

## Introduction à la session sur l'attractivité de la formation et des métiers maritimes à la table ronde du 31 janvier 2008

Francis Vallat  
Président de l'Institut Français de la Mer

*L'introduction à cette partie des débats a été faite sous la forme de « bullet points », conçus pour amener les différentes interventions et lancer des piste de discussions. Il ne s'agit donc pas d'un document de nature « magistrale » prétendant épuiser le sujet. Qui plus est, il s'agit de considérations faites à titre personnel, après les travaux animés, coordonnés ou reçus par l'Institut Français de la Mer et le Cluster maritime français mais qui n'engagent aucunement ces deux institutions. La rédaction*

### *La réponse par le budget*

On entend souvent dire que sans l'affectation de moyens supplémentaires puissants à la formation maritime supérieure, le problème de son attractivité ne sera pas résolu. Or « payer plus si nécessaire » n'est pas fatalement irréaliste. En effet les opérateurs divers issus du privé, dont probablement les armateurs conscients de leurs responsabilités (qualité, sécurité), conscients aussi des pressions du marché (qui objectivement ne sont plus antisociales) et enfin conscients de la valeur de leurs outils sophistiqués, sont prêts ou le seront demain à prendre leur part, qu'il s'agisse de la rémunération raisonnable des navigants, de leur participation croissante à des partenariats publics-privés, de bourses renouvelées... Ils le seront d'ailleurs d'autant plus qu'ils ont engagé ou engagent toujours plus d'argent, d'énergie et de temps dans des formations lointaines, complexes et culturellement différentes. Or ces dernières sont et vont probablement devenir de moins en moins performantes ou plutôt « intéressantes » - en coût comme en efficacité - par rapport à des efforts similaires, voire même plus importants, « chez nous ». Il y a donc là une

## 31 janvier 2008 - journée de l'enseignement maritime *Attractivité de la formation et des métiers maritimes*

---

opportunité et un atout potentiel à ne pas négliger à l'heure où l'appel aux deniers publics ne peut être que limité.

Mais les opérateurs privés voudront avoir ce que les Anglais appellent *value for money*, autrement dit, ils voudront que l'argent soit bien (mieux) dépensé. Il faut donc les convaincre, eux aussi – tout autant qu'il est nécessaire de séduire des candidats – et les attirer par un système crédible et ouvert, vers les partenariats et le soutien à l'enseignement public maritime. Il le faut aussi pour qu'ils ne concentrent pas demain leurs efforts sur des écoles privées, nationales ou européennes (même et probablement surtout si ces dernières seront probablement incontournables du fait de l'énormité des besoins).

### *Le respect de contraintes*

L'attractivité suppose le respect d'un certain nombre de contraintes, parmi lesquelles :

- La cohérence : Elle est indispensable en particulier entre le traitement des questions d'une part à court terme et d'autre part à moyen terme. Et ce défi a tout pour être contradictoire. De fait l'objectif, au minimum à moyen terme, est bien celui d'un enseignement maritime supérieur rénové et performant, mais il y a aussi un besoin immédiat « sur le terrain » d'officiers STCW (*standards of training, certification and watchkeeping for seafarers*) de niveau chef de quart (et par ailleurs de marins qualifiés dont on ne parle jamais). Or il ne faut pas que les mesures d'urgence envisagées ou prises pour les besoins immédiats, et qui sont à la fois indispensables et finalement assez simples (formations plus courtes et monovalentes), le soient au détriment de ceux qui font l'effort des formations actuelles plus complexes, plus longues ou que l'on voudra attirer vers les formations futures les plus achevées. Il ne faut pas non plus créer une concurrence à l'autre extrême avec d'autres filières plus modestes (pêche, plaisance, petit commerce). Il y a, par exemple, une équation difficile à résoudre « au commerce » entre les dix ans (!) qui sont aujourd'hui nécessaires pour arriver à être commandant ou chef, et les six ou huit via les filières STCW. C'est un sujet qu'il faudra traiter.

- La simplicité, ou en tout cas la simplification : Par exemple au niveau des formations d'officiers existantes, il ne faut pas compliquer le maquis actuel mais simplifier. On pourrait ainsi garder les diplômes ou même les filières actuelles, mais en modernisant les méthodes et en assouplissant les cursus grâce aux passerelles permises par les systèmes de modules (voir infra).

- Les compléments indispensables : Pour que l'attractivité soit maintenue au fil des années il faut absolument un vrai et permanent « observatoire de l'emploi et de la formation », un outil de gestion et du suivi de carrière, de façon à ce que ceux qui s'engagent sachent que leurs chances d'évoluer toute leur vie (y compris via des allers-retours terre-mer) sont réelles. En fait, c'est déjà le cas aujourd'hui (aucun officier n'ayant du mal à trouver un emploi à terre lorsqu'il en décide) mais malgré tout cette crainte subjective est un fait qu'il faut traiter.

## 31 janvier 2008 - journée de l'enseignement maritime

### *Attractivité de la formation et des métiers maritimes*

---

#### *Les grandes lignes*

Des conditions « sine qua non » semblent se dégager, définissant le contour de quelques grandes lignes utiles :

- Il faut aller vers le système européen LMD (licence, *master*, doctorat (éventuellement en s'inspirant de l'expérience réussie par l'École Navale), ceci s'inscrivant dans une recherche globale de correspondance avec les différents niveaux du système d'enseignement général.

- Pour être LMD, et en plus d'une taille de structure permettant la recherche, le système de modules semestriels et de leurs crédits paraît incontournable... et approprié. À titre de pistes indicatives on pourrait envisager des modules communs passerelle-machine au tout départ (moule commun pour tous les officiers), puis des modules monovalents pont ou machine, et enfin des modules supplémentaires (facultatifs) ou des combinaisons de modules permettant d'acquérir volontairement la polyvalence (qui deviendrait ainsi une vraie filière d'excellence avec habilitation de la commission des titres d'ingénieur - CTI), voire d'aller jusqu'aux niveaux élevés de différentes formations : *master* bien sûr, mais aussi doctorat et autres diplômes utiles aux professions paramaritimes<sup>1</sup> (à l'heure de la marinisation des métiers) et sachant que dans certains secteurs à un poste de navigant correspondent sept postes à terre. De même, on pourrait envisager des « modules semestriels » de remise à niveau pour le retour à la mer de ceux qui le veulent après quelques années passées à terre.

Il est important de souligner qu'un tel système (intégré dans le schéma européen LMD/CTI) permettrait :

- des échanges simplifiés avec les écoles maritimes étrangères (par module) ;
- l'accueil d'étudiants étrangers seulement dans certains modules (actuellement impossible) ;
- la reconnaissance STCW plus aisée de certains modules ;
- le maintien « apaisé » et pérenne de la polyvalence par et pour ceux qui comptent bien l'exercer ou l'utiliser ;
- l'intégration des formations dans une logique de *cluster* par le décroisement possible des parcours de formation, sans menacer pour autant les filières particulières (de proximité) auxquelles s'intéressent beaucoup les populations locales (pêche par exemple) ;
- et aussi, ce qui est très important, le couplage avec le système de « banque de notes », multipliant quasiment à l'infini les lieux d'examen (au lieu des cinq lieux de concours actuels, ce qui contribue encore à limiter les candidats pour des raisons de disponibilité et/ou financières).

Il faut que les armateurs s'engagent dans et pour les formations dispensées, ce qui suppose :

- les PPP (déjà cités) avec les entreprises (exemples actuels à Marseille avec la CMA-CGM, Bourbon, ou au Havre avec le nouveau diplôme d'expert maritime) ;
- l'autonomie d'organisation (différente de l'indépendance !)

<sup>1</sup> Voir formation et diplômes possibles dans les annexes du rapport du Cluster maritime français « *Vers une académie universitaire maritime ?* » disponible sur [www.cluster-maritime.fr](http://www.cluster-maritime.fr).

## 31 janvier 2008 - journée de l'enseignement maritime

### *Attractivité de la formation et des métiers maritimes*

---

- des équipes pédagogiques ouvertes ;
- la motivation et la «foi» des professeurs de l'enseignement maritime.

Une concentration permettant prestige, ouverture organisée et meilleure utilisation des moyens est probablement indispensable :

- L'objectif pourrait être la création de pôles de formation supérieure offrant des qualifications reconnues pour différents métiers maritimes (en plus des officiers de la marine marchande bien sûr).
- Il s'agirait de constituer de grands centres de formation et de recherche, partenaires de tous les acteurs économiques et régaliens, et membres d'un réseau européen (les reliant à d'autres entités à la fois concurrentes et partenaires), car l'ouverture internationale est essentielle pour les jumelages et les échanges (accès « proactif » au programme Erasmus).

Des aspects apparemment subsidiaires mais qui en fait ont une grande importance, ne sont pas à négliger, par exemple :

- Obtenir pour les familles, comprenant au moins un navigant, ce que la Défense a obtenu pour les marins des sous-marins nucléaires (qui ne sont pas en mer plus longtemps que les marins de commerce embarqués au long cours sur les navires de charge ou les paquebots), par exemple, une priorité dans les crèches, mesure sûrement efficace au vu de ce que l'on appelle communément « le syndrome du deuxième enfant ».
- Parler positivement de ceux qui aiment ce métier, y compris ses particularités, et qui ont l'ambition d'y rester toute leur vie. Autrement dit, ne pas présupposer qu'une vie professionnelle réussie suppose un changement de carrière, ne pas dévaloriser - au nom des carrières courtes - la notion de vie entière de navigant.
- Faire attention aux appellations : ne pas mettre en valeur outrageusement la ou les filières académiques (en soi la nomenclature filière 2 ou officier de 2<sup>e</sup> classe, c'est péjoratif !).
- Dans le même esprit ne pas mépriser - mais au contraire mettre beaucoup plus en valeur, et rendre enfin opérationnelle - la voie potentiellement très riche de la valorisation des acquis professionnels...

En conséquence, il faut aborder de front quelques sujets sensibles et réaliser qu'aucune réforme ne marchera si les tabous ne sont pas abordés franchement, par exemple, celui concernant la nécessaire remotivation des professeurs de l'enseignement maritime, qui elle-même suppose pour eux bien des éclaircissements, tels un minimum de visibilité sur leur statut, un élargissement et une ouverture des équipes pédagogiques (au delà des matières touchant directement à la navigation et aux navires), des moyens accrus mais aussi un contrôle de qualité sérieux, et là encore probablement des sites plus concentrés...



**I**l y a quinze ans, en pleine crise puisque c'est le chômage des navigants qui sévissait, et alors que j'étais armateur, je disais et écrivais qu'il fallait tout faire pour garder notre filière de formation maritime. Tous simplement car un jour (ça paraissait fou) les écarts de coûts - avec les Philippins ou autres - se compenseraient naturellement sur le marché tandis que pèseraient de plus en plus les paramètres sécurité et qualité et/ou le souci de confier les navires à des mains fiables. Or on n'y est pas encore mais on y va !

## 31 janvier 2008 - journée de l'enseignement maritime

### *Attractivité de la formation et des métiers maritimes*

---

Il est donc temps de faire savoir plus que jamais les côtés passionnants du métier de navigant : la mer bien sûr mais aussi la technicité de haut niveau, l'ouverture internationale, les responsabilités (très) importantes, l'aventure humaine à bord, le management particulier, l'appartenance à un monde solidaire, les longues présences de disponibilité à terre, et surtout une « garantie » d'emploi unique (au surplus dans un contexte permettant en plus aux « marins » de bénéficier des avantages que fonctions et responsabilités justifient raisonnablement : rémunération, statut fiscal).

Au fond, on en revient toujours au même. Il faut pour se donner les moyens de l'attractivité que l'enseignement supérieur maritime respecte les cinq principes de tout enseignement supérieur : identité forte ; autonomie de l'organisation, de la pédagogie et des moyens ; appel à de nombreuses personnalités extérieures ; gouvernement fort ; taille critique.

Or à l'heure actuelle, seul le premier de ces principes est respecté (l'identité) et un seul est la condition de tous les autres (la taille critique) d'où la nécessité de regrouper et reconcentrer les moyens, de façon à constituer un ou des pôles d'excellence, pluridisciplinaires, au rayonnement national et international, couvrant la formation des navigants mais aussi celle des différents métiers du *shipping*. Car à 1 000 élèves (ce qui ne représente même pas une petite école de commerce) on ne peut quasiment rien faire de plus que ce qui se fait aujourd'hui, qui est devenu à la fois inadapté et insuffisant. Et puis il serait irresponsable de ne pas rechercher les économies d'échelle à réaliser (locaux, équipements lourds, simulateurs...) permettant à elles seules de financer un nombre d'élèves supplémentaires dont la France, mais aussi le monde ont besoin, ce qui peut être un atout déterminant pour notre pays.