

De la rénovation de la formation aux métiers de la marine marchande

Bernard Dujardin
Contrôleur d'État

La présentation du plan de restauration de la formation aux métiers de navigants qui précède est une étape importante dans la reconstruction de notre marine marchande, mais elle n'est qu'une restauration. Quelques questions majeures se posent et qu'il est impératif de prendre en considération pour rétablir un régime de vocations maritimes dans la jeunesse de notre pays.

Marine marchande et pêche

La première question est de savoir s'il faut former dans les mêmes filières ou non les personnels navigants, « conducteurs de navire de commerce » et les marins pêcheurs « exploitants des ressources naturelles de la mer ». Le fait que ce soit la même administration à laquelle est historiquement confiée cette double mission, n'est pas une raison pour assembler d'hypothétiques convergences qui n'existent que parce qu'il y a une formidable solidarité entre les gens de mer qu'ils naviguent au commerce, à la pêche, à la guerre ou à la plaisance.

Rien n'est plus éloigné du métier de la pêche - la « marée » - chasse gardée et dorénavant surveillée, son inconfort, la brutalité de sa plate-forme de travail, la manœuvre du chalut dans le branle, le filetage du poisson, le bruit, le froid et l'humidité que le métier du transport maritime stressé par la compétition internationale ouverte et parfois sauvage, l'horaire, le flux tendu, la route de sécurité et l'impersonnalité de ces immenses navires où de moins en moins de navigants vivent et travaillent en solitaire. Aussi peut-on s'interroger sur le fondement même de cette notion de mobilité entre pêche et commerce, qui, quand elle est observée, l'est toujours dans le sens pêche vers commerce, jamais dans l'autre.

Tenir la barre de son navire et manœuvrer au port relèvent d'expériences comparables à celles qu'il faut pour piloter un véhicule routier. Ce sont des navigations dans un espace à deux dimensions. Faire le point sur la carte avec un GPS ou avec un balisage de voiries, veiller à éviter la collision avec les obstacles naturels ou d'autres véhicules. À quelques nuances près, nous sommes dans le même ordre de comportement. Ce qui distingue celui qui va sur l'eau de celui qui va sur terre et Christian Serradji le fait remarquer en citant Platon, c'est que le premier est un être différent, **il est seul quand il a à faire face à une situation « délicate »**. Il n'y a plus de « société » pour l'assister.

Le véhicule de travail ne fait pas le métier. L'agriculteur labourant son trait sur son tracteur ou le conducteur d'engins de travaux publics ne cherchent pas une mobilité vers les professions de chauffeurs de bus ou de camion. Quant à la pénibilité du travail au commerce et à sa dangerosité, elles sont sans commune mesure avec celles constatées à la pêche qui est

la profession où le taux d'accidents du travail est le plus élevé de toutes les professions du moins dans les pays développés.

L'OMI ne s'y trompe pas. Elle distingue deux STCW. Le 95 est celui du commerce et le « F » pour *fishing* attend un consensus, pour l'heure encore immature, pour déboucher.

La promotion sociale à la mer

Dominique Laurent remarque qu'elle était autrefois une caractéristique exemplaire des métiers maritimes. Il y a en effet longtemps qu'elle s'est évaporée. Cet autrefois se meurt au début du XX^e siècle quand **la fin annoncée de la marine à voiles conduit à remplacer la « formation sur le tas » par une formation inscrite dans un cursus scolaire** qui dès l'origine se caractérise par sa rigidité et son absence de passerelles. C'est alors que « l'ascenseur social » au commerce d'abord, à la pêche ensuite, se grippe. *A contrario*, le sport de la voile « forme sur le pont » à l'initiative d'Éric Tabarly de grands navigateurs de haute mer sans délivrer de diplôme.

La science académique a succédé à la tradition orale couplée à l'expérience du terrain¹. On pourrait s'en féliciter si on ne devait pas simultanément regretter qu'en France mais non dans les nations maritimes, la première, par décret, ait totalement remplacé la seconde. Les deux voies de transmission du savoir au lieu de s'opposer dans un domaine où l'expérience vécue reste fondamentale doivent au contraire se compléter. L'adaptation du certificat d'initiation nautique décrite par Philippe du Couëdic de Kergoaler est à ce titre l'axe le plus prometteur d'un retour à la coopération entre les modes de transfert des connaissances.

Le tutorat à la mer – l'apprentissage maritime - reste chez les peuples de tradition maritime le creuset où se forment les officiers et les capitaines. Le service public d'éducation au Royaume-Uni et dans les pays scandinaves ne signifie aucunement que la puissance publique s'oblige à faire ce qu'elle ne peut pas faire ou ce qu'elle ferait mal. Dans le domaine de la formation des navigants, l'État agit en stimulant les initiatives professionnelles, en les arbitrant, en coordonnant les efforts et en les accompagnant de financements publics.

L'autoreproduction des compétences n'est pas dans l'ordre de la pensée cartésienne qui distingue abruptement dans la civilisation gallo-romaine deux sortes de gens, ceux qui détiennent le savoir et qui sont seuls habilités à le donner et ceux qui ne savent pas, qui sont tenus d'apprendre et qui ne peuvent exercer un art que quand ils en ont gravi le marchepied du parchemin². Dominique Laurent, non sans raison, déplore que la dégradation de la promotion sociale à la mer ait empiré avec la réforme STCW-95. Ce n'est pas une fatalité. Au contraire dans de nombreux pays à commencer par la Norvège et les Philippines, la norme STCW sert de levier à la promotion sociale. La valorisation internationale du brevet national y est considérée comme un plus. Le STCW est dans ces pays l'occasion de stimuler et d'élargir les recrutements des navigants au-delà des cercles traditionnels.

Diplôme et brevet

Cette dernière observation nous invite à réfléchir à la double contrainte à laquelle la filière française de formation des officiers est soumise, celle du **diplôme versus brevet** et le débat corrélatif sur la **polyvalence versus monovalence**. La position de la France à Londres

¹ Ne pensons pas que cette « bonne pratique » soit propre aux métiers de la mer. La théorie du « bac pour tous » relève de la même utopie.

² En France, il existe un permis de conduire des bateaux de tourisme en eau douce. Ce permis est délivré par des examinateurs qui ne l'ont pas et qui n'ont jamais conduit de bateaux Mouche.

sur les négociations STCW a été de défendre avec acharnement la polyvalence³. Cette « avancée » avait été conçue dans une perspective de lien étroit entre le diplôme et le brevet. Pour avoir le brevet, il faut avoir le diplôme. La polyvalence possède d'excellents fondements. Elle vise à **former des personnels officiers de haute qualité aptes grâce à leur brevet à répondre au mieux aux besoins de l'armement français et grâce à leur diplôme à pouvoir se reconverter dans de nombreux métiers de l'industrie et du commerce.**

La France est un des rares pays à avoir choisi cette voie. On le comprend. Ce pays ne sait pas former en cours de carrière sa population en vue d'une reconversion professionnelle. Le diplôme acquis une fois pour toute à l'occasion des études emporte une carrière jusqu'à son terme. Le système éducatif français – la société française devrait-on dire - n'est pas toujours en mesure de s'adapter à une démographie nationale en mouvement et à une économie mondiale en évolution rapide⁴, dont l'économie nationale n'est qu'un rouage parmi d'autres.

D'une part, la convention STCW ne se préoccupe pas de diplômés, mais de brevets qui ont tous même valeur sur tous les navires de commerce du monde, d'autre part, les pavillons des États européens – y compris le pavillon français - sont depuis les directives de 1986 tenus d'être ouverts afin de respecter le principe de la libre circulation au sein de l'Union européenne. Un armateur d'un pays de l'Union européenne peut tout autant immatriculer ses navires dans tout autre pays de l'Union, que recruter du personnel dans l'un ou l'autre de ces pays pour la conduite de ses navires. Or tous nos partenaires obéissent à une logique de brevets purs et exceptionnellement de diplômés. Leurs systèmes de formation « fabriquent » des brevets STCW... des monovalents comme des polyvalents sans esprit de système.

Les deux filières académique A et professionnelle B définies dans la restauration sont remarquables par leur complémentarité opérationnelle. Pourquoi s'arrêter en chemin et ne pas permettre aux deux filières, l'une et l'autre, de délivrer des monovalences comme des polyvalences ? Ce n'est pas sur le critère « mono ou poly-valence » qu'elles doivent se distinguer mais sur celui du diplôme, **la filière A délivrant un diplôme permettant d'accéder à un brevet, la filière B partant de bases professionnelles acquises permettant d'accéder au même brevet.**

En ce qui concerne la filière A, en 1996, le ministre des transports Bernard Pons⁵ avait donné à l'administration comme orientation une plus grande autonomie des écoles nationales de la marine marchande. Il fallait éviter qu'elles se centrent sur le monopole de quelque spécialité, situation certes confortable mais peu favorable au dynamisme. Aussi leur organisation devait s'orienter vers une situation d'émulation des unes à l'égard des autres. Une concurrence entre les quatre sites soutenus, chacun par leur région d'implantation, était en mesure d'élargir le choix des diplômés et des brevets offerts aux candidats et ainsi d'élargir le champ du recrutement. Ce principe « libéral » de concurrence a été mal considéré par son successeur qui a préféré une organisation plus conforme à une « économie administrée » et a décidé d'une autre « cohérence » basée sur la spécialisation, cohérence qui n'est observée dans aucun autre secteur de l'enseignement supérieur. Les écoles de commerce et les facultés de médecine, pour ne prendre que ces deux exemples, sont en situation de compétition pour recruter leurs élèves et sélectionner les meilleurs éléments. La crise du recrutement de

³ J'ai personnellement conseillé le gouvernement français dans cette voie.

⁴ Prévoir qu'un métier va disparaître alors qu'il existe encore, est une injure. Il en a été ainsi des officiers radiés de la marine marchande qu'on formait encore en France alors qu'ils avaient déjà disparu – reconvertis – des flottes les plus performantes.

⁵ Le ministre avait selon le même concept appliqué en 1986 le principe de la concurrence à la desserte aérienne des départements et territoires d'outre-mer, puis en 1997 préparé la SNCF à se mettre en situation de travailler avec d'autres tractionnaires sur un même réseau confié à un nouveau service public (Réseau ferré de France).

l'enseignement maritime supérieur reste un point noir que ne peut pas supprimer *l'organisation cohérente des établissements* ainsi développée qui réduit les capacités de formation des officiers navigants⁶ – alors que l'armement français en manque – pour former des fonctionnaires. Les résultats notamment en matière d'embauche d'inspecteurs de la sécurité des navires et de rétrécissement de la base de recrutement des officiers ne sont pas probants.

Le gouvernement actuel a manifesté la volonté de revenir sur ces dispositions par le biais de la décentralisation. **Quand les régions auront la maîtrise de la gestion des ENMM, il sera naturel qu'elles cherchent à construire un outil de formation susceptible de répondre au besoin des populations de leur littoral.** On peut espérer qu'alors, les provinces maritimes que sont les régions de Bretagne et des Pays de Loire, disposent à nouveau d'écoles de plein exercice. On peut concevoir que l'une ou l'autre de ces écoles tentent l'essai d'un diplôme et d'un brevet limité à la monovalence.

Mobilité

Comme chacun le sait, mais il est bon de le répéter afin que cette donnée soit prise réellement en compte, la carrière de navigant est une carrière courte – c'est ma propre expérience – ou alternée, raisons familiales obligent. Le marin se fixe à terre. Il s'y marie et s'y reproduit. La féminisation du recrutement et l'évolution naturelle de la société ne font qu'accroître cette tendance. Christian Serradji constate ces « sorties prématurées ». On peut regretter ce phénomène qui conduit à dépenser des deniers publics⁷ pour un objectif qui *in fine* est mal atteint.

Or on observe une grande attraction des expériences de responsabilité à la mer pour des activités industrielles ou commerciales non embarquées. **L'effort de formation du ministère chargé de la mer est loin d'être gaspillé car il conduit à ne pas former de chômeurs.** Voilà une mobilité à sens unique qui fait de la population des navigants une population à évaporation rapide... d'autant plus rapide que les quelques-uns qui restent prennent leur retraite tôt.

L'objectif de la restauration est de créer un contre-courant de mobilité professionnelle et sociale en mesure de compenser cette évaporation. Or aux conditions actuelles de notre société, la mobilité des métiers à terre vers les métiers à la mer est impossible à organiser. Personne n'imagine qu'un artisan, un fonctionnaire, un cadre de banque, un commerçant, un professeur, un artiste, un agriculteur, un conducteur de métro veuillent soudain à quarante ans prendre la mer sur un navire de commerce ou de pêche. **La démarche de la filière B qui vise à attirer une population en début de carrière et qui cherche encore sa voie est la bonne démarche.** Souhaitons qu'elle tienne ses promesses.

Pourquoi alors faudrait-il créer des barrières inutiles et restreindre aux seuls candidats « ayant une expérience professionnelle maritime ou une compétence technique pouvant être valorisée dans un cursus maritime » l'accès à la filière B ? Pourquoi conditionner l'expérience professionnelle par un cursus académique préalable ? Il est à craindre que l'objectif d'ouverture large du recrutement ne soit pas atteint. N'est-on pas en mesure en France de développer des sélections par des batteries de tests et de QCM ? Je suis de ces générations qui

⁶ L'école nationale de la marine marchande de Nantes a été détournée de sa vocation de formation des navigants pour devenir un groupe école des affaires maritimes alors même que c'est à l'école des affaires maritimes de Bordeaux qu'aurait dû être confiée la mission de répondre à l'ardente obligation de sécurité maritime.

⁷ Une comptabilité analytique précise des différentes formations du système d'enseignement maritime serait utile à établir et à publier.

croient encore que pour naviguer, il est préférable de savoir nager plutôt que d'avoir le bac. C'est comme cela d'ailleurs que le comprend encore de nos jours la Marine nationale. On pourrait s'étonner de voir ainsi se fermer les portes d'une carrière maritime à de nombreux jeunes qui au travers de filières « d'amateurs » (Glénan, J&M, UCPA, etc.) ont acquis une expérience de chefs de bord ou de moniteurs de voile qui leur ont permis de faire de longues traversées parfois même océaniques. Mais peut-être, n'est-ce qu'un oubli ?

À l'inverse, il ne s'agit pas de courir vers des cas d'école théorique. « Tel officier spécialisé « énergie - propulsion » de la marine nationale pourrait-il demander à obtenir par validation des acquis de l'expérience le brevet de « chef mécanicien 8 000 » sans passer par le niveau de « chef de quart machine » ? Certainement pas, parce que le groupe École navale forme au STCW illimité. Quant au titulaire d'un brevet STCW obtenu à l'étranger, on ne voit pas la raison pour laquelle il « franciserait » son viatique, déjà utilisable sur un navire battant pavillon français comme sur tout autre pavillon grâce au système du visa de validation du STCW... mais combien de visas ont-ils été accordés dans les différents pays maritimes européens ?

La dimension internationale

Elle est à prendre en compte selon le principe des poupées russes. Le système de formation français doit se plier d'abord aux contraintes de l'OMI avant celles de l'Union européenne. À ce titre, l'observation du STCW est à faire sous deux angles. D'une part, délivrer des brevets « blanchis » OMI et c'est fait et bien fait ; d'autre part, ne pas créer à l'intérieur du STCW pour d'obscures raisons de consensus ou d'absence de consensus des normes françaises aucunement reconnues en droit international qui ne s'appliquent qu'aux Français. Or toute la problématique des O2 repose sur cette exception française qui se crée des seuils normatifs, des « prérogatives » dans notre jargon qui font que **sous pavillon français et seulement sous pavillon français, certains brevets français sont moins égaux que d'autres**. Ainsi un O2 naviguera légalement sous tout pavillon autre que le pavillon français sans limitations... d'où la mobilité externe de cette formation... vers les emplois navigants sous statut international⁸. Comme le souligne Christian Serradji, « *il n'y a désormais plus de grande porte ni de petite porte pour accéder à un brevet.* »

En droit, il n'est pas possible de refuser à un O2 l'accès à une responsabilité supérieure à sa « qualification nationale » car ce n'est plus la loi nationale qui s'applique mais celle de l'UE. La loi européenne fixe des règles d'équivalence qui ne peuvent être interprétées. Un brevet STCW a la même valeur dans tous les pays de l'UE. Le seuil de 8 000 n'a à proprement parler aucune signification légale en droit international, le seul qui s'applique à la navigation commerciale.

Le dispositif français de promotion professionnelle s'inscrit dans ce droit qui le lie. Il est en conséquence indispensable que les modalités d'application du STCW en France soient harmonisées avec la pratique de nos partenaires européens. Comme rien n'oblige sous pavillon français, faut-il le répéter, à avoir un brevet d'origine française notamment du fait de la libre circulation à l'intérieur de l'Union européenne, il ne faudrait pas que l'obtention d'un brevet français soit soumise à des conditions plus rigoureuses qu'un brevet identique au-delà de nos frontières.

On ne peut que s'étonner de constater que cette restauration de la formation au commerce porte si peu le regard sur la problématique européenne et mondiale. Il s'agit de former des personnels qui, outre d'être navigants, travaillent « à l'international » en concurrence avec d'autres personnels étrangers navigants formés également excellemment –

⁸ Que notre appareil statistique de l'emploi maritime ne sait pas comptabiliser.

ne sous-estimons pas la concurrence – dans d’autres pays européens ou d’Asie. La démarche doit en tenir compte. **Il s’agit avant tout de former des compétences nautiques de conduite des navires de commerce concurrentielles pour développer l’emploi national à la mer de nos compatriotes.**

