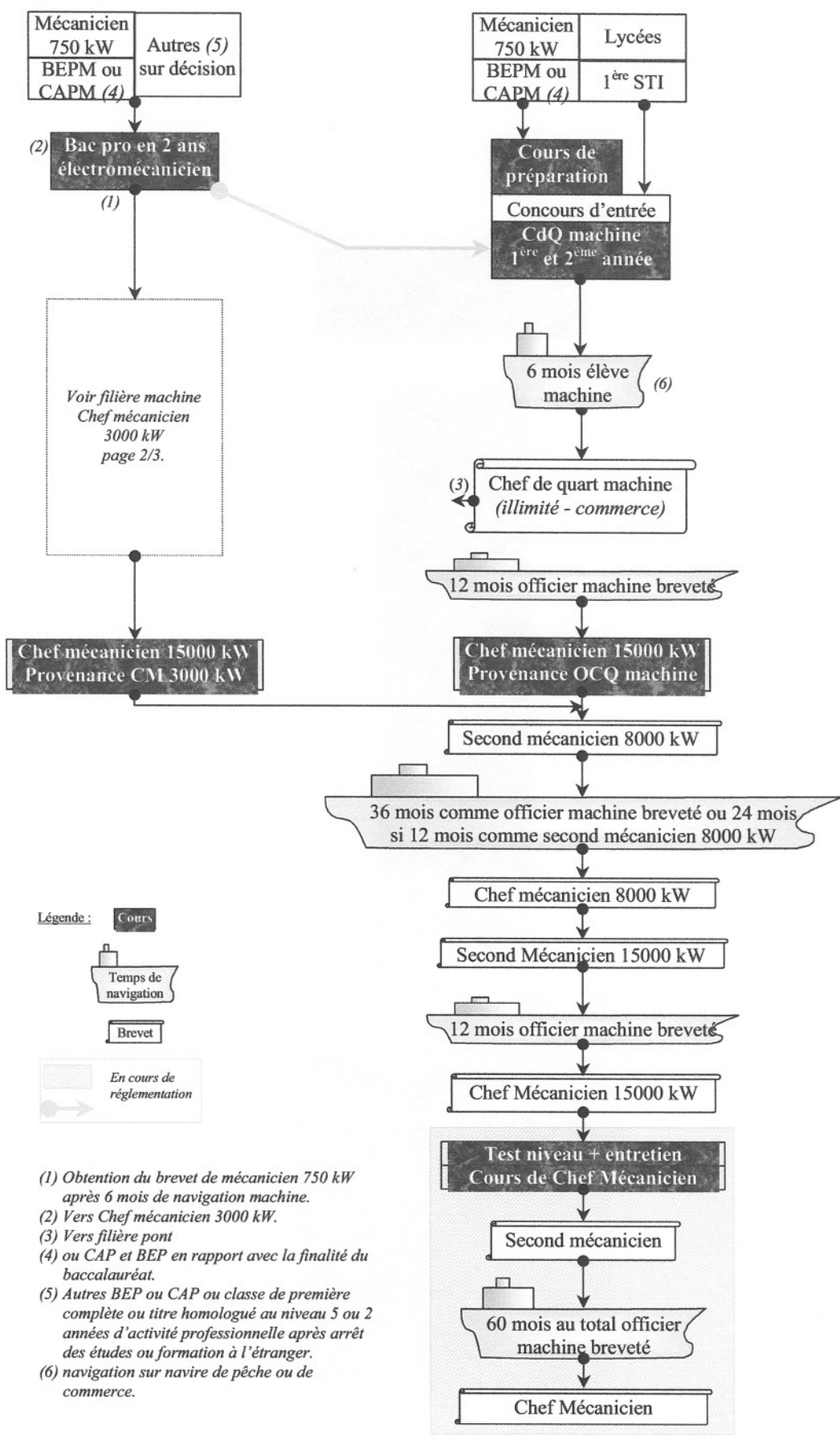
- (1) Dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires, les 6 mois de navigation en qualité d'élève machine peuvent être remplacés par 12 mois de navigation machine en qualité de chef de quart sur des navires dont la puissance machine est comprise entre 750 kW et 15000 kW.
- (2) Diplôme de chef de quart machine + 6 mois navigation machine.
- (3) Délivrance du Brevet de chef de quart machine.
- (4) Navires de pêche ou de commerce
- (5) De chef de quart machine
- (6) Délivrance du diplôme de chef mécanicien 3000 kW.

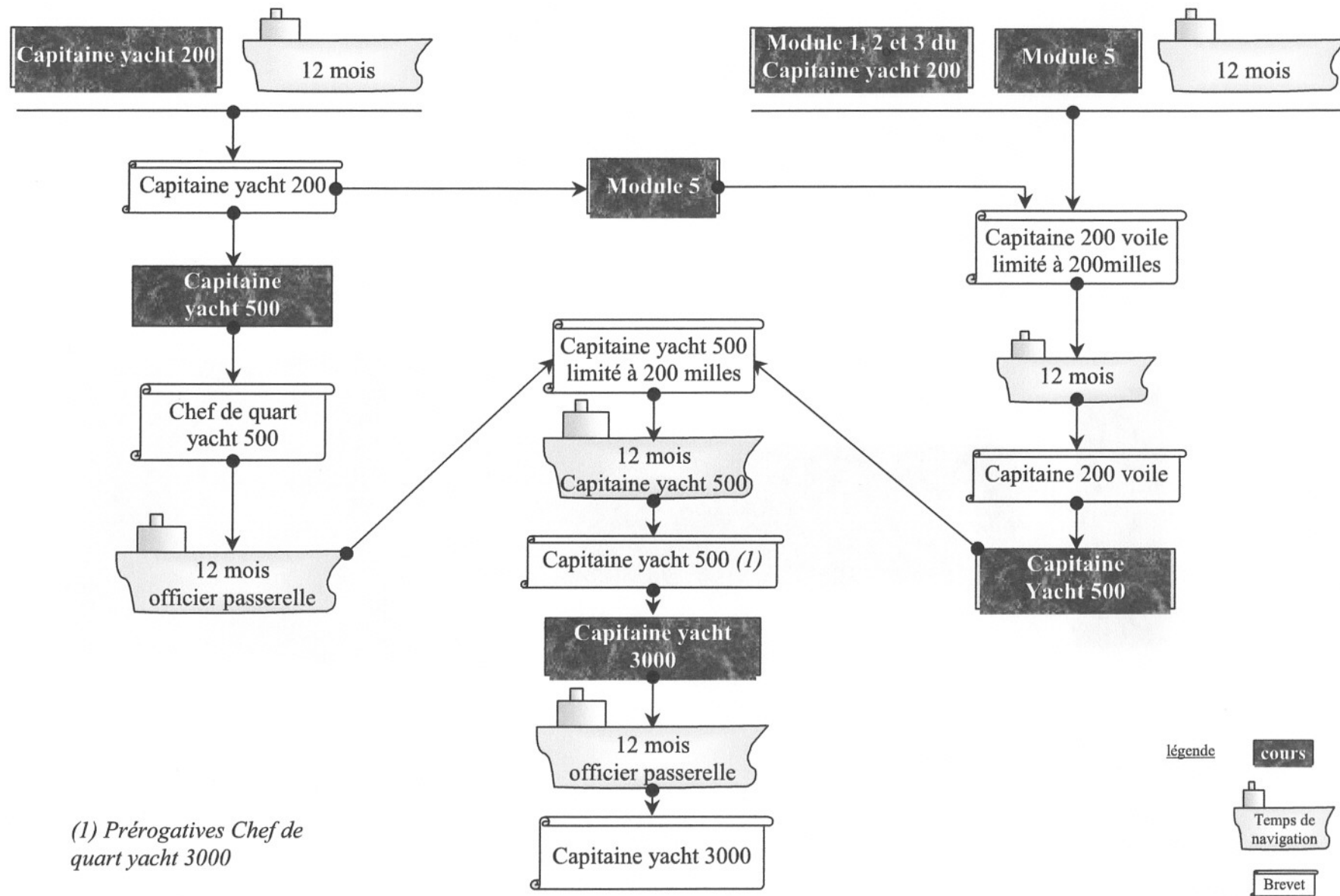




- (1) Obtention du brevet de mécanicien 750 kW après 6 mois de navigation machine. Délivrance du diplôme de chef mécanicien 3000 kW.
- (2) Diplôme de chef de quart machine + 6 mois navigation machine.
- (3) Délivrance du Brevet de chef de quart machine.
- (4) ou CAP et BEP en rapport avec la finalité du baccalauréat.
- (5) Autres BEP ou CAP ou classe de première complète ou titre homologué au niveau 5 ou 2 années d'activité professionnelle après arrêt des études ou formation à l'étranger.
- (6) Vers chef de quart machine.
- (7) De chef de quart machine







(1) Prérogatives Chef de quart yacht 3000