

Une nouvelle politique de formation pour les marins

Christian Serradji

Directeur des Affaires maritimes et des Gens de mer

Rôle de l'État et place de l'enseignement maritime

D'où vient l'enseignement maritime ? En 1416, le troisième fils de Jean I^{er}, l'infant Don Henri de Portugal, duc de Visco, surnommé « Henri le Navigateur » fonde sur le promontoire de Sagres la première Académie Navale pour l'étude des mathématiques, de l'astronomie et de l'application de celles-ci à la navigation : l'enseignement maritime était né.

En France, la formation maritime, née sous Henri III, soutenue par Richelieu, promue enseignement royal par Colbert, a toujours su développer une pédagogie combinant théorie et pratique de la mer, avec des enseignants souvent issus du monde professionnel. Elle a fait du milieu maritime un creuset de promotion professionnelle et sociale.

L'État a-t-il le pied marin ?

La France n'est hexagonale que par ses côtes : la géographie et l'histoire nous ont poussés à tourner nos regards et nos flottes vers des mers d'abord proches, puis plus lointaines et, aux temps des colonisations, à les intégrer à la terre dans un même espace de vie. Si à certaines époques, a pu se dessiner une véritable vocation maritime, il faut reconnaître que ce fut souvent une vocation contrariée. Le lien entre la terre et la mer soulève chez nous plus d'interrogations et d'indifférences que de convictions fortes, alors même que, dans d'autres pays, cette relation est une source d'identité, quelque chose qui va de soi.

Même s'il y eut Richelieu et Colbert, l'État en France n'a pas toujours eu la fibre maritime. De Louis XIV à la ligne Maginot, la défense du pays sur les frontières du Nord et de l'Est a guidé la politique de l'État et absorbé l'essentiel de ses moyens. Jacobin, l'État, qu'il fut monarchique ou républicain, impérial ou démocratique, gouvernait du centre les terres, négligeant le plus souvent les mers et cultivant la méfiance vis-à-vis de ses provinces littorales « rebelles », telles la Bretagne ou la Provence. Le poids de la France rurale, un centralisme excessif, les guerres terrestres, la décolonisation et enfin la baisse de la croissance à la fin des *Trente Glorieuses* expliquent le déclin maritime de notre pays, dont la flotte commerciale se situe au 29^e rang mondial¹ (au 1^{er} janvier 2002) alors que notre pays se trouvait encore il y a vingt ans dans les dix premières nations maritimes.

¹ Ce rang n'a qu'une signification au regard du pavillon. Or depuis 1986, le pavillon français comme tous les pavillons des États membres de l'Union européenne est ouvert. Il est en quelque sorte un pavillon de libre immatriculation pour tous nos partenaires. On ne peut que constater qu'il n'est pas attractif. Il y a plus de navires appartenant à des intérêts français sous pavillon allemand, italien ou

Mondialisation économique et internationalisation du droit

L'extension du projet européen et l'ouverture de notre économie aux vents de la mondialisation reposent cependant avec insistance la question de l'État. Que ce soit pour faire face à la globalisation des échanges commerciaux (à 80 % effectués par mer), s'intégrer à la construction européenne ou mobiliser les richesses et les forces intérieures, l'État doit s'ouvrir, modifier ses stratégies et son organisation pour adapter notre pays aux nouvelles données d'un monde en mutation. La mer est ce lieu où, bien avant d'autres secteurs de notre économie, s'est opéré et se poursuit, le déploiement du monde de demain. Après la crise économique des années 70 et la perte de rentabilité du transport maritime due à l'excès de capacité de fret, la libéralisation des marchés et l'ouverture de la concurrence ont entraîné une délocalisation industrielle vers les pays en voie de développement et la réduction des flottes des pays développés. Le retour de la croissance a permis à un commerce maritime mondial fortement déréglementé de reprendre son élan sur de nouvelles bases et de connaître depuis un fort développement.

Par le niveau de salaires, de la protection sociale et de la qualification de la main d'œuvre, le travail a constitué la principale variable d'ajustement dans la concurrence acharnée que se livrent les armateurs du monde entier. Le nombre de pays de recrutement des marins s'est multiplié (plus de 25 nationalités à bord des navires français). Le coût humain et social est élevé avec des conditions de vie et de travail pénibles, parfois insupportables, faites au plus grand nombre, et des réglementations nationales inégales et trop souvent impuissantes. Le dumping social ne menace pas seulement les droits des marins, il pose également des problèmes de sécurité.

Vieillesse des flottes, mauvais entretien des navires, équipages sous-qualifiés, l'intensification du trafic mondial et recherche de rentabilité ont en effet aggravé les risques de la navigation maritime². Ils apportent année après année, leur lot de catastrophes annoncées, d'accidents récurrents et de pollutions de routine (600 000 tonnes d'hydrocarbures sont déversées chaque année par les déballastages sauvages en Méditerranée, soit l'équivalent de la pollution de *l'Erika* chaque semaine...). Malgré les réactions des organisations internationales concernées, ces dégâts se sont longtemps produits, il faut bien le dire, dans un contexte mondial de dilution des responsabilités des décideurs économiques et d'indifférence de beaucoup de responsables politiques.

Face à l'internationalisation économique, certains États cependant, dont la France, se sont attachés à développer et à harmoniser les instruments de régulation nécessaires pour assurer au-delà de leurs frontières la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement et les droits des marins à une vie décente. Le processus d'extension en cours, progressivement constitué au sein de l'OMI, de l'OIT et des institutions européennes s'inscrit peu à peu dans l'avenir. Le droit maritime fait encore preuve de fragilités face à la déréglementation économique et il est certes encore éloigné le temps où aucun acteur de

norvégien notamment que de navires sous pavillon français appartenant à des armements de nos partenaires. Il y en a toutefois : le *Limburg* appartient à des intérêts belges, le *Mistral* à des intérêts grecs... L'important de nos jours est du point de vue économique le contrôle des flottes. À ce titre la première flotte mondiale est la flotte marchande contrôlée par des intérêts américains et la flotte contrôlée par des intérêts français devrait se trouver au pire dans les quinze premières mondiales. Dans ces flottes aux pavillons diversifiés, l'emploi de marins nationaux – notamment dans les états-majors – est de la plus haute importance pour l'armateur. La flotte de SDV Delmas bat peu pavillon français, mais emploie de nombreux navigants nationaux. Ndlr

² Les statistiques du Lloyd's – les plus fiables – montrent une amélioration sensible sur les cinquante dernières années de la sécurité de la navigation commerciale. La sécurité à la pêche par contre semble se dégrader. Ndlr

l'économie maritime, pays, registre ou entreprise, ne pourra plus s'affranchir de la superposition des normes nationales, régionales et mondiales. Leur prolifération me paraît cependant traduire la volonté d'émergence d'un nouvel ordre juridique mondial.

Affaibli d'un côté par la mondialisation, l'État retrouve peu à peu toute sa vocation et sa place dans la restauration de la force du droit pour concilier l'ouverture des marchés et l'extension de la libre concurrence avec le respect des droits sociaux fondamentaux.

La place de la France dans le monde maritime

D'autres pays européens ont certes des flottes plus importantes, mais la France s'est toujours impliquée dans une approche plus globale prenant en compte l'élément humain. État côtier très exposé au risque maritime (huit marées noires depuis *l'Olympic-Bravery* en 1976 jusqu'au *Prestige* en 2002), la France a élaboré depuis longtemps des dispositifs de surveillance et de suivi des navires. Elle a développé un savoir-faire reconnu avec ses centres de surveillance et exerce une profonde influence dans ce domaine.

La France a développé le principe du contrôle par l'État du Port (cf. le mémorandum de Paris de 1982), au titre duquel chaque État côtier s'oblige à contrôler 25 % des navires étrangers qui transitent dans ses ports. Aujourd'hui, huit mémorandums créés sur ce modèle existent par le monde³.

La France soutient activement la promotion de normes sociales dans le maritime comme le montre la large ratification des instruments de l'OIT, la présidence du groupe de travail « marins abandonnés » OMI-OIT, la mise en place d'une inspection du travail maritime spécifique et la qualité du contrôle des conditions de vie et de travail à bord des navires étrangers en escale dans les ports français.

La France exerce une influence internationale certaine par ses actions de coopération, notamment en matière de formation maritime et une longue tradition d'accueil en direction des pays francophones d'Afrique, d'Amérique (Haïti) et d'Asie. Elle dispose en outre, notamment avec les territoires d'outre-mer et leurs problématiques particulières (Caraïbes, Pacifique et Océan Indien), d'une grande diversité de registres d'immatriculation et de règles sociales.

La place de la formation dans la sécurité maritime

La sécurité maritime, dans la triple visée de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la maîtrise du trafic et de la prévention des pollutions du milieu marin, a donc toujours été traitée par la direction des affaires maritimes et des gens de mer comme un enjeu de sécurité publique. Comme l'a montré la rapidité et la cohérence des propositions de la France, deux mois à peine après le naufrage de *l'Erika*, les dossiers étaient prêts et ils ont largement inspiré les mesures adoptées dans un temps record par l'Union européenne. Dans cette perspective, la réforme des services de l'État a tenu une place essentielle au même titre que l'action internationale, les avancées réglementaires et les moyens de la sécurité maritime proprement dite. À quoi il faut ajouter la formation des marins, qui, au-delà de la convention STCW-95, a toujours été considérée comme une composante essentielle de la sécurité maritime.

J'ai souhaité, à l'occasion de la parution de ce dossier de la Revue Maritime consacré à l'enseignement maritime, retracer le chemin parcouru dans la modernisation opérée durant les huit années que j'ai passées à la tête de la direction des affaires maritimes et des gens de mer, faire le bilan des résultats obtenus et inscrire ce mouvement dans l'avenir. Je rappellerai tout d'abord les principales étapes de la modernisation des services ainsi que les réformes

³ Deux sont particulièrement actifs celui de Paris et celui de Tokyo. Ndlr

essentielles entreprises en matière de sécurité et de droit maritimes, et je terminerai en présentant la politique et les actions engagées pour rénover l'enseignement maritime.

Une administration maritime modernisée pour soutenir la politique de formation

Une direction technique pas comme les autres. Les liens historiques qui caractérisent la relation profession-administration-enseignement supposaient que l'administration s'adapte pour mieux répondre aux besoins de la profession et fasse de l'enseignement, pierre angulaire de l'inévitable évolution des métiers, l'une de ses grandes missions prioritaires. C'est dans ce but que les affaires maritimes ont été réformées.

Désormais, la direction des affaires maritimes et des gens de mer est organisée autour du marin. Au sein de la direction, l'enseignement maritime, l'inspection du travail et la médecine des marins constituent le volet « gens de mer ». Le volet « affaires maritimes » regroupe les activités à caractère régaliens : contrôle des navires, coordination des opérations de recherche, de sauvetage et de contrôle de la circulation maritime, gestion de la signalisation, surveillance des pêches. La direction est également mise à disposition du ministère en charge de la pêche, et avec elle, ses centres régionaux d'observation, de surveillance et de sauvetage (CROSS), et ses services déconcentrés (directions départementales et régionales des affaires maritimes). Les affaires maritimes consacrent ainsi plus de 60 % de leur activité aux pêches et aux cultures marines.

L'élément humain est ainsi au cœur de la politique de sécurité maritime menée par la direction des affaires maritimes et des gens de mer qui s'appuie sur trois axes : des navires sûrs, des voies de circulation maritime sûres, des équipages compétents.

Un contrôle renforcé des navires. La France n'avait plus les moyens de respecter ses engagements d'inspecter 25 % des navires faisant escale dans ses ports. L'organisation des centres de sécurité des navires en charge du contrôle a été revue. En deux ans, le nombre d'inspecteurs a été renforcé par la création de 54 emplois budgétaires complété par le recours à des experts vacataires, en général anciens navigants.

Pour garantir la qualité des contrôles, l'unité de formation à la sécurité maritime (UFSM), la première en Europe, a été créée à Nantes en 2001.

Une organisation renouée de la surveillance du trafic maritime. Les CROSS ont bénéficié d'un plan d'organisation renforcé : restructuration des réseaux de radiocommunication, amélioration de l'information des usagers de la mer, refonte des systèmes d'exploitation, création du CROSS Antilles-Guyane et du centre spécialisé de la Réunion, spécialisation des centres. La professionnalisation des CROSS, de 1998 à 2002, a permis de remplacer, nombre pour nombre, les appelés par du personnel militaire professionnel. Sur cette base renouée, la direction des affaires maritimes et des gens de mer a mis en œuvre un plan de formation de ces personnels à l'ensemble des métiers pratiqués en CROSS. En outre, une démarche qualité est engagée afin d'harmoniser l'ensemble des procédures d'exploitation des missions des CROSS, déclinées autour de ces différents métiers.

L'action internationale pour le renforcement des normes sociales maritimes. En matière sociale, la direction des affaires maritimes et des gens de mer est également fortement engagée. Notre pays préside le groupe de travail tripartite de haut niveau chargé par l'OIT d'élaborer une convention sociale maritime mondiale, destinée à être intégrée dans le dispositif de contrôle de l'État du port, confortant la position française de prise en compte de l'élément humain dans la sécurité maritime. Dans cet esprit, la direction des affaires maritimes et des gens de mer a été en pointe sur la question des « marins abandonnés », tant au niveau national qu'international. Parallèlement, quinze services d'inspection du travail

maritime sont en cours d'installation sur le littoral ; ils seront bientôt, pour la profession, les interlocuteurs privilégiés dans le domaine de la réglementation sociale.

Une politique d'éducation maritime fondée sur l'adéquation emploi-formation. En étroite concertation avec la profession, le système de formation a été profondément et totalement repensé et restructuré, pour faire de l'enseignement maritime une filière professionnelle unique et continue, du niveau lycée au niveau supérieur, attractive par la qualité des enseignements reçus.

Une nouvelle politique pour l'enseignement maritime

Les acteurs

Un adossement continental pour une formation spécifique. Tournée naturellement vers la mer et les marins, la spécificité de l'enseignement maritime a toujours fait sa force et a permis de maintenir le lien entre le monde maritime et l'État. Cette spécificité est aussi sa faiblesse car elle peut en faire un enseignement fermé sur lui-même, à l'écart des évolutions de la société comme de l'ouverture des marchés et des frontières. L'enseignement maritime reste encore une filière mal connue et marginalisée, limitée à la navigation et insuffisamment tournée vers l'évolution des techniques de communication, de production ou de gestion des entreprises.

Pour assurer l'avenir de nos services et de nos établissements scolaires en leur donnant les moyens de leur ouverture, j'ai voulu leur adossement au ministère chargé de l'équipement et des transports. Cela m'a permis d'engager une nouvelle politique de formation, fondée sur la prise en compte des évolutions de l'emploi.

La formation, une responsabilité partagée. Le système de formation joue un rôle central dans l'accès à l'emploi. L'ouverture des marchés de l'emploi et la pénurie mondiale d'officiers au commerce, comme, à la pêche, la fermeture traditionnelle du secteur sur lui-même et la crise des recrutements qui en découle, ont renforcé encore les attentes qui pèsent sur le système de formation. Celui-ci apparaît de plus en plus comme le dernier levier d'action susceptible de redonner aux acteurs les marges de manœuvre que l'économie leur refuse. En retour, pour trouver leur efficacité, les décisions de l'administration doivent s'accorder aux politiques des autres décideurs, qui sont les professionnels et les élus locaux.

Il ne saurait donc y avoir d'un côté la formation qui serait le domaine privilégié de l'action de l'État, de l'autre l'emploi qui relèverait des seules initiatives des entreprises. L'administration doit intégrer les contraintes économiques et les besoins en compétences des armateurs, dans le même temps où « les armateurs doivent admettre leur responsabilité directe en matière de formation des marins... », ainsi que l'a souligné le rapport du 6 avril 2001 de la Commission des communautés européennes au Conseil et au Parlement européens sur le recrutement et la formation des gens de mer. Une véritable politique de formation doit aussi bien prendre en compte les attentes des marins par rapport au métier, aux déroulements des carrières ou à la promotion sociale, que répondre à l'évolution des emplois à bord des navires.

La création du bureau de l'emploi au sein de la direction des affaires maritimes et des gens de mer en 1997, devenu fin 2000, bureau de l'emploi et de la formation maritimes, a permis d'apporter à la réflexion sur l'enseignement maritime, l'éclairage socio-économique indispensable et d'enclencher le retour à une politique volontariste de l'emploi et de la formation dans le secteur maritime.

L'emploi

Situation de l'emploi maritime au commerce. Depuis dix ans, le nombre de navires de la flotte mondiale de commerce a augmenté d'environ 1 % par an. Elle passera, selon les estimations de l'International Shipping Federation de 46 000 navires en 2000 à 52 000 en 2010. La flotte des pays de l'OCDE, qui arment 34 % des navires et emploie 36 % des officiers, en est profondément affectée. La concurrence des pays en voie de développement d'Afrique⁴ ou d'Amérique latine, qui ont créé leurs propres flottes, l'essor des armements de l'Asie du sud-est⁵, qui pratiquent des coûts salariaux très bas, et l'extension des pratiques de dumping des compagnies des pays de l'Est⁶, ont contraint les armateurs des pays européens occidentaux à vendre des navires, à créer des registres bis et à recourir à des pavillons économiques, moins regardant vis-à-vis des règlements de sécurité ou des salaires et de la protection sociale des équipages. Cette évolution mondiale est loin d'être sans conséquence sur l'emploi des marins.

Sans vouloir procéder ici à une analyse détaillée de la situation de l'emploi au commerce, que constatons-nous ? Au plan mondial (d'après l'étude BIMCO/ISF2000) :

- un manque prévisionnel d'officiers estimé à 46 000 en 2010, soit près de 12 % de l'effectif global actuel, alors qu'il n'est en 2000 que de 16 000 comme en 1995 ;
- un déplacement du centre de gravité de l'origine géographique des marins des pays de l'OCDE vers ceux d'Asie et d'Europe centrale ;
- une tendance irréversible au raccourcissement des carrières dû à des sorties prématurées ;
- un vieillissement de la population des officiers issus des pays les plus développés.

Cette situation de pénurie conduit les armements de la flotte marchande mondiale à recourir de plus en plus à des officiers en provenance des pays d'Europe centrale et orientale, en attendant de faire appel aux pays d'Asie. À terme, la réussite de ces recrutements de substitution risque de faire diminuer la demande future de marins en provenance des pays de l'OCDE, dont la France, menaçant par là même l'avenir de leurs écoles d'enseignement maritime.

En France, les premiers travaux du projet d'observatoire de l'emploi maritime ont montré une évolution très semblable de la situation de l'emploi des marins français au commerce, caractérisée par une pénurie d'officiers, un raccourcissement des carrières et une forte évaporation, un *turn-over* important des jeunes officiers, des entraves fortes à la promotion sociale, des difficultés structurelles à s'ouvrir aux qualifications terrestres.

Nous sommes, au commerce, logés pour longtemps à l'enseigne de la mondialisation de l'économie, de l'internationalisation de l'emploi et d'une évolution sociologique irréversible des attentes vis-à-vis du travail, qui touche également la pêche.

Situation de l'emploi maritime à la pêche. La pêche ne suscite en effet plus beaucoup de vocations. Le contrat d'études prospectives à la pêche (CEP) le montre clairement. J'ai lancé, il y a deux ans, avec la profession cet exercice sans précédent pour analyser et comprendre les difficultés de recrutement qui font craindre à certains armateurs pour l'avenir de leur profession. Lorsque vocation il y a, elle est fortement mise à mal par les conditions de

⁴ En Afrique, seule l'Afrique du sud possède une véritable flotte de niveau international. Le Maroc et l'Égypte s'efforcent de développer une flotte marchande. Les flottes des autres pays du continent ou ont disparu ou sont en déclin. La flotte algérienne est en grande partie sous normes. Ndlr

⁵ La concurrence asiatique est extrêmement puissante et en forte expansion. Elle repose sur deux axes : montée en puissance commerciale de la Chine qui dispose de coûts de main d'œuvre particulièrement bas ; consolidation et expansion des pavillons japonais, coréen et taiwanais grâce à une politique remarquable couplant productivité et fiabilité. Ndlr

⁶ Avec l'implosion du bloc soviétique au début des années 90, les flottes marchandes des pays d'Europe de l'est ont réduit leurs capacités opérationnelles de 80 %. Ndlr

travail et de vie que connaissent les marins pêcheurs. Les flux d'entrée en formation restent stables et relativement élevés, mais les marins sont de plus en plus nombreux à quitter le métier, à tout âge, au terme de carrières toujours plus courtes. Le phénomène, longtemps masqué par la réduction des emplois, existe depuis 25 ans, et s'est amplifié durant la dernière décennie : **près des deux tiers des marins entrés en 1995 avaient quitté la profession en 2000 !**

L'analyse des tensions du marché du travail a révélé des déséquilibres plus profonds. Notre système d'emploi et de formation génère lui-même ses difficultés d'accès à l'emploi et de mobilité par la rigidité de ses procédures, l'inertie de ses règles et ses multiples spécificités. Apparaissant comme un système clos, il n'a aujourd'hui pas d'autre choix que de s'ouvrir pour ne pas rester un secteur qui subit les contraintes économiques et les inévitables arbitrages de la politique commune des pêches.

Des voies de progrès. L'encadrement réglementaire par le système des brevets, propre à la profession de marin, s'il est une absolue nécessité pour la sécurité des hommes et des navires, apparaît de plus en plus comme une barrière à l'entrée : à la pêche comme au commerce, cette obligation nous a en effet conduits à une approche restrictive des compétences et des modalités de leur acquisition. La vision linéaire, par exemple, que « le parcours pour obtenir un brevet, c'est une formation obligatoire suivie d'un temps de navigation » interdit toute prise en compte de l'expérience professionnelle. Il nous faut assouplir et diversifier les accès pour trouver de nouveaux viviers de recrutement et mettre fin aux ouvertures subies, pratiquées sous la pression par le recours abusif au certificat d'initiation nautique (CIN) et aux dérogations.

Les carrières courtes ne sont, de plus en plus souvent, qu'une période de la vie professionnelle des marins. La sociologie de nos élèves, leurs attentes et celles de leurs familles ont changé et nous devons y adapter notre enseignement pour attirer de nouveaux publics et assurer le renouvellement de nos équipages.

Les instruments de la politique

Avant de refonder notre spécificité et de concevoir une politique d'ouverture de nos secteurs maritimes, il nous fallait disposer des instruments nécessaires. La pérennité et le renforcement de l'enseignement maritime passaient par deux évolutions importantes.

Une organisation cohérente de nos établissements. La première concerne l'organisation de nos établissements. Elle a consisté d'abord, tout en confortant les quatre écoles nationales de la marine marchande dans leur rôle traditionnel de formation des officiers, à les doter chacune d'une spécialisation : les métiers portuaires pour Le Havre, la sécurité pour Saint Malo, la pédagogie pour Nantes, l'international pour Marseille. Ces écoles ont été pourvues en matériels pédagogiques modernes (simulateurs) et font aujourd'hui l'objet d'investissements immobiliers particulièrement importants touchant les bâtiments. Depuis 1995 la dotation globale des ENMM, crédits de personnel inclus, a augmenté de 29 % pour atteindre 19 millions d'euros en 2003. Le personnel de l'enseignement supérieur est passé durant la même période de 1 875 à 1 989 agents.

Concernant l'enseignement maritime secondaire, son intégration au sein de l'enseignement public était à mes yeux une condition indispensable pour assurer son avenir. 393 postes budgétaires ont été dégagés pour l'intégration sous statut public des personnels de l'AGEMA, association qui était en charge des 12 lycées professionnels maritimes (LPM). La dotation globale des lycées, crédits de personnel inclus, atteint presque 12 millions d'euros en 2003, en augmentation de 14 % depuis 1995.

Ce passage sous statut public consolide la place de l'enseignement maritime au sein du service public de l'éducation et lui permet d'entreprendre les transformations nécessaires à

son adaptation tout en s'appuyant sur les atouts de sa spécificité : une qualité reconnue par les professionnels, un attachement de la profession aux lycées et aux écoles, une association étroite de la profession à la politique de formation, des liens pérennes entre les marins et leur école d'origine, un ancrage « littoral » fort.

Une concertation permanente. Dans notre société moderne, la concertation et la confrontation des points de vue sont de précieux alliés de la volonté d'agir. Personne ne peut concevoir et encore moins mettre seul en œuvre les solutions appropriées. Seul le dialogue nous permet de passer d'une « solidarité obligée » à une « solidarité choisie », tournée vers des objectifs communs. En synergie avec l'administration, la profession de son côté doit assurer sa part des réformes et prendre des initiatives dans l'amélioration des conditions de vie et de travail, l'accueil, l'insertion et la fidélisation des jeunes, le développement de la formation continue, l'implication dans la formation, l'image des métiers, etc. Nous disposons maintenant des instances de pilotage indispensables pour assurer la cohérence et la continuité de nos actions.

Il s'agit tout d'abord des sections « marine de commerce » et « pêches maritimes » de la commission nationale de l'emploi maritime. L'une, remise en ordre de marche en 1997, et l'autre, créée la même année, réunissent chaque année les partenaires sociaux, représentants des marins et des armateurs, pour débattre de la situation de l'emploi et de ses évolutions. Il s'agit également du comité spécialisé de la formation professionnelle maritime, qui constitue depuis la création récente de la commission « pêche et cultures marines » à côté de celle du « commerce maritime », l'instrument nécessaire pour impulser des réformes de fond. Les partenaires sociaux y sont consultés sur les orientations majeures et les projets de réforme de notre système de formation maritime. À la fin de l'année 2001, le bureau de la vie des établissements a pris le relais de l'AGEMA pour l'organisation, la planification et la gestion des moyens de l'enseignement et de la vie scolaire.

Le bureau de l'emploi et de la formation maritimes est devenu la cheville ouvrière des réformes entreprises. Il conduit les projets, anime les groupes de travail réunissant les professionnels et les enseignants, présente les dossiers en CNE et au CSFPM et prépare les textes *ad hoc* avec les services concernés.

Les rencontres du monde maritime. Quant à l'inspiration, elle vient des acteurs du monde maritime lui-même, conviés chaque année à faire le point sur tous les sujets qui concernent les gens de mer : santé, droit maritime, travail maritime, éducation maritime. Fin 2002, ont ainsi eu lieu les huitièmes rencontres de la médecine et de la santé des gens de mer, les troisièmes rencontres juridiques des affaires maritimes, et, début 2003, les neuvièmes journées de l'éducation maritime et la deuxième rencontre de l'inspection du travail maritime.

Traitant d'un thème spécifique, ouvertes à des intervenants extérieurs au monde de la mer, ces rencontres connaissent un succès qui ne se dément pas : elles permettent de faire le point sur l'état d'avancement des réformes ou des évolutions en cours, de prendre conscience des problèmes émergents, et de lancer de nouveaux chantiers, le tout dans une grande liberté d'expression.

Filière spécifique et service public d'éducation

Le métier de marin. Platon disait : « *Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer.* » Lieu d'aventures et de conquêtes, la mer a toujours inspiré la crainte et suscité le respect pour ceux qui en ont la maîtrise. Les marins aiment entretenir, à travers toute une tradition de récits et de légendes, l'idée qu'ils ne sont pas des hommes comme les autres.

Les navires sont devenus, depuis la fin de la marine à voile, des objets de haute technologie auxquels chaque époque depuis deux siècles a apporté le meilleur de ses

connaissances scientifiques et de ses savoir-faire industriels. Alors qu'ils requièrent de plus en plus les mêmes savoirs techniques que bien d'autres, peut-on continuer de penser qu'il y a encore une spécificité des métiers de la mer ? Quelles sont les composantes de la « professionnalité » maritime, de cette « *maritimité* », qui justifient un tel phénomène ?

C'est évidemment d'abord un métier qui s'exerce dans un milieu naturel avec lequel il faut en permanence composer. L'évolution des conditions d'exploitation et l'intensification de l'activité en réponse aux exigences du commerce moderne (technicité, délai, qualité, rentabilité, etc.) n'ont fait qu'en étendre les risques⁷. C'est aussi un métier depuis toujours ouvert à l'international. Le marché du travail maritime s'est complètement internationalisé au fur et à mesure que la concurrence des entreprises prenait le pas sur l'affrontement des nations⁸.

C'est toujours, en dépit des progrès techniques, un métier exercé loin de toute assistance, où l'équipage isolé doit faire face à toutes sortes de situations, « avec les moyens du bord ». La formation maritime cherche moins à former des spécialistes que des professionnels rompus à toutes les spécialités. On demande ainsi à l'officier mécanicien d'être non seulement un diéséliste, un électricien, un hydraulicien et un frigoriste, mais aussi d'être capable de dispenser des soins médicaux et de connaître la réglementation maritime internationale. De même un capitaine de pêche devra être un bon technicien de la pêche, un habile navigateur et un parfait meneur d'hommes, mais aussi avoir des connaissances d'océanographie et être au fait des problèmes de traçabilité propres aux filières agroalimentaires !

C'est à bord qu'on apprend. Enfin ce qui caractérise le métier de marin, c'est la façon dont les compétences y sont acquises. Dans beaucoup de professions, la compétence, le savoir-faire et l'expertise viennent avec la pratique et l'expérience que procure, après l'école, l'accès à l'emploi. Ce que le travail apprend, la formation maritime, elle, l'intègre en ne délivrant le titre professionnel de marin qu'au terme d'un temps de navigation où l'élève a commencé l'exercice de son métier.

Malgré le développement de l'informatique à bord des navires, les savoir-faire de base qui font le bon marin restent d'actualité pour assurer la fiabilité de la navigation, la maintenance des machines ou la mise en œuvre des techniques de pêche. Les savoirs technologiques sont appris à l'école, mais leur maîtrise en situation de travail relève plus que jamais de l'apprentissage à bord. Sélectionner les bons paramètres, les interpréter, faire un diagnostic et prendre dans des délais très courts des décisions qui engagent souvent la sécurité du navire et toujours des coûts ou des manques à gagner importants, voilà aujourd'hui les conditions dans lesquelles il faut mobiliser compétences traditionnelles et nouveaux savoir-faire.

Le lien profession écoles. Ce rôle irremplaçable de la formation à bord dans la construction de la compétence des marins, nécessite une implication réciproque des écoles et des armateurs dans les parcours de formation. Les armateurs doivent être acteurs de la formation à l'école au sein des conseils de perfectionnement des lycées : leurs retours d'expérience permettent d'améliorer à la fois les contenus et les formes de l'enseignement dispensé aux élèves en fonction des manquements constatés et de l'évolution des métiers à bord des navires. Dans l'autre sens, les écoles et les enseignants doivent « coller » à la réalité du travail : même les anciens navigants parmi les enseignants doivent régulièrement se tenir informés et se former en sortant de leurs établissements.

⁷ Pourtant, les accidents à la mer au commerce diminuent dans un rapport de 1 à 1 000 de 1890 à 1990. Ndlr

⁸ On ne peut également passer sous silence l'effet de la décolonisation. Ndlr

La formation des formateurs est une nécessité prioritaire de la vie des écoles et les professeurs de nos établissements ont cette responsabilité d'améliorer sans cesse la qualité de leurs connaissances, de leurs cours et de leurs supports pédagogiques et de les maintenir en adéquation avec les évolutions des métiers maritimes. Un nouveau plan pluriannuel de formation des personnels enseignants et administratifs des lycées et des écoles a été mis en place en 2002.

C'est aussi le sens et le rôle de la démarche qualité dans laquelle l'enseignement maritime s'est engagé depuis 1999, sous la conduite de l'ENMM de Nantes, où ont été implantés la mission qualité, le centre de formation des formateurs et le futur centre de ressources pédagogiques de l'enseignement maritime. L'école de Nantes obtiendra très prochainement la certification ISO 9001-2000.

Rendre nos filières attractives. La désaffection à l'égard des métiers de la mer et la difficulté à fidéliser sont l'effet d'un changement de société qui éloigne de ces métiers difficiles et parfois dangereux un vivier de recrutement jadis captif, notamment à la pêche. Mais ils sont aussi les signes d'un certain immobilisme de notre système de formation.

Le contrat d'études prospectives à la pêche et les journées de l'éducation maritime de 2001 ont été le point de départ d'une profonde réflexion sur l'adéquation emploi formation. En tant que filière professionnelle, il est demandé à l'enseignement maritime d'être plus pertinent sur les pratiques professionnelles et la formation continue pour accompagner l'évolution des métiers et la promotion sociale. Par ailleurs en tant que filière de formation initiale, il doit apporter aux élèves le bagage et le niveau scolaire indispensables pour maîtriser leur orientation professionnelle future, y compris hors du secteur maritime. C'est par l'approfondissement de cette dualité professionnelle et éducative que la formation maritime retrouvera son attractivité : elle se trouve en effet en concurrence avec d'autres secteurs de formation professionnelle confrontés aux mêmes évolutions sociologique et démographique.

La réforme de l'enseignement maritime

Ouvrir nos métiers aux publics terrestres et restaurer la promotion professionnelle des marins, tels sont les objectifs de l'importante réforme initiée en 2001 avec le soutien des professionnels au sein des sections pêche et commerce de la commission nationale de l'emploi.

Cette réforme repose sur cinq chantiers complémentaires :

- introduire la validation des acquis de l'expérience (VAE) dans le processus de délivrance des brevets afin d'attirer vers la marine marchande et la pêche des hommes qui détiennent des savoir-faire nécessaires à l'activité maritime ;
- rendre modulaire notre formation afin de pouvoir tenir compte des compétences déjà détenues pour offrir aux élèves et stagiaires la possibilité de parcours personnalisés (à la carte) ;
- réformer l'ex-filière O2MM (Officier de 2e classe de la marine marchande) pour mettre en place une filière professionnelle complète ;
- ouvrir et compléter la filière des formations à la pêche ;
- mettre en place une véritable filière de formation à la plaisance professionnelle.

Quatre de ces cinq chantiers sont en voie d'aboutissement. La VAE, c'est la délivrance par un jury souverain de tout ou partie d'un brevet. Ce n'est ni l'homologation ni l'équivalence. Elle est un outil de reconnaissance des compétences acquises à la mer aussi incontestable que peut l'être une formation de qualité. Elle permettra de fidéliser les marins en leur offrant des perspectives d'évolution professionnelle, d'attirer vers le maritime des professionnels qualifiés souhaitant se reconverter et d'apporter une meilleure réponse aux besoins de l'emploi.

La procédure de la validation des acquis de l'expérience est opérationnelle depuis quelques semaines : le cadre administratif et juridique est en place pour étendre la VAE, expérimentée à la plaisance en 2002, aux secteurs du commerce et de la pêche maritime jusqu'aux brevets dits de niveau 3. Des référents nommés dans des établissements de formation maritime accompagneront les candidats dans la constitution de leurs dossiers en étroite coopération avec les services déconcentrés des affaires maritimes. Le nouveau dispositif sera étendu à l'ensemble des brevets courant 2004.

La réforme de la filière professionnelle. Depuis plusieurs années, la filière 2 de formation d'officiers de la marine marchande (O2MM) a vu son recrutement, à l'origine professionnel, s'aligner progressivement sur celui, scolaire, de la filière 1. En outre la mise en conformité de notre formation d'officiers avec les normes STCW-95 a eu pour conséquence d'élever le seuil d'entrée dans cette filière tout en abaissant à la sortie le niveau de prérogatives accessibles. Ceci a conduit à faire perdre à cette filière sa vocation initiale et à bloquer la promotion sociale.

En septembre prochain, les formations de la nouvelle filière B monovalente, ouvertes en priorité aux professionnels, remplaceront l'actuelle filière O2MM. Des formations modulaires de chef de quart machine et de chef de quart passerelle seront mises en place à Nantes et à Saint-Malo. Cette nouvelle filière professionnelle permettra d'accéder aux brevets les plus élevés de capitaine et de chef mécanicien illimités. Accessible par différentes voies, elle permettra de restaurer la tradition ancienne de promotion sociale traditionnelle de la marine. La filière de formation des officiers de 1^e classe de la marine marchande (O1MM, dite encore filière 1), est rebaptisée filière A, mais reste inchangée : polyvalente (pont/machine), elle recrutera, sans limite d'âge et par voie de concours uniquement, des élèves issus des classes terminales de l'enseignement général.

La VAE et la modularité de l'enseignement, étendues à l'ensemble de nos formations, vont permettre de décloisonner nos métiers, de raccourcir et d'individualiser les parcours de formation et d'articuler les brevets, et donc les carrières, entre le commerce, la pêche et même la plaisance professionnelle.

Une véritable filière de formation à la plaisance professionnelle. À la plaisance professionnelle en effet, secteur en plein développement, sera mise en place dès le mois de septembre 2003 la formation au brevet de patron à la voile professionnelle (PVP) en remplacement de l'actuel patron de plaisance voile (PPV). Le brevet PVP, conforme à la convention STCW-95, attribuera les prérogatives d'un brevet de patron de petite navigation et permettra en outre à ses titulaires de commander des navires à voile en convoi sans limites de distance ou avec passagers jusqu'à 200 milles des côtes. La création d'un nouveau brevet, le « capitaine 3000 - yacht », donnera par ailleurs accès à un brevet STCW-95 unique (voile et moteur) permettant le commandement des plus grands yachts en navigation hauturière. De la sorte, une filière complète permettra à des jeunes d'envisager une carrière dans ce métier de la grande plaisance d'où la France est restée trop longtemps absente, alors que son industrie nautique⁹ est la deuxième du monde.

Vers un nouveau modèle éducatif. Une autre tâche essentielle s'ouvre enfin avec la filière pêche, chantier différé jusqu'ici en attendant les conclusions du CEP et la réforme de la filière 2. La future filière pêche sera complétée, intégrera la VAE et la modularité de

⁹ Les industries nautiques françaises, deuxièmes après celles des Etats-Unis, se trouvent paradoxalement mal placées sur le marché des navires de grande plaisance. Les Néerlandais et les Italiens en Europe sont très largement devant les Français sur ce secteur. Il faut espérer que les conditions d'un développement voient rapidement le jour alors même que la qualité des navires produits notamment à Bordeaux et à Cherbourg est reconnue. Ndlr

l'enseignement, permettra les passages pêche commerce dans les deux sens et prendra en compte les critères de la convention STCW-F.

À la pêche, mais aussi au commerce, les deux filières pont et machine proposeront enfin des baccalauréats professionnels. Pour offrir aux jeunes et à leurs familles un système éducatif secondaire complet et attrayant, chaque diplôme sera assorti de prérogatives afin que chacun puisse choisir à tout niveau entre la poursuite de son parcours scolaire et la réalisation d'une nouvelle étape de sa vie professionnelle. À l'heure d'un objectif national de 80 % de bacheliers au sein de chaque classe d'âge, il en va de notre mission de service public de l'éducation. Les partenaires sociaux en seront saisis lors du prochain comité spécialisé en décembre 2003 pour une mise en place à la rentrée 2004.

En matière d'insertion professionnelle de nouvelles voies s'ouvrent : le développement de la formation en alternance, de l'apprentissage et de la formation continue devrait à l'avenir faciliter l'insertion et les parcours professionnels des marins. Le contrat de qualification, limité jusqu'ici aux élèves officiers et aux élèves matelots de quart du commerce pour effectuer les périodes d'embarquement nécessaires à l'obtention de leurs brevets, sera ouvert aux adultes et étendu à la pêche, y compris aux publics terrestres.

Afin de renforcer la formation à la sécurité à la pêche et de répondre aux besoins de recrutement du secteur, la formation au CIN par alternance sera expérimentée dès cette année dans plusieurs sites. Le certificat d'initiation nautique, viatique minimal pour embarquer comme marin, représente la moitié des entrées à la pêche (autant que CAP et BEP réunis) et alimente paradoxalement les pratiques d'embarquement sous dérogation. Il disparaîtra dans sa forme actuelle. Des contrats d'orientation permettront d'effectuer des parcours d'initiation (marées découvertes) avant de s'engager dans une formation plus longue. Les contrats d'adaptation faciliteront l'embarquement et la formation maritime de personnes qualifiées venant d'un secteur d'activité terrestre.

À la suite d'une première expérience conduite depuis trois ans, les propositions du CEP sur l'apprentissage et le tutorat¹⁰ seront mises en œuvre avec le soutien des professionnels. Les textes d'application de l'alternance et de l'apprentissage aux marins seront présentés au Conseil d'État en cours d'année. Ces dispositifs permettront enfin à la profession d'utiliser à son propre usage les fonds de l'alternance et de l'apprentissage en grande partie reversés à d'autres secteurs.

Enfin le CEP nous invite à rebâtir avec nos partenaires des régions une véritable formation continue à la pêche : il y a là des possibilités d'ouverture, des moyens et une capacité d'adaptation aux réalités de l'emploi et aux attentes des jeunes qui sont sous-estimés voire délaissés dans nos propres démarches. Le contrat de progrès État profession, qui fournira un cadre aux suites opérationnelles du CEP, aura aussi pour objectif la participation active de nos écoles et de nos DRAM à des contrats d'objectifs orientés vers nos métiers.

Les réponses à l'évolution de l'environnement économique

Former aujourd'hui les marins de demain. Les professions maritimes sont insérées dans des filières économiques dont la formation maritime ne peut pas rester en marge : filière transport et logistique par exemple pour le commerce, ou filière agroalimentaire pour la pêche. De plus en plus, les exigences du marché et de la clientèle y orientent les stratégies et les activités des entreprises, et affectent les conditions de vie et d'activité de ceux qui y travaillent. Ces modifications s'ajoutent aux contraintes propres à l'exercice du métier de marin et requièrent des compétences de plus en plus étendues. L'idée qu'un pêcheur est

¹⁰ L'Institut Français de la Mer ne peut que se féliciter de voir notre pays s'orienter vers la formation par tutorat. Ndlr

d'abord un marin a pu conduire dans le passé à sous-estimer les besoins d'élargissement des compétences aux domaines de la gestion d'entreprise, de la gestion de la ressource, des techniques de pêche, des technologies nouvelles ou de la qualité du produit. Au commerce, la formation à la logistique des transports, compétence cruciale dans la mise en œuvre de l'intermodalité et le développement du cabotage maritime, dont il est beaucoup question comme alternative à la route et au rail, n'est pas aujourd'hui assurée dans nos établissements mais dans des centres universitaires ou des écoles privées.

L'enseignement maritime se trouve donc là aussi en situation de concurrence : faute de répondre aux besoins des entreprises maritimes en les anticipant et en ouvrant le champ de l'enseignement maritime, la profession se tournera, comme c'est déjà le cas, vers d'autres opérateurs de formation, en France ou à l'étranger. Sans les ouvertures requises, nos écoles disparaîtront et avec elle, nos marins et l'un des derniers moyens de notre politique maritime.

Ouvrir et diversifier. Les besoins de qualifications nouvelles du transport maritime, qu'ils soient liés à l'internationalisation de ce secteur, aux technologies de pointe qu'il développe ou à son évolution vers le multimodal, doivent conduire à mettre en œuvre tous les moyens non seulement de sauvegarder notre savoir-faire maritime et de former les marins de demain, mais aussi de former les prochaines générations d'hommes et de femmes qui auront à gérer des transports tant en mer qu'à terre. Nos écoles doivent retrouver leur place dans l'enseignement de la logistique portuaire et maritime, dans le droit commercial, le droit du travail, la technologie ou le management maritimes, en partenariat avec des écoles de commerce, d'ingénieurs ou de transport. Elles y apporteront et y développeront leur savoir-faire tout en s'ouvrant aux publics non navigants.

Il s'agit donc de diversifier l'offre de formation de nos écoles, d'étendre l'éventail des diplômes et de compléter leurs filières, en associant profession, collectivités locales et structures d'enseignement. La dernière année de formation de nos officiers de 1^e classe sera consacrée dans un avenir proche à l'enseignement obligatoire de ces matières nouvelles dont les entreprises ont le plus grand besoin. Ainsi l'ENMM de Marseille a développé une formation au positionnement dynamique très attendue par l'industrie *offshore*, et a lancé en février de cette année, la première formation à un diplôme de mastère en management maritime international, en association avec la chambre de commerce et d'industrie de Marseille, une école de commerce et une compagnie d'armement maritime. Cette formation est ouverte aussi bien aux étudiants de nos écoles qu'à ceux issus de filières non maritimes.

S'intégrer dans le système général. Les lycées professionnels maritimes sont engagés pour la fin de l'année dans une démarche de labellisation de lycée des métiers de la mer, concept relancé par le nouveau ministre de l'éducation nationale pour revaloriser l'enseignement professionnel. L'ensemble de la quarantaine de diplômes et brevets que compte notre système de formation maritime sera enregistré à partir de cet été au nouveau répertoire national des certifications, qui remplace l'ancienne procédure d'homologation, qui n'avait concerné que trois d'entre eux. Ainsi calés dans la grille des niveaux de l'éducation nationale et le schéma européen des grades L-M-D (licence-master-doctorat), ils disposeront d'une reconnaissance nationale et internationale qui facilitera l'accès à nos professions comme les évolutions de carrière de nos marins. Tant mieux si nous formons des gens qui après avoir appris le meilleur chez nous, iront dans d'autres secteurs apporter leur contribution au développement d'autres activités économiques. Leur exemple ne pourra qu'en faire venir d'autres par le rayonnement que leurs comportements donneront à notre formation.

D'ores et déjà nos officiers, pas plus que nos mécaniciens, n'ont de difficultés à se reconverter dans des emplois à terre. Pour les avoir développées d'abord dans nos écoles, puis à bord des navires, ils ont acquis les qualités d'autonomie, d'initiative, de solidarité, de sang-froid, de créativité et d'adaptation au changement, qui sont de plus en plus requises dans toutes les organisations modernes du fait de l'ouverture des marchés. Nos cadres navigants

développent ainsi, à la pêche comme au commerce, des compétences de gestionnaire, de manager, d'ingénieur, de pédagogue, de décideur, voire de chef d'entreprise ou de stratège commercial.

Aujourd'hui, la formation maritime constitue une filière continue du secondaire au supérieur. Au fil des réformes, nous avons su constituer le réseau d'acteurs et les outils nécessaires pour adapter en permanence la formation et l'emploi aux enjeux maritimes : tous les liens organiques et vivants tissés entre l'administration, les enseignants et les professionnels sont aujourd'hui, par-delà la spécificité de l'enseignement maritime, le vrai fondement de son identité.

Entre ouverture et ancrage traditionnel, l'enseignement maritime paraît toujours à la croisée des chemins : doit-il se fondre dans un système de formation générale et technologique plus vaste ? doit-il à l'inverse approfondir sa spécificité ? Quelle que soit la politique menée, la tension jamais résolue entre ces deux logiques me semble constituer la source même de sa réactivité, alimenter son identité et lui assurer son avenir.

Si l'État veut garder le pied marin, cette identité devra cependant s'ouvrir à nos partenaires des régions littorales, pour que leur rôle et leurs efforts en matière de formation continue, de validation des acquis et d'action éducative, puissent s'accorder aux initiatives nationales et faire de la formation le premier outil du développement des activités maritimes.

