

L'enseignement supérieur maritime

René de Cayeux¹

Membre et expert formation de l'Institut Français de la Mer et de l'Association des capitaines et officiers de la marine marchande (ACOMM)

Le constat

Les écoles hydrographiques font partie des rares écoles qui n'ont pas évolué vers le système européen licence – master – doctorat (LMD) et l'*european credit transfer system* (ECTS), pourtant incontournables. Les programmes d'enseignement sont de qualité, même s'ils sont toujours à améliorer notamment en anglais, management, économie durable... Les recrutements s'effectuent sur des populations trop limitées.

Le Conseil supérieur de la marine marchande propose de « simplifier les filières » et de « rapprocher nos brevets des seules exigences internationales ». Le Cluster a écrit « ...les récentes réformes... avec des retours en arrière, ont généré un imbroglio... la première urgence est donc de laisser les choses se stabiliser... »

Nous faisons nôtres ces propositions et cette prudence, cependant, tout comme l'École navale vient d'évoluer en ce sens, la pédagogie des écoles de la marine marchande (EMM) peut (doit) évoluer et cela sans rien changer aux diplômés actuels.

Quelle formation supérieure maritime pour répondre aux besoins du secteur ?

Ne serait-ce pas le moment de saisir les opportunités qu'offre le système LMD et celui des établissements public à caractère scientifique, culturel et professionnel (EPCSCP)²... et surtout de s'aligner sur leurs critères ? Et cela, sans rien changer aux contenus des programmes (mise à part leur évolution nécessaire habituelle). La première étape consiste à mettre toutes les matières sous forme de modules semestriels dont des modules spécifiques STCW (*standards of training, certification and watchkeeping for seafarers*), et en adoptant certains modules non maritimes qui existent déjà ailleurs. Il convient de ne pas particulariser l'enseignement maritime.

1 Cet article est la mise en forme d'une note de préparation de la table ronde du 31 janvier 2008 dont l'auteur avait été chargé. NDR

2 Dont le statut d'établissement public est dédié à l'enseignement supérieur (universités et un certain nombre de grandes écoles). NDR

La modularité une fois en place, les autres étapes suivront d'elles-mêmes ; il sera possible :

- De maintenir une obligation de polyvalence en début de cursus.
- D'admettre des candidats dont les cursus ne seraient pas clairement définis, mais qui, après s'être cherchés, finiront par se trouver soit en poursuivant leur formation maritime, soit en quittant au bout d'un ou deux semestres mais avec des modules acquis.
- D'ouvrir ces modules à tout ayant droit (dans la limite des places disponibles et des moyens techniques). Cette hétérogénéité des étudiants dans les cours ne peut être qu'une richesse. Les formations maritimes peuvent, en effet, s'ouvrir sur l'extérieur, aucun secret n'étant à préserver. Cette présence d'étudiants externes ne leur donnerait pas de droit systématique à embarquement. Cette ouverture devra être progressive.
- De maintenir le stage embarqué de première année, pour confirmer la « vocation », mais de le réserver aux étudiants « modulants maritimes ».
- De partager les compétences et les outils de formation avec d'autres secteurs d'activités.
- De rentabiliser les équipements des écoles de la marine marchande.
- De trouver des financements.
- De recruter davantage d'enseignants non maritimes pour des matières qui ne le sont pas, tout en valorisant un corps de professeurs maritimes, « cœur » du dispositif.
- D'accueillir des étudiants français et européens, non maritimes, en recherche de certains de nos modules (STCW ou non).
- De permettre des échanges d'étudiants étrangers Erasmus³ (dans les deux sens) maritimes ou non.
- De faciliter « l'ascension » professionnelle par l'acquisition de modules et la valorisation des acquis de l'expérience (VAE) et non maintenir l'actuel couperet d'un examen global polyvalent de fin d'année.
- D'éviter des échecs trop nombreux en fin de première et seconde années voire même en fin de troisième année, en reconnaissant des compétences STCW (passerelle ou machine) en fonction des modules obtenus par certains étudiants aux résultats inégaux.
- Et à l'opposé, de faciliter le passage de la monovalence à la polyvalence par simple addition de modules, au gré des possibilités et de nouvelles acquisitions de modules par des étudiants.
- De permettre tout et son contraire, par exemple : qu'un capitaine illimité⁴ devienne chef mécanicien 3000, qu'un chef mécanicien illimité devienne un capitaine 3000 ou

³ Cette proposition complète celle que l'IFM a faite dans sa réponse au Livre vert de l'Union européenne : « *L'IFM propose que l'UE étudie un dispositif d'échange propre aux élèves officiers de la marine marchande européenne, leur cursus spécifique les mettant trop souvent en marge du programme universitaire Erasmus. Que l'UE ose un programme Grotius d'échanges entre pays européens permettant de relancer dans l'ensemble des États membres, y compris dans les États non littoraux, des formations et un recrutement en Europe pour la flotte de commerce européenne qui va manquer d'officiers à court terme !* » NDR

⁴ Les brevets STCW se partagent en deux catégories : aptitude à la conduite des navires de plus ou de moins de 3 000 unités de jauge. NDR

qu'un chef 3000 devienne un capitaine illimité...

- D'envisager une habilitation par la commission des titres d'ingénieur (CTI) des « hydros » avec, pour ceux qui arriveront au niveau mastère, la possibilité de se voir délivrer un « diplôme d'ingénieur diplômé de l'école de la marine marchande de... »

Cette proposition a été caricaturée comme la mort de la polyvalence. N'est-il pas remarquable que vienne de s'ouvrir à Nantes une « formation complémentaire d'officier chef de quart passerelle (OCQP) », module avant l'heure pour 12 officiers chefs de quart machine qui veulent accéder à la polyvalence ?

Améliorer l'attractivité des métiers maritimes

La marine marchande manque d'officiers en France, en Europe et dans le monde. Les pouvoirs publics en France doivent en être conscients. L'économie de la mer emploie quelque 320 000 actifs dont seulement 13 000 sont navigants au commerce.

Comment attirer les jeunes ? Il faut leur offrir un avenir ouvert à toute la riche diversité du monde maritime :

- opérations portes ouvertes des écoles de la marine marchande, elles-mêmes, avec le concours de leur personnel et de sympathisants bénévoles ;

- actions nationales, d'une part, de la communauté maritime, notamment de l'IFM, lors de salons et forums (nationaux, régionaux, locaux voire d'établissements scolaires ; mais de bien peu d'envergure et de bien modeste résultat, faute de moyens) ; d'autre part, de la communauté éducative :

- les deux « cahiers professeurs et élèves » récemment conçus par la direction des affaires maritimes avec l'office national d'information sur les enseignements et les professions (ONISEP), diffusés vers les centres d'information et d'orientation (CIO) et les 2 400 lycées de France ;

- les publications de « L'Étudiant » avec le concours d'Armateurs de France et de navigants bénévoles ;

- le triptyque de la Confédération des associations de la marine marchande (2^e tirage) ;

- le disque compact *Waves of passion* de l'Union européenne malheureusement sous titré « Un film sur les carrières d'officier de marine » avec l'omission très dommageable de « marchande » portant toujours à confusion et souvent à rejet.

Faut-il ajouter ce qui ne se fait pas, qui pourrait ou devrait se faire, à savoir la présence des EMM sur une liste d'écoles appartenant à la même banque de notes (voir ci-dessous).

L'accès aux écoles d'hydro en 2007 n'est pas aisé : les épreuves écrites du concours d'entrée ne sont organisées que dans 5 villes ce qui contraint les candidats à engager des frais de déplacement élevés s'ils n'habitent ni à Paris, ni dans les quatre villes portuaires où se trouvent des EMM et à neutraliser - en pleine période de préparation des épreuves du baccalauréat - plusieurs journées qui se télescopent ainsi avec d'autres perspectives d'avenir tout autant sinon plus prometteuses. Quel que soit l'enthousiasme du jeune, l'arbitrage parental est prévisible !

La confusion des formations d'officier dans les écoles d'hydro conduit à ce qu'on entende parler de polyvalents pont et de polyvalents machine (?). L'avant-dernière plaquette de la direction des affaires maritimes annonce un concours niveau bac sans préciser de quel(s) baccalauréat(s) il est question... alors même que des actions d'information sont à entreprendre vers certaines filières récentes comme le bac STI (sciences et techniques de l'ingénieur). La polyvalence n'aurait-elle pas alors quelques chances d'être davantage confortée ?

Les écoles d'hydro n'étant pas habilitées CTI, ne peuvent pas, en principe, avoir accès actuellement à une *banque de notes*. Il faut cependant qu'elles se mettent en mesure d'y participer car l'appartenance à une banque comme celle des 9 écoles du Groupement des écoles d'ingénieurs à préparation intégrée (GEPI) (école supérieure des sciences et technologies de l'ingénieur de Nancy) qui recrute niveau bac, offre bien des avantages :



- Une « visibilité » des établissements qui en font partie, par lien et accès à leur site propre (à nous de les rendre attractifs dans le sens de ce qu'Armateurs de France envisage).
- Un allègement des opérations de recrutement.
- Des centres de concours d'admissibilité dans les 2 258 lycées publics et privés de métropole et d'outre-mer proposant aux candidats une dizaine, voire davantage d'écoles (à comparer aux 5 centres de concours des EMM), rendant accessibles dans sa ville à tout élève de terminale les épreuves du concours.

L'entrée dans une banque n'est pas neutre, les écoles qui y figurent se sont organisées entre elles et n'ont qu'un intérêt limité à l'élargissement de leur offre de débouchés, qualité oblige. Elles ne sont pas demanderesses. Dans une banque, les écoles sont classées en fonction de leurs cote et renommée auprès des services de recrutement des entreprises et de leur attractivité pour les jeunes. L'école nationale de l'aviation civile (ENAC) qui forme des pilotes de ligne de l'aviation commerciale, se trouve en tête de la liste du GEPI.

Les écoles d'hydro en entrant tardivement dans le circuit, devront gravir les rangs de ce classement. Il est à souhaiter qu'au bout de quelques années de présence, leur attractivité lisibilité les place en tête de classement et ce d'autant plus qu'une émulation interne au sous-groupe des EMM, permettra aux élèves admis de les choisir non à raison de leur localisation géographique, mais en fonction de leur notoriété sur le marché du travail.

Dans cette attente, même mal placées dans le classement des écoles du concours commun, les écoles d'hydro seront accessibles et connues « au moins par curiosité » des milliers de candidats qui s'y présentent chaque année.

L'adhésion à une telle banque de notes se négocie. Elle a un coût. L'enseignement maritime devra participer à l'organisation des concours en finançant sa quote-part et en apportant la participation de son corps professoral au processus de sélection de l'admissibilité (écrit). Dans la pratique, les notes des épreuves écrites communes données aux candidats sont affectées de coefficients propres à chaque école du GEPI qui, chacune, construit ainsi sa propre liste d'admissibilité.

Les entrées sur concours peuvent être également complétées, par des entrées sur dossier d'étudiants (bac +1 ou +2, détenteurs de modules « reconnus d'intérêt maritime », et de professionnels, VAE...). Rappelons que les candidats bac + 2, actuellement admis sur titre en filière A, ne peuvent entrer qu'en première année⁵. La nouvelle organisation pourra alors logiquement faire valider certains modules acquis antérieurement pris en compte dans le cursus des formations modulaires maritimes.

Dans l'attente de l'admission des EMM dans une banque de notes, pourquoi ne pas essayer ce que font certaines écoles à savoir :

- admission sur dossier (niveau bac, y compris certains bacs STI),
- dossier complété par un oral pour les cas moins évidents.

Adapter le statut des écoles

Il y a assez de modèles existants dans nombre d'écoles qui ont une gouvernance forte avec une grande autonomie de développement et de mobilité pédagogique. Le statut des EMM et de leur corps professoral doit s'adapter en conséquence. Trois axes sont à promouvoir :

- dénomination et statut d'EPCSCP,
- réimmersion professionnelle systématique des professeurs du « cœur de métier » pour garantir l'adéquation de leurs compétences aux évolutions techniques et juridiques rapides de la conduite des navires,
- développement dans le corps professoral des compétences complémentaires, contractuelles indispensables.

Quelques aménagements récents des textes régissant ces établissements de formation ont permis que ceux-ci ne soient plus uniquement voués à la formation des officiers navigants. Cela a conduit l'EMM de Marseille à participer à un *master en business administration* (MBA) à Marseille, et l'EMM du Havre à une formation d'expert maritime.

L'ouverture sur des formations modulaires sera une structure d'accueil coopérante non seulement acceptée, mais certainement recherchée si le dispositif évite d'entrer en concurrence directe avec des organismes de formation existants, en offrant des formations « complètes » type logistique... dans tous les secteurs de l'économie maritime.

⁵ Dans les grandes écoles du modèle École nationale supérieure des techniques avancées (ENSTA), les élèves peuvent entrer en première, seconde ou dernière années... NDR