

De la formation maritime dans les îles françaises ultra-marines ... fruit d'une plongée en des abîmes inexplorés

Omer Bégarin, Valère Moulin, Anne-Clémence Valentin

Président du Groupement de développement économique Guadeloupe Karaïbe des TPE

Administrateur de l'ENIM, patron marin pêcheur

Présidente de la Ligue de Guadeloupe des Sociétés d'Aviron

C'est en ouvrant des voies nouvelles et en proposant des idées inexplorées que nous ferons avancer la France Maritime. Ces quelques réflexions de la rédaction sont destinées à alimenter un débat sur la proposition faite dans cet article qui paraît très intéressante et qui mérite d'être étudiée.

Certes, le déficit mondial d'officiers annoncé depuis 10 ans pour 10 ans plus tard, recule d'année en année. Du seul point de vue quantitatif, cette perspective est donc à pondérer : d'une part, la croissance de la taille moyenne des navires et leur automatisation diminue la croissance de la demande ; d'autre part, les capacités de formation d'officiers dans le monde croissent et augmentent l'offre. Par contre, il est certain que le transport maritime a et aura toujours besoin d'officiers de qualité et que cette qualité sera de plus en plus recherchée. C'est sur ce besoin de qualité plutôt que sur un besoin de masse que l'Institut Français de la Mer donne la priorité aux formations qui sont proposées à nos jeunes

Une formation de qualité comportant une part importante de télé-enseignement et d'apprentissage en ligne n'est, à ce jour, démontrée qu'en couplage avec le tutorat embarqué. Toute la question en France serait de dégager des capacités d'embarquement pour ces élèves officiers. La flotte française contrôlée ne dispose que de 404 passerelles au 1^{er} janvier 2010 contre 1 968 pour la flotte norvégienne, 940 pour la flotte danoise, 794 pour la flotte britannique (source CNUCED).

Il est à remarquer que, dans les formations proposées par l'École nationale

supérieure maritime (ENSM), existent déjà des cursus en 2 ans, pour obtenir des brevets STCW d'officier chef de quart passerelle et d'officier chef de quart machine dont la mise en œuvre dans les départements d'outre-mer pourrait être envisagée en combinaison avec l'apprentissage en ligne.

L'expérience concernant ces formations est courte. La problématique est celle du caractère cyclique des débouchés : des armateurs ont beaucoup poussé à mettre en place la formation chef de quart passerelle, il y a trois ans, lorsqu'ils avaient beaucoup de mal à prévoir l'armement de leurs nombreux navires en commande. La crise de 2008 est passée par là : la demande de brevets s'est alors fortement contractée et il n'y aura pas de classe de première année ouverte pour ce cursus à la prochaine rentrée.

Grâce à la polyvalence, les élèves de l'ENSM, en même temps qu'ils apprennent le métier de navigant, acquièrent les bases techniques non spécialisées qui facilitent leur reconversion ultérieure. De la sorte, indépendamment de la conjoncture du transport maritime, il y a une évaporation régulière qui justifie la formation tout aussi régulière d'un assez grand nombre de jeunes.

La filière chef de quart, plus spécialisée, n'offre probablement pas une reconversion aussi facile. Pour peu que les armements gèrent séparément ces deux filières, les débouchés de chef de quart seront plus sensibles à la conjoncture. Cette filière ne se justifie pleinement que si des passerelles adéquates existent pour que les meilleurs de ces chefs de quart rejoignent la filière de commandement au travers d'un cycle de formation réaliste et de qualité.
La rédaction

Le Grenelle de la Mer a été l'occasion d'interpeller le monde maritime français et de l'interroger sur son devenir et ses ambitions au regard des gageures du XXI^e siècle. La Guadeloupe a répondu présente comme les autres départements d'outre-mer à ce grand déballage. Mais peut-être aurait-il fallu s'interroger au préalable sur la question de savoir si « nos possessions ultra-marines » étaient entrées dans le XX^e siècle avant de se préoccuper de leur devenir maritime au XXI^e siècle ?

Avant comme après 1848, une histoire maritime sans avenir

Un douloureux constat est à faire. Quand en 1848, l'Alsacien Victor Schœlcher abolit l'esclavage aux Antilles, il pensait candidement libérer les populations noires de leur état de servilité et par la même, leur ouvrir la porte à toutes les professions qui, jusqu'à cette date, leur étaient fermées. Il s'exerça donc à briser les chaînes de tous les métiers ne sachant pas qu'il se limitait aux seuls métiers de terre. Savait-il que Platon - si tant est qu'il en soit l'auteur - avait sans doute raison : « *Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer.* »

Rappelons qu'au temps de l'esclavage, les nègres étaient interdits d'aller sur la mer. Venus enchaînés par l'océan, ils ne pouvaient y retourner sans chaînes... Les rares qui s'y aventuraient - transgressant le Code noir - se faisaient appeler « nègres marrons » pour éviter qu'on n'ait à les baptiser « nègres marins ». Les seuls pêcheurs des Antilles étaient comme le rappellent les salles maritimes du musée du Fort Napoléon

sur la Terre-de-Haut des Saintes, de pauvres aventuriers venus des provinces maritimes de France.

Situation de la formation maritime dans les départements d'outre-mer

D'après la brochure de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, il existe présentement quatre établissements formant des marins dans les départements d'outre-mer :

- École d'apprentissage maritime Trinité Martinique,
- Lycée professionnel Blanchet Guadeloupe - Institut régional de pêche et de marine Gourbeyre,
- École d'apprentissage maritime Le Port La Réunion,
- Centre de formation maritime Dzaoudzi Mayotte.

Principalement axés sur la formation des personnels armant les navires de pêche côtière, ces établissements forment au commerce au seul niveau du certificat d'initiation nautique. On peut y ajouter l'International Yacht Training Caribbean Office du Mari-got à Saint-Martin, agréé par la Maritime and Coastguard Agency britannique, qui forme des personnels de conduite des navires de plaisance professionnelle de - de 200 UMS.

Ces formations ouvrent sur des qualifications permettant d'être embauché comme matelot sur des navires de commerce de plus de 3 000 UMS. Elles n'ouvrent pas sur de véritables débouchés. Cette catégorie de personnel connaît un chômage structurel bien connu dès avant la crise économique de 2008. Alors que l'armement international au commerce manque d'officiers, il existe sur le marché un excédent de matelots. Par ailleurs, les matelots français (et donc l'emploi maritime à ce niveau de compétence) sont victimes d'une concurrence « déloyale » de la part des matelots philippins, indiens ou chinois, en raison de leur salaire mensuel brut (1 300 €) supérieur de 40 % au salaire brut aux normes OIT de leurs compétiteurs (US \$ 957). Ce différentiel disparaît au niveau des officiers, la pénurie conduisant les armements à les rémunérer à un taux très supérieur à celui des normes OIT.

Depuis le 27 avril 1848, l'administration maritime semble ignorer que l'abolition de l'esclavage laisse dorénavant à tout citoyen des départements ultra-marins la liberté de prendre la mer s'il le souhaite¹. Chacun sait que pour prendre la mer un minimum de formation maritime est indispensable. Certes, il arrive que l'on forme quelques matelots au commerce dans nos îles écartées.

Mais rien, à ce jour, n'est conçu pour former au métier d'officier ou de capitaine

¹ Cette assertion peut sembler injuste si elle n'était corroborée par des documents officiels. La lecture du rapport « L'emploi dans la marine marchande au 31 décembre 2008 » publiée en février 2010 par l'OPMQSTM dans sa rubrique : « Évolution de l'emploi entre 2005 et 2008 par registre d'immatriculation et par secteur d'activité. » nous apprend : « Passés de 6 847 à 6 291 marins, la proportion globale des marins français naviguant au registre Métropolitain diminue entre 2005 et 2008 de 8 points... Cette baisse de la proportion globale des marins français inscrits au premier registre se réalise au profit de l'emploi des marins sous RIF. » Les registres des ports des DOM sont en conséquence oblitérés, noyés ou inconnus des fonctionnaires qui ont validé ce rapport.

au commerce dans les départements les plus maritimes de la France, à savoir ses départements insulaires. Les seules voies ouvertes aux jeunes bacheliers antillais s'ils refusent de se voir cantonner au destin de « nègre sur le *Narcisse* », à exercer des métiers de graisseur ou de lave-pont, sont soit de traverser l'Atlantique pour intégrer une des trois écoles hexagonales de la marine marchande, soit de s'expatrier dans des instituts américains plus proches de langue espagnole ou anglaise.

Cet avenir bouché ouvre sur une alternative. La première branche, la plus accessible est le maintien du statu quo par le lancement d'une grande campagne de promotion des métiers de la mer : « *Si vous désirez valoriser une vocation maritime, ne naissez pas dans une île !* » Fermons cette voie !

Un passage inexploré sur la route des tropiques

La seconde branche, la plus difficile mais la plus prometteuse, est de créer une filière de formation d'officiers STCW² outre-mer. Sa justification s'impose. Le Lloyd's List du 1^{er} décembre 2010 constate : « *The gap between supply and demand for officers could reach as high as 11 % by 2015, equivalent to a shortage of over 60,000 officers worldwide, causing severe problems for the industry as economic conditions improve.* » Si ce constat s'avère exact et il est difficile de le mettre en doute, alors même que les personnels d'exécution connaissent un chômage frictionnel de longue durée au niveau mondial, leur métier tendant à disparaître, il existe pour nos départements insulaires une fenêtre d'opportunité sur laquelle il faut jouer rapidement : former des officiers. Les premiers arrivés seront les premiers servis. Selon la brochure de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans le secteur du transport maritime (OPMQSTM) « L'emploi dans la marine marchande au 31 décembre 2008 - n°1 - février 2010 », les effectifs des personnels français embarqués au commerce international (hors transports de passagers et activités portuaires) sont de 3 090. 65 % d'entre eux sont des officiers et cette proportion ne fait que croître depuis un demi-siècle. L'OPMQSTM qui n'aborde pas la problématique du métier de marin comme celle du métier où se rencontre la plus forte proportion mondiale d'expatriés, confirme ce constat pour l'emploi de marins français par les seules entreprises de transport maritime françaises : « *78 % des besoins recensés en 2009 concernent le personnel d'encadrement (563) et 22 % le personnel de maîtrise et d'exécution (157). Les officiers pont sont les plus recherchés par les armements interrogés puisqu'ils constituent 30 % du total des besoins, suivis des officiers polyvalents (27 %) et des officiers machine (18 %).* » Si un effort de formation important n'est pas entrepris en France dans les prochaines années, en 2015, la population française d'officiers de la marine marchande employée au commerce international représentera au mieux 6 % des effectifs mondiaux. Une nation aussi maritime que la nôtre - avec une zone économique exclusive de 11 millions de km², la seconde au monde - peut-elle se permettre de négliger à ce point ce secteur stratégique de l'économie mondialisée ? L'atout ultra-marin est une chance pour notre pays. Faut-il encore le jouer !

Les métiers de la mer et plus particulièrement celui d'officier de conduite des 2 *Standards of Training, Certification and Watchkeeping*. NDR

navires font partie intégrante des enjeux du Grenelle de la Mer et de l'avenir économique de nos collectivités d'outre-mer. Méconnus souvent des Métropolitains, nos départements d'outre-mer (DOM) sont à la recherche d'activités de diversification. Le sous-emploi chronique (le taux de chômage reste toujours supérieur à 20 % de la population active) contraint trop de nos jeunes à « s'ex-îler » en métropole alors même que la mer ultra-marine est sous-exploitée. La mer est pour nous Domiens, le principal facteur potentiel de création de richesses et de développement de l'emploi au titre du commerce, de la pêche, du tourisme et de l'exploitation des richesses minières et énergétiques marines.

C'est en développant leurs activités maritimes et donc les formations aux métiers de la mer que nos collectivités - aujourd'hui beaucoup trop assistées, sinon maintenues en situation d'assistance obligée - sortiront du cercle vicieux de « l'ultra-chômage ».

Les propos de Vidiadhar Surajprasad Naipaul dans *Magic Seeds* s'applique à la problématique de la formation maritime dans les DOM : « *It is wrong to have an ideal view of the world. That's where the mischief starts. That's where everything starts unravelling...* » L'unique filière métropolitaine actuelle de formation d'officiers STCW est basée sur trois principes : une longue durée (bac + 5), une mission d'excellence (délivrance simultanée d'un diplôme d'ingénieur) et un cycle de formation réservé aux populations scolaires. La filière de formation d'officiers STCW outre-mer relèverait d'une démarche complémentaire. Loin de s'aventurer vers l'invention d'un projet pédagogique inconnu et en conséquence incertain, elle prendrait pour guide les modèles pédagogiques appliqués avec succès en mer des Caraïbes et en Scandinavie, à savoir celles d'une formation cursive. Un officier chef de quart STCW serait « produit » en deux ans. La scolarité se déroulerait à 90 % à la mer, les temps de navigation étant mis à profit par les élèves pour acquérir les connaissances pratiques et théoriques exigées de la délivrance des brevets STCW. Il ne s'agit pas de faire du STCW au rabais, ce qui serait rapidement dénoncé par les inspections de l'OMI. Il s'agit de faire du STCW de qualité irréprochable que nous dénommerions le climat aidant, « pur sucre » : le STCW, tout le STCW, rien que le STCW.

En aucun cas, par ailleurs, il ne faut enfermer les Domiens dans un système d'éducation en *closed shop* ; ils n'en veulent pas. L'accès sur dossier (diplômes) ou concours à ces établissements serait ouvert à tous : îlens ultra-marins ou non, presque îlens de Métropole, d'Europe et des Amériques, Caribéens dans la Caraïbe et Mascareignois dans les Mascareignes, jeunes bacheliers comme adultes au travail souhaitant par la formation continue changer de métier en cours de vie professionnelle³.

3 À ce titre, il s'agit d'innover en France, seul pays de l'Union européenne où il n'existe pas à ce jour de formation permanente en matière d'accès aux brevets STCW, en complétant la délivrance actuelle de brevets au titre de la valorisation des acquis de l'expérience par l'ouverture d'une formation au métier d'officier de la marine marchande à des actifs issus d'autres branches souhaitant changer de voie entre 20 et 55 ans. Cette possibilité n'est actuellement offerte à nos compatriotes que dans des systèmes de formation étrangers à Anvers notamment où il existe une section francophone.

Un cursus de formation innovant

Comment conduire l'implantation d'une structure ultra-marine de formation d'officiers de la marine marchande ? Deux méthodes alternatives sont possibles. La première est de partir de l'expérience métropolitaine. Celle-ci est en pleine mutation. Avec la fusion des quatre Écoles de la marine marchande dans l'École nationale supérieure maritime, une véritable renaissance est engagée à laquelle il faut souhaiter plein succès. Cette ambition centralisatrice conduite au profit d'un cycle de formation universitaire aboutissant à la délivrance d'un diplôme d'ingénieur est une nécessité pour un grand pays comme la France qui se doit de former une élite de haut niveau.



Port autonome de la Guadeloupe à Jarry (Basse Terre)

La démarche insulaire (d'îliens, les pieds dans l'eau) est celle d'une formation d'officiers limitée à la délivrance de brevets de « conducteurs de navire ». L'ambition n'est pas de même niveau. Elle vise seulement à donner aux élèves la ou les qualifications qui leur permettent d'accéder à des métiers dont une grave pénurie mondiale est attendue. Le brevet STCW, dans ces conditions, devrait avoir un coût de production sans commune mesure avec celui d'un ingénieur ENSM. L'organisation de la formation ne peut pas en conséquence être tirée de l'acquis métropolitain.

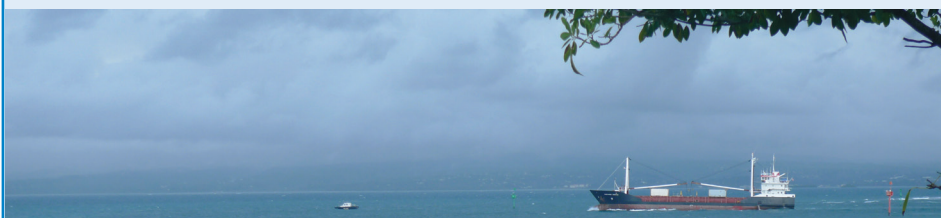
Le « Centre ultra-marin de délivrance des brevets STCW » à créer pourrait être composé de deux établissements de formation à la conduite des navires, le premier implanté dans les Caraïbes, la Guadeloupe à nos yeux dispose d'une situation idéale, le second dans l'Océan Indien, à la Réunion. Il serait en mesure de produire de l'ordre d'une centaine de lieutenants par promotion. Les établissements seraient des structures légères, se limitant à des unités spécialisées intégrées au campus de Fouillole de l'Université des Antilles et de la Guyane (UAG) et à l'Université de la Réunion. Leur conseil

d'administration associerait à l'État et aux Régions, des partenaires professionnels : armements maritimes et autorités portuaires.

L'organisation scolaire reposerait sur un dispositif d'embarquement des

Vers un navire adapté à la formation des cadres navigants

Il s'agit de concevoir l'aménagement des locaux vie des navires « instructeurs » qui sont des navires en exploitation commerciale afin d'y héberger un nombre d'élèves à déterminer probablement entre 3 et 10 selon la taille du navire, de faire en sorte que les cabines élèves soient équipées en liaisons internet sur le réseau Inmarsat du navire ou sur un réseau dédié. Un local commun, un carré par exemple, serait utilisé en salle collective de cours avec vidéoprojecteur et équipement de vidéoconférence (caméras, microphones et sonorisation) ou d'examen pour les contrôles de connaissance.



Le suivi du cursus scolaire et les épreuves de contrôle seraient effectués en temps réel à partir des établissements scolaires à terre. Les cours magistraux et travaux dirigés seraient donnés à partir de ces établissements en vidéoconférence. Des exercices sur simulateurs seraient conduits sur l'informatique du navire instructeur. Ainsi, l'apprentissage au GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) serait fait en situation réelle sur le pupitre GMDSS du bord en liaison éventuellement avec un instructeur à terre connecté en vidéoconférence.

La planification des cours serait établie en relation avec la route commerciale du navire. Si par exemple, un porte-conteneurs « instructeur » opère sur une ligne est-ouest tour du monde, les tronçons du parcours de plus de mille milles seraient employés à des cours théoriques, étant entendu que les élèves feront le quart au rythme normal du navire. Au contraire, sur des parcours à escales rapprochées comme le *range* Nord Europe, la formation pratique l'emporterait avec le « simulateur réel » que représentent les manœuvres portuaires répétées.

élèves sur les navires armés au commerce, opérés par les entreprises maritimes reconnues comme appartenant du fait de leur gestion au niveau de qualité le plus élevé, celui des listes blanches des mémorandums de Paris et de Tokyo⁴. Les navires formant des élèves seraient équipés d'un matériel pédagogique adapté⁵ à base de technologies de

⁴ En priorité seraient sélectionnés des armements desservant régulièrement les DOM ou ayant des liens organiques avec eux.

⁵ Le Service commun des TIC pour l'enseignement (TICE) en charge de la politique générale de l'UAG en matière de TICE et d'EOAD (enseignement ouvert et à distance) serait appelé à contribution pour assister la conception technique du cycle de formation aux brevets STCW.

l'information et de la communication (TIC). Les officiers navigants des compagnies qui accueilleraient des élèves sur leurs navires seront invités sur la base du volontariat à devenir officiers « instructeurs ». Les cours seraient donnés en langues française et anglaise ce qui impliquerait que les officiers « instructeurs » des bords maîtrisent parfaitement l'une ou l'autre de ces langues.



Port de commerce de Deshaies

Une fois leur candidature agréée, un séminaire d'initiation pédagogique leur donnerait les bases nécessaires à leur fonction d'instructeur. Les établissements de formation les rémunéreraient à la vacation. La collation des unités de valeur nécessaires à l'obtention des brevets STCW serait faite par le Centre sous le contrôle de l'Inspection générale de l'enseignement maritime.

Pour conduire la mise en place de cette formation, le gouvernement pourrait désigner une *task force* aussi légère que possible. Elle aurait six mois pour étudier la faisabilité et proposer une formalisation organique et fonctionnelle du centre ultramarin de délivrance des brevets STCW. Si la décision de *go - no go* est favorable au lancement du projet, cette *task force* conditionnée en considérations des conclusions de la première étape aurait six autres mois pour mettre en œuvre le projet et organiser le recrutement de la première promotion d'élèves officiers.



Rade des Saintes

Pour la première étape, cette *task force* se limiterait à une mission conduite à partir d'un département d'outre-mer (pourquoi pas la Guadeloupe d'où serait issu le coordonnateur ?). Elle serait composée, outre du coordonnateur, de trois « experts », un en matière de formation maritime, officier de la marine - en activité ou jeune retraité - ayant une expérience d'instructeur, un spécialiste du télé-enseignement, un administratif à compétence financière. Le cahier des charges de cette mission serait d'étudier les expériences conduites à la Jamaïque, à Trinité-&-Tobago et en Norvège dans le domaine de la délivrance des brevets STCW, de s'appuyer sur l'expertise du conseiller régional de l'Organisation maritime internationale basé à Port of Spain (Trinité-&-Tobago), de classer les modules d'enseignement de chaque brevet STCW par dispositif technique de formation⁶, de faire une étude de marché sur le nombre d'élèves susceptibles chaque année de suivre cette filière et enfin de faire un compte prévisionnel sur le coût initial de lancement du projet et sur le coût annuel de fonctionnement.

6 La délivrance de brevets polyvalents pont - machine serait éventuellement étudiée mais séparément sans que sa faisabilité ne conditionne le projet.