

CONTRIBUTION

de René de CAYEUX de l'Institut Français de la mer.

La polyvalence Pont/Machine des officiers de marine marchande

LA FORMATION MARITIME FRANÇAISE

La « polyvalence » menacée ?

Elle ne l'est pas

- Elle ne l'est pas par les brevetés eux-mêmes majoritairement satisfaits.
- Elle ne l'est pas par les armements qui en sont satisfaits tant à bord qu'à terre.
- Elle ne l'est pas par certains étrangers qui en recherchent les brevetés :
 - pour des services techniques à terre, armements, chantiers...
 - pour commander des navires spéciaux, paquebots...
- Elle ne l'est plus par les vieux crocodiles opposants de la première heure.

Elle l'est

- Elle l'est car elle n'arrive pas à mettre sur les quais les personnels nécessaires.
- Elle l'est car le besoin de mécanicien est insatisfait.
- Elle l'est car certains français vont se former à l'étranger.
- Elle l'est car elle oublie des pans entiers de navigation qui ont besoin de solides professionnels : Pêche, petits UMS, Capitaine de Yacht.
- Elle l'est car « hors normes internationales » même avec la délivrance possible de trois brevets Polyvalent, Pont et Machine au même individu.
- Elle l'est car dans sa forme pédagogique, elle est quasi incapable de recevoir des étudiants étrangers, STCW.
- Elle l'est car chaque année plusieurs dizaines d'élèves de 1^o année posent de sérieux problèmes. Comme la majorité arrive cependant au bout du cursus, quelle est alors la limite basse de la courbe de Gauss des C1 ?
- Elle l'est car n'entend-on pas dans les EMM qu'il y a des polyvalents Pont et des polyvalents Machine ? traduction : beaucoup ont la fibre Machine ou la fibre Pont et SUBISSENT la polyvalence, alors qu'ils feraient de bons monovalents.

Mais elle est

- Elle est le fruit de cinquante années de travail.
- Elle est une réalité reconnue et d'une certaine efficacité.
- Elle est une richesse de l'esprit de créativité français.
- Elle est trente générations de polyvalents.

Valorisons notre formation maritime

N'opposons plus Polyvalence et Monovalence.

N'opposons plus Pont et Machine.

N'e pensons plus concurrence entre eux.

Monovalence et polyvalence sont deux composantes d'un même métier.

Offrons une polyvalence choisie plutôt que contrainte.

Les polyvalents « purs » seront peut-être un peu moins nombreux, mais davantage encore une excellence.

La formation maritime française s'est toujours voulue promotionnelle :

Offrons une formation modulaire ouvrant la porte tant à

Une montée en capacité (en UMS et kW) choisie

Une montée en polyvalence choisie.

La formation à caractère Professionnelle de proximité est une nécessité.

La régionalisation imposée serait une réponse à ce besoin de proximité.

Le système LMD est incontournable.

Le système de formation modulaire de la filière B peut aisément être transposé dans le système des IUT, Universités... (European Transfert Credit System).

Il peut en être autant de la filière A alors ouverte naturellement à des Mastères, des Doctorats, de la Recherche ...

La filière C restera certainement du niveau des Lycées professionnels.

Dans l'esprit du système universitaire, les actuels modules de la filière B deviennent des « groupes de modules ».

Chaque module réussi donne droit à des crédits.

La filière B aux brevets inchangés, donnera accès à la fois à des diplômes et à des crédits pour chaque « module » réussi.

Certains modules conserveront leurs limites éliminatoires (par spécialité).

A raison d'environ 30 crédits par semestre :

xy crédits pourraient donner accès à Electricien, Frigoriste, (fonction de maître...);

d'autres modules de spécialité donneront le chef de quart Passerelle ;

120 crédits de spécialité le diplôme de chef de quart machine et un DUT ou autre BTS à créer ;

des cumuls de divers crédits le chef de quart de Navire de Mer (polyv)... ;

d'autres cumulsles divers titres reconnus par STCW et tous ceux, actuels, que

NOUS souhaiterions de plus vers LMD et qui sait pour l'excellence : outre la Polyvalence... un titre d'Ingénieur.

Quatre EMM sont de trop pour une formation qui se voudrait seulement maritime et de la seule polyvalente excellence.

Une comparaison avec l'ENAC n'a d'intérêt que de démontrer qu'elle ne forme pas seulement des navigants. Cependant, doit-elle comme nous, former aussi des « personnels de proximité » quasi familiaux, artisanaux... ? sans doute Non !

L'évolution que l'Europe nous impose au travers d'LMD est une chance :

Sans nous imposer d'adhérer au système EPSCP, adoptons en les principes, comme le font bien des établissements de formation, c'est l'opportunité de :

- Admettre en EMM des candidats dont les cursus ne seront pas définis d'avance, mais qui après s'être cherchés finiront par se trouver !
- Ouvrir tous nos modules à tout ayant droit (dans la limite des places et des moyens techniques). Cette mixité, hétérogénéité des publics dans les cours ne peut être qu'une richesse. Cette ouverture devra être progressive. Nos formations peuvent en effet s'ouvrir sur l'extérieur, aucun secret n'est à préserver, au contraire !
 - Partager nos compétences et nos outils avec les autres secteurs d'activités.
 - Rentabiliser des installations.
 - Trouver des financements.
 - Recruter davantage d'enseignants non maritimes pour des matières qui ne le sont pas !
- Accueillir des étudiants français, non maritimes, en recherche de certains modules.
- Permettre des échanges d'étudiants étrangers ERASMUS (dans les deux sens).
- Faciliter l'« ascension » professionnelle par l'acquisition de modules, (la VAE) et non le couperet d'un examen global.
- Faciliter le passage de monovalence à polyvalence par simple addition de modules.
- Permettre tout et son contraire, par exemple :
 - o qu'un Capitaine illimité devienne Chef mécanicien 3000 !
 - o qu'un Chef mécanicien illimité devienne un Capitaine 3000
 - o qu'un Chef 3000 devienne un Capitaine illimité ...

Le concours d'entrée actuel de la filière A devrait progressivement avoir moins d'importance, face à l'arrivée d'« ayants droits », l'admission se faisant pour eux aussi, sur dossier, avec des priorités aux professionnels ou expérimentés en navigation.!

Les candidats Bacs plus 2, (actuellement admis sur titre mais seulement en 1^o année) pourraient faire valider leur formation antérieure pour entrer dans nos formations maritimes.

Les modules des deux premières années seraient dispensés dans les quatre EMM. Les suivants, en fonction des effectifs, seulement au Havre et à Marseille par exemple.

Les stages embarqués, aidés par le décret du 16 février 2005 ne seraient accessibles qu'aux étudiants qui suivraient un minimum de modules maritimes.

IFM avril 2006

CONTRIBUTION

de Jérôme DAYDOU de la CFTC.

L'enseignement dans les Ecoles de la Marine Marchande

Contribution de Jérôme DAYDOU, représentant CFTC au CSMM

Après avoir pris connaissance de la note d'étape au 9 mai 2006 du CSMM. Je me propose d'apporter aux travaux quelques observations et remarques. L'essentiel de mes remarques porte sur l'enseignement des ENMM pour les officiers supérieurs.

1) Introduction :

Dans l'introduction, il serait pertinent de mettre en avant qu'étant donné la faible émission de CO2/tonnes transportées, le transport maritime a un avenir quelque soit l'évolution des échanges internationaux.

2) ENMM

L'enseignement des matières techniques dans les ENMM m'a paru de bonne qualité. A titre d'exemple, en 1999 COSTA m'a proposé un poste d'officier mécanicien sur un navire à propulsion électrique parce qu'au dire de la DRH : « les officiers français sont nettement meilleurs que les officiers italiens en électricité ». Il me semble important que cet enseignement continu d'être délivré par d'anciens professionnels. Les élèves qui pour l'essentiel sortent de l'éducation nationale ont par l'intermédiaire de leurs professeurs un contact avec le monde de l'entreprise.

D'autre part, les ENMM sont, à ma connaissance, les seules écoles à délivrer un enseignement sur la conduite vapeur.

Ceci étant dit, de façon très prosaïque, je me propose de lister ce qui m'a manqué dans l'enseignement délivré par les ENMM (C1NM), au regard de mon expérience à bord.

- **Management**

S'il est évident que l'enseignement du management doit être délivré dans les écoles, il doit être clair que l'on parle d'un management moderne qui responsabilise et implique le personnel. A partir de quelles années délivrer cet enseignement ? En vue de l'appliquer à bord ou à terre ? Ces questions doivent être tranchées.

- **Sécurité**

La partie juridique de la sécurité doit être développée. À travers des exemples précis de jurisprudence, les élèves doivent apprendre les conséquences économiques (assurance, indemnisation) et juridiques (civil et pénal, pour le marin comme pour l'armement) des accidents et des défauts de sécurité.

- **Droit**

Mon enseignement en droit m'a paru trop général, essentiellement au regard de la sécurité et de la responsabilité individuelle. Des cas concrets et récurrents doivent être abordés : subordonnés ou supérieurs hiérarchiques sous l'emprise de la drogue. Ordres oraux contraires à la réglementation.....

- **Anglais**

Plus que l'augmentation des cours d'anglais, il me semble essentiel que certains enseignements soient délivrés en anglais.

- **Gestion**

Le minimum du point de vue du vocabulaire et des règles de gestion est nécessaire.

- **Informatique**

En plus des logiciels de bureautique, une initiation aux logiciels de maintenance de suivi des pièces de rechange et de chargement serait certainement utile.

Ces constats s'ils sont partagés peuvent induire des remarques sur l'organisation et les programmes des ENMM

Propositions :

3) Organisation

➤ Garder le contact avec les entreprises :

- Nouveau statut, qui permet aux enseignants qui le souhaitent, de garder un pied dans l'entreprise (mi-temps, conseil ou consultant).
- Pour délivrer les nouveaux enseignements, il semble souhaitable de chercher des professeurs ou intervenants au sein des grands armements.
- Le CSMM peut pousser à la signature de convention entre les écoles et les armements en vue de permettre l'intervention de cadre dans les écoles.

➤ Responsabilisation

- La direction doit s'assurer que le programme est bien traité par les enseignants
- Généralisation de la distribution des programmes aux élèves en début d'année
- Sanctionner l'absentéisme chez les élèves
- Les élèves doivent noter ou commenter les intervenants extérieurs

4) Programmes

- **Droit** : Développer un droit appliqué. Droit de la tenue du quart. Droit de la sécurité. Droit et responsabilité de la fonction de Capitaine. On peut imaginer que des précis soient distribués aux élèves au cours des troisièmes et cinquièmes années.
- **Management** : Le cours de management peut être l'occasion de développer une meilleure compréhension des bord du fonctionnement de l'entreprise maritime à terre (services techniques, services commerciaux) afin de développer la coopération entre le bord et la terre.
- **Sécurité** : Développer l'articulation Sécurité/droit/coût/responsabilité
- **Enseignement en anglais** : dès la première année et au moins 25% des cours en anglais en cinquième année.
- **Informatique** : initiation aux outils informatiques des grands armements (là encore des conventions entre écoles et armements doivent être développées)

Comme n'importe qu'elle responsable de département ou d'unité à terre, un commandant doit manager une équipe internationale et multiculturelle de managers et de techniciens pour délivrer un service continu avec un outil de production mobile naviguant dans les eaux internationales.

Les nouveaux moyens de communication permettent aujourd'hui d'assurer le contact permanent entre le navire et la terre. De fait, les navires vont devoir participer de plus en plus à la vie d'entreprise, rapportant au siège comme une autre unité de production, proposant des améliorations opérationnelles, ou produisant des données permettant la prise de décision technique, opérationnelle ou commerciale. Le management à bord sera aussi de plus en plus sollicité afin de participer à la gestion complète du navire et des opérations, à partager son expérience, ou encore à maîtriser et réduire les coûts conséquents d'exploitation.

Il convient donc de mettre l'accent sur l'enseignement du rôle de manager international des officiers supérieurs ainsi que de leur permettre de comprendre l'entreprise sous ses différents aspects (organisationnels, juridiques, économiques...) pour pouvoir jouer son rôle en interaction avec ces différentes fonctions.

En participant à la bonne marche de l'entreprise par sa capacité à proposer, les équipes d'officiers supérieurs assureront la pérennité de la compétitivité des officiers marine marchandes français en mer, et même à terre.

Programme

- **Science Humaines (Prof école d'ingénieur/commerce)**
 - Géographie
 - Peuples et cultures
 - Géopolitique

- **Management (Prof école d'ingénieur/commerce)**
 - Techniques de management
 - Techniques pour accompagner le changement
 - Communication
 - Le manager comme individu (test de personnalité, objectifs personnels, profil du manager...)

- **L'entreprise (Responsable des opérations)**
 - Organisation
 - Les fonctions
 - Management des coûts

- **Introduction Finance (Responsable développement business)**
 - **Coûts opérationnels**
 - **Financement d'un navire**
 - **Calcul de retour sur investissement d'un navire**

- **Introduction au marché des transports internationaux (Responsable de ligne - route manager)**
 - **Flux**
 - **Contraintes**
 - **Logistique**
 - **Compétition**
 - **Business plan**
 - **Stratégie**

- **Maintenance et GMAO (gestion maintenance assistée par ordinateur). (Responsable organisation technique)**
 - **Gestion de la maintenance**
 - **Les différentes sortes de maintenance**
 - **Le marché et les offres de la maintenance**
 - **La GMAO a bord et a terre.**

ANNEXE 3

CONTRIBUTION

de Dominique LAURENT , Inspecteur général de l'enseignement maritime

«Un enseignement maritime supérieur moderne pour accompagner l'emploi maritime »

**Contribution à la réflexion
du Conseil Supérieur de la Marine Marchande**

**Un enseignement maritime supérieur moderne
pour accompagner l'emploi maritime**

Dominique LAURENT, Inspecteur général de l'enseignement maritime

Pour accompagner une politique d'emploi maritime volontariste, la profession a besoin d'un enseignement maritime supérieur moderne et de bon niveau. Pour cela, l'outil de formation des officiers, constitué de quatre Ecoles Nationales de la Marine Marchande¹ (ENMM), doit être profondément réformé ; cette réforme ne peut ignorer la tendance actuelle à la réduction de la dispersion de l'enseignement supérieur en France.

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui fait désormais des Ecoles de la Marine Marchande (EMM) des établissements régionaux d'enseignement supérieur, intervient au moment où d'autres raisons vont amener une évolution statutaire des deux corps de professeurs « maritimes » qui soutiennent le fonctionnement de ces écoles.

Les circonstances externes (RIF, cluster maritime français) et internes (évolution statutaire des écoles et des corps enseignants) se conjuguent pour être l'occasion de transformations audacieuses, mais nécessaires, pour une évolution vers un enseignement maritime moderne, ouvert et de rayonnement européen, en cohérence avec la place que souhaite occuper la France maritime en Europe et auprès de l'Organisation Maritime Internationale. Mais la conjugaison de ces circonstances qui n'ont pas de corrélation entre elles porte également en elle-même le risque d'une déstabilisation de notre système de formation maritime, si les réformes nécessaires ne sont pas traitées dans leur globalité.

La « sphère maritime » a besoin d'un enseignement maritime supérieur ouvert et performant

Sans parler du contexte mondial que l'on sait de pénurie d'officiers de la marine marchande², trois axes argumentaires devraient donner consistance à la réflexion sur l'évolution de l'enseignement maritime : d'abord au niveau européen, les conclusions du Conseil de l'Union Européenne pour « stimuler les perspectives d'emploi dans le secteur maritime », ensuite au niveau national, la dynamique autour du *cluster maritime français* suscitée par l'Institut français de la mer, enfin la tendance générale de l'enseignement supérieur en France, à éviter la dispersion des moyens et des compétences, pour constituer des masses critiques qui permettent la création de pôles de compétence.

Le Conseil des Transports de l'UE a adopté le 5 décembre 2005 des conclusions sur les moyens de stimuler les perspectives d'emploi du secteur maritime. Le Conseil part d'un premier constat, la diminution globale du nombre de marins actifs de l'UE, qui pourrait constituer une menace à long terme pour la préservation du savoir-faire, tant à bord des navires que – par voie de conséquence – pour les industries européennes à terre ; cette diminution est en partie imputable au déficit d'image des transports maritimes dans l'opinion publique. Il est relevé par ailleurs que les gens de mer évoluent souvent d'un service en mer actif à un emploi à terre qui nécessite une expérience dans le domaine maritime, ce qui

¹ ENMM du Havre, ENMM de Saint-Malo, ENMM de Nantes et ENMM de Marseille

² *The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers – BIMCO/ISF manpower 2005 update*

indique que les jeunes pourraient être encouragés à envisager toute leur carrière dans le secteur maritime.

Devant cette menace de perte de savoir-faire en mer ou à terre, la formation et l'éducation sont identifiées comme des enjeux déterminants : les pays membres sont encouragés à organiser la fluidité entre les métiers maritimes, en donnant aux établissements de formation maritime, actuellement concentrés sur la formation des officiers, leur « cœur de métier », vocation à élargir leur champ de compétence vers le secteur para-marin.

Dans la même logique, la création de pôles d'activité touchant à la « sphère maritime » (*maritime cluster*) est également encouragée par le Conseil de l'Union. Dans ce sens, les *clusters* ont vocation à favoriser la synergie dans laquelle « ... les sociétés du secteur maritime exerçant leur activité à terre travailleraient en partenariat avec les compagnies maritimes, afin de promouvoir leur intérêt commun, notamment les besoins à long terme en matière de qualification ... ». Pour cela, les *clusters maritimes* devraient permettre de recenser ou de prévenir les pénuries de qualification ou les déficits en main d'œuvre qualifiée, puis de « mettre en place des plans d'action visant à garantir que des formations souples et abordables sont disponibles pour couvrir ces besoins ».

Enfin, la profession a besoin d'un enseignement maritime supérieur moderne, réactif et du meilleur niveau, ouvert sur l'ensemble des métiers maritimes et à l'international, cultivant les partenariats avec son environnement pour créer des synergies performantes.

Cette performance et ce niveau ne peuvent être atteints que si les écoles atteignent une taille critique qu'elles n'ont pas aujourd'hui. Faut-il qu'au moment où il se réforme, l'enseignement maritime ignore l'évolution actuelle de l'enseignement supérieur - Loi d'Orientation et de Programmation de la Recherche et de l'Innovation (LOPRI) - qui amène les universités ainsi que les 250 écoles d'ingénieurs et les 200 écoles de commerce françaises à se regrouper dans des Pôles de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) pour atteindre précisément cette masse critique ?

L'enseignement maritime actuel n'a pas évolué et s'est marginalisé

Aujourd'hui, cette ouverture des ENMM vers le secteur para-marin n'est pas inscrite dans leur vocation.

Certes, les écoles, de leur propre initiative ou aiguillonnées par les armements qui les entourent, ont commencé à prendre ici ou là le chemin de cette mutation, en faisant parfois des contorsions pour s'affranchir d'un statut qui ne le leur permet pas, mais ces évolutions ne s'inscrivent pas dans un projet d'avenir de l'enseignement maritime.

Le professionnalisme des ENMM, leur connaissance du milieu maritime, le fait que leurs professeurs aient tous une expérience avérée du métier, sont autant d'atouts pour unir ces compétences rares à celles des universités ou d'autres écoles supérieures professionnelles, dans le but de mettre en place des formations originales et répondant, de la façon la mieux adaptée, aux besoins de la profession.

Mais dans l'état actuel des choses, les écoles restent concentrées sur leur cœur de métier. D'ailleurs, par rapport à ce cœur de métier, l'appréciation de la profession maritime sur les écoles (armateurs, représentants syndicaux et associations d'officiers) est globalement positive : si des améliorations sont nécessaires sur certains points³, les officiers sont jugés correctement formés et le débouché à la sortie des écoles est actuellement assuré ; en outre et traditionnellement, une forte proportion de jeunes officiers se reconvertisse facilement à terre après une courte carrière en mer, en particulier dans le para-marin.

Cela permet de dire que la formation dans les ENMM est, somme toute, efficace.

³ notamment sur les compétences du niveau de direction (management, sécurité) et sur le niveau général d'anglais.

Cependant, le statut et le mode de fonctionnement des ENMM⁴, inchangés depuis 1958, n'ont pas suivi les évolutions qui, dans les dernières décennies, ont permis aux autres écoles supérieures professionnelles de s'adapter aux évolutions de la société :

- par leur statut, elles restent cantonnées à la formation au métier de marin et l'enseignement maritime n'a jamais pris acte du fait que les élèves qu'il forme alimentent largement les métiers de l'industrie maritime et para-maritime, en mer comme à terre ;
- leur manque d'autonomie pédagogique rend difficiles leur évolution et leur capacité de réponse aux besoins de formation de la profession ;
- leur organisation fonctionnelle et financière théorique, plus proche de celle d'un lycée que d'une école supérieure, est devenue inadaptée.

Il en résulte qu'une mutation profonde est nécessaire ; cette évolution devrait porter essentiellement sur les points suivants :

- les écoles devraient bénéficier davantage de l'autonomie propre aux établissements d'enseignement supérieur ;
- l'enseignement, actuellement fermé sur un métier unique, devrait s'ouvrir sur l'ensemble de l'industrie maritime et portuaire ainsi que sur les métiers liés à la sécurité maritime ; dans cette perspective, les partenariats avec les autres établissements d'enseignement supérieur doivent être développés ;
- le corps enseignant, composé de deux corps de professeurs anciens marins, PEM et PTEM⁵, est bien adapté à la vocation actuelle, concentrée sur l'unique métier de marin ; dans la perspective de l'ouverture de l'enseignement vers le para-maritime, cette caractéristique « mono-culturelle » est un handicap et le corps enseignant doit s'ouvrir à des intervenants issus d'univers différents ainsi qu'au monde professionnel ;
- la dispersion de quatre écoles, toutes de petite taille (400 élèves maximum par école), est un double handicap : la dispersion des moyens est antiéconomique et la dispersion des compétences est un obstacle à la création de pôles d'expertise ou de recherche dont devrait se nourrir un enseignement supérieur digne de ce nom ; cette dispersion entraîne en outre un véritable gaspillage de travail en contraignant les professeurs à entretenir leurs compétences sur un spectre de matières considérable, les empêchant ainsi de développer des compétences spécialisées.

Il convient d'ajouter que ces questionnements ne sont pas nouveaux et préoccupent depuis longtemps les personnels des écoles. Si la nécessité d'une évolution est admise, elle suscite de l'inquiétude, voire un certain désarroi chez les personnels qui constatent que tout bouge sans que l'on sache très bien où l'on va. L'annonce de la régionalisation des écoles, les incertitudes et les lenteurs des évolutions statutaires, les bruits récurrents de fermeture de sites sont autant d'interrogations qui n'ont pas encore reçu de réponse satisfaisante.

L'objectif d'une réforme de fond de l'enseignement maritime ne pourra être atteint que si elle se fait dans la concertation, en particulier avec les enseignants qui sont concernés au premier chef.

Trois axes de réforme de l'enseignement maritime supérieur

Préalablement à toute évolution, il est nécessaire de donner des réponses aux interrogations fondamentales pour l'avenir des ENMM :

- **leur vocation** : la fonction des écoles est-elle limitée à la formation des marins ou doivent-elles s'ouvrir vers d'autres métiers ?

⁴ Les ENMM sont des EPA (loi du 18 mars 1958) dotés de l'autonomie financière mais placés sous tutelle forte de l'administration centrale.

⁵ PEM : Professeur de l'Enseignement Maritime, corps militaire de la Marine Nationale ;
PTEM : Professeur Technique de l'Enseignement Maritime, corps civil de catégorie A.

- **leur statut** : les ENMM ne doivent-elles pas disposer de l'autonomie qui caractérise l'enseignement supérieur en France, afin de les rendre plus réactives et de favoriser leur intégration dans le tissu économique maritime ?
- **leur dimensionnement** : la dispersion sur quatre sites (cinq si l'on compte le GE-CFDAM⁶ de Bordeaux) est-elle efficace ?

Avant d'entamer la réflexion nécessaire, une réponse partielle est apportée par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Aux termes de l'article 94⁷ de cette loi, les écoles ne sont plus des établissements publics nationaux mais constituent simultanément des établissements publics régionaux (EPR) et des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel⁸ (EPSCP). Les ENMM font ainsi exception car aucun autre établissement d'enseignement supérieur n'est transféré aux régions.

La question centrale est celle de la vocation de l'enseignement maritime de demain. Le statut d'EPSCP voulu par le législateur ancre désormais clairement les écoles de la marine marchande dans l'enseignement supérieur avec ce que cela implique en terme d'autonomie, de diversification des formations, en ouverture vers la recherche et à l'international.

La diversification des formations vers le para-maritime a déjà été initiée par les écoles avec des réussites tels un mastère de *management maritime international* à Marseille⁹ ou un master d'université de *sécurité maritime*¹⁰ à Nantes. Des partenariats avec les instituts ou industries qui les entourent devraient permettre aux écoles de la marine marchande d'apporter leur savoir-faire à la mise en place de formations de haut niveau dont les entreprises maritimes ont besoin ; des voies sont à explorer comme par exemple celles des métiers d'expert maritime ou d'ingénieur d'armement de compagnies maritimes dont les formations n'existent pas aujourd'hui.

La recherche, sur laquelle doit s'appuyer un enseignement 'supérieur', est aujourd'hui embryonnaire dans les écoles. Elle devrait se développer sur les mêmes synergies en ciblant les domaines dans lesquels l'enseignement maritime a une incontestable légitimité ou valeur ajoutée. Ces domaines ne sont pas nombreux mais aujourd'hui inexplorés en France ; ils concernent notamment la sécurité et la sûreté maritime, les domaines liés à la conduite du navire (*bridge team management*, analyse des accidents et évènements de mer, prévention des abordages ...) ou d'autres liés au *shipping*.

Enfin, l'ouverture à l'international et les partenariats ou jumelages avec les académies maritimes étrangères doivent être développés. A cet égard, le succès espéré du RIF devrait donner aux écoles une mission naturelle liée à la formation et à la qualité des marins étrangers employés sous pavillon français ou sous contrôle d'armements français. Actuellement, il n'existe pas de politique concertée d'emploi des marins étrangers sous notre pavillon, en

⁶ GE-CFDAM : Groupe-écoles, centre de formation et de documentation des affaires maritimes.

⁷ **Article 94 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales :**

I. - Le chapitre VII du titre V du livre VII du code de l'éducation est intitulé : « Les écoles de la marine marchande ».

II. - L'article L. 757-1 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 757-1. - Les écoles de la marine marchande ont pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Elles constituent des établissements publics régionaux et relèvent, sous réserve des adaptations fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au dernier alinéa, des dispositions des articles L. 715-1 à L. 715-3.

« Les régions intéressées participent au service public de la formation des officiers de la marine marchande et des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire, en prenant en charge le financement du fonctionnement et de l'investissement des écoles de la marine marchande, à l'exception des dépenses pédagogiques prises en charge par l'Etat. Par convention avec l'Etat, elles assurent les formations des personnes appelées à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire.

« L'Etat fixe les conditions d'accès aux formations des officiers de la marine marchande, ainsi que des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire. Il détermine les programmes de formation, l'organisation des études, les modalités d'évaluation des étudiants. Il délivre les diplômes ou les attestations suivant la nature de la formation.

« Les règles d'administration des écoles de la marine marchande sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

⁸ EPSCP : statut d'EPA propre à l'enseignement supérieur (réf. Code de l'éducation)

⁹ en partenariat avec la CCI de PACA et la compagnie CMA GGM

¹⁰ en partenariat avec le Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de la faculté de Droit et le GE-CFDAM

particulier des officiers, et la diversité des nationalités employées rend illusoire le contrôle, voire l'appréciation, de leur qualification¹¹. Si demain, à l'instar de ce que font la plupart des pays maritimes de l'OCDE, se mettait en place une telle politique, entraînant le choix d'un nombre limité de pays partenaires avec lesquels désormais les armateurs français fonderaient leur gestion des ressources de marins étrangers, une mission nouvelle de l'enseignement maritime pourrait être d'accompagner cette politique, en apportant son expertise dans la mise à niveau et le maintien à niveau des académies maritimes étrangères avec lesquelles seraient créés des liens dans ce cadre¹².

Ces évolutions impliqueront des réformes articulées autour de trois axes :

- 1 - **Le statut des écoles** pour permettre une définition élargie de leurs missions et une autonomie financière et pédagogique propre à l'enseignement supérieur ; à cet égard, le choix de la régionalisation des ENMM induit par la loi du 13 août 2004 limite le champ des évolutions possibles.
- 2 - **Le re-dimensionnement de l'outil de formation**, justifié davantage par la nécessité de concentrer les moyens humains pour développer les compétences sous-tendues par un positionnement résolu dans l'enseignement supérieur, que par des économies d'échelle et de moyens matériels ; la recommandation est de réduire le nombre de sites d'enseignement. La concentration de la formation maritime, aujourd'hui dispersée, est un facteur important d'identité et de rayonnement de notre enseignement maritime, autant en France qu'à l'étranger.
- 3 - **La nécessité de diversification du corps enseignant** et de réforme du cadre d'emploi des deux corps actuels de professeurs maritimes (PEM et PTEM). La réflexion sur l'évolution des statuts des enseignants est rendue très urgente par l'intention, affichée par le ministère de la défense, de mettre en extinction le corps des professeurs de l'enseignement maritime (PEM), corps militaire qui constitue la colonne vertébrale des ENMM : la réforme inéluctable du corps des PEM ne doit pas être dissociée d'une réflexion globale sur le corps enseignant.

L'évolution nécessaire de l'enseignement suscitera naturellement des oppositions ...

Pour mener à bien ces évolutions, on ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion de fond sur des questions sensibles :

- **La question du statut des écoles et du dimensionnement de l'outil de formation maritime** : si l'on inventait aujourd'hui un enseignement maritime *ex nihilo*, on créerait certainement une grande académie nationale des sciences et techniques de la mer, à l'instar de ce qu'est l'ENAC pour l'aéronautique. La tendance à la concentration des moyens évoquée plus haut a déjà été vécue par l'ensemble de nos voisins¹³ qui ont regroupé leurs académies maritimes et la France est en retard. Il est certain que la régionalisation rendra plus difficile la concentration des moyens ; par ailleurs, le statut régional devra être compatible avec la mission nationale de l'enseignement maritime, ainsi qu'avec la nécessité d'autonomie et d'indépendance propre aux écoles d'enseignement supérieur en France.
- **La question du (des) statut(s) des enseignants** : le changement de statut des écoles, l'ouverture de l'enseignement à d'autres métiers, la participation à des travaux de

¹¹ En 2004 (chiffres 2005 non disponibles), les marins étrangers employés par des armements français, sous registre 'bis' ou sous registre étranger, appartenaient à 14 nationalités (dont 4 UE) pour ce qui concerne les officiers, et à 23 nationalités (dont 2 UE) pour ce qui concerne le personnel d'exécution !

¹² Une telle orientation serait en outre dans le droit fil des recommandations de l'OMI (Convention STCW)

¹³ Académie de Warsash/Southampton en Grande-Bretagne, Académie d'Anvers en Belgique, Académie de Hambourg en Allemagne ...

recherche etc., auront des répercussions évidentes sur le travail des professeurs et nécessiteront la définition d'un nouveau cadre d'emploi des enseignants.

La volonté de la Marine Nationale de mettre rapidement en extinction le corps des PEM risque d'entraîner une précipitation qui sera mal ressentie par les intéressés : il semble inconcevable de subir une mise en extinction imposée du corps des PEM sans que l'on sache par quoi il va être remplacé. D'une manière générale, une réflexion d'ensemble sur les statuts d'enseignants maritimes doit être engagée, car l'actuel statut des PTEM se révèle également aujourd'hui inadapté.

... mais les décisions pourront s'appuyer sur une profession ouverte aux évolutions

Cependant, les consultations qui ont déjà été menées sur ces sujets ont montré que la profession (armateurs, syndicats et association d'officiers) était ouverte à des évolutions importantes.

L'article 94 de la loi de décentralisation suscite une certaine incompréhension et, même si le passage aux régions ne soulève pas les passions, la perte du statut national est perçue négativement, comme un déclassement des écoles.

Concernant le nombre des écoles, l'opinion est plus nette : même si les armements sont, en fonction du lieu de leur siège, attachés à l'ENMM qui leur est proche, la dispersion sur quatre sites leur paraît antiéconomique. Cet avis est partagé par les représentants syndicaux d'officiers rencontrés.

Du côté des enseignants, tout en étant très attachés à l'école dans laquelle ils sont affectés, ceux-ci sont majoritairement favorables à un regroupement des écoles, qui mettrait fin au sentiment d'isolement qu'ils peuvent ressentir dans une structure trop petite et qui leur permettrait de constituer des équipes dans lesquelles ils pourraient se spécialiser ; ils y voient la voie vers un travail plus intéressant et valorisant.

C'est donc en s'appuyant sur un dialogue avec la profession dans un contexte de développement de l'emploi maritime que pourra être partagée la conviction de la nécessité de ces mutations profondes.

Traiter le problème dans sa globalité

Les trois axes de recommandations constituent un tout. Même si certaines mesures seront plus difficiles à prendre que d'autres, en particulier la suppression de telle ou telle école, il est important, pour convaincre, que chacune de ces mesures soit inscrite dans un dessein d'ensemble : construire un enseignement professionnel maritime et para-maritime supérieur, ouvert et de haut niveau.

Un traitement au coup par coup des problèmes risque de compromettre l'avenir même de l'enseignement maritime supérieur français déjà soumis à la concurrence des pays voisins.

En l'absence d'une vision globale, la régionalisation pourrait accroître l'isolement des écoles et engendrer une perte d'identité. Face à de faibles effectifs, une région pourrait être tentée d'utiliser les locaux et les équipements pour des formations totalement étrangères au monde maritime.

Les conséquences de ce manque d'approche globale pourraient être encore plus néfastes dans le cas de la mise en extinction précipitée du corps des PEM qui, rappelons-le, assurent des tâches d'enseignement, de direction, d'inspection et de pilotage du système éducatif maritime français. Le tarissement du recrutement et le départ anticipé des meilleurs éléments ne fragiliseraient-ils pas considérablement le système tout entier ?

Un débat est nécessaire : il ne pourra être productif que si le projet est connu dans sa globalité et l'on ne pourra pas faire l'économie d'une vraie réflexion.