



Date 12 Décembre 2016
Réf : GT rénovation BAC M.

Rénovation des bacs professionnels maritimes

Les formations de niveau baccalauréat dans l'enseignement maritime sont récentes. Elles ont vu le jour en 2005 à titre expérimental dans le Finistère pour le bac CGEM et dans les Côtes d'Armor pour le bac EMM. Ces formations maritimes sur deux années faisaient alors suite à deux années de BEPM. L'attribution de brevets maritimes associés, à chaque niveau de formation, avait pour principal intérêt de limiter les arrêts dans la carrière du navigant qui devaient jusqu'alors s'inscrire en formation continue pour prendre des responsabilités. Bien sûr, l'expérience professionnelle étant indispensable, un temps de navigation a été imposé afin de valider les brevets. Cette obligation d'embarquement est une information trop souvent négligée lors de la promotion des métiers maritimes dans les forums d'orientation. Il faut une reconnaissance de la part des professionnels pour se voir attribuer ces responsabilités à bord et l'on n'est pas officier (ou patron de pêche) à la sortie de l'école. Les référentiels de bac pro ont servi de base à la rédaction des référentiels de la formation pour adulte. Le référentiel de capitaine 500 est un « copier-coller » du bac CGEM.

La rénovation de la voie professionnelle engagée en 2009 par les politiques publiques visait à promouvoir l'enseignement professionnel en alignant son cursus sur les autres voies de formation, ouvrant ainsi son accès à un large public de collégiens qui pourraient s'y engager en ayant la possibilité d'entrer dans le monde du travail avec un bac pro obtenu en 3 ans. Cela s'est traduit au sein de notre réseau par une généralisation des bacs pros maritimes à l'ensemble des LPM. L'enseignement maritime a cessé d'être marginalisé. Les formations sont devenues plus attrayantes. Cependant, le bac pro en 3 ans s'est traduit sur le terrain par une regrettable diminution des heures d'enseignement technique, préjudiciable à l'insertion professionnelle des jeunes. Les sessions pédagogiques menées en 2013 et 2014 à l'UCEM ont confirmé ces manquements notamment en bac CGEM option « commerce » (manque de matelotage) et en option « pêche » (manque de ramendage et de technique de pêche). On constate que ce sont dans ces mêmes spécialités que l'administration peine à recruter des enseignants.

Alors que s'ouvre cette année un nouveau chantier visant à réformer ces formations, **nous ne pouvons pas accepter que les matières techniques, qui sont le cœur du métier, soient une nouvelle fois amputées d'heures d'enseignement.**

Certains de nos élèves ont connu l'échec dans l'enseignement classique. **Les lycées professionnels maritimes leur offrent donc une autre manière de suivre des enseignements qui leur permet de renouer avec la réussite :**

- **en ne chargeant** pas les classes en particulier en enseignement général,
- **en les remotivant et en les aidant** à reprendre confiance en eux, grâce notamment aux domaines techniques et aux travaux pratiques qui sont nouveaux pour eux,
- **en « contextualisant »** les enseignements généraux, afin qu'ils perçoivent mieux leur utilité dans la vie professionnelle,
- **en évitant le désœuvrement** par l'accompagnement personnalisé, l'organisation des temps d'étude obligatoires, les activités périscolaires, ...

- **en prenant en compte** des contextes familiaux parfois compliqués.

Mais nous constatons également que beaucoup d'élèves intègrent les lycées maritimes avec un projet bien ficelé et une motivation pour un métier déjà bien établie. Cette motivation est souvent liée au passé professionnel familial («*Je serai mécanicien sur un ferry, mon oncle fait ça ...*»), ou encore lié à la zone géographique du futur marin («*Je veux pêcher le bar dans le Raz de Sein, j'habite Audierne*»). Quel serait l'intérêt d'une année pour se «**déterminer**» en classe de seconde ? Cela nous empêcherait de rentrer directement dans le cœur du métier grâce aux enseignements techniques. La diversité des connaissances techniques à acquérir pour accéder aux métiers de la mer est considérable. Un marin pêcheur se forme en océanographie physique et biologique, en matelotage et ramendage, en navigation, en gestion, en sécurité, en secourisme, en écologie et lutte contre les pollutions, en radio communication, en réglementation, en électronique embarquée, etc.... Et combien de particularités liées à la région fréquentée, aux types d'engins de pêche utilisés (dormants, traînants, tournants), au genre de navigation effectuée (petite pêche, pêche côtière hauturière ou grande pêche) ? La polyvalence doit se limiter au 250 kW et au certificat de matelot. **Une filière « pont » et une filière « machine » bien distinctes** doivent être maintenues. Elles sont sources de motivation pour le jeune et permettent une meilleure intégration lors des périodes de formation en entreprise.

Enseignement général : Au sujet de la « contextualisation », l'IGEM pourrait utilement fournir une documentation pédagogique, mettre en place des formations pour les enseignants de ces domaines et être plus claire dans les recommandations, parfois contradictoires, faites notamment lors des inspections.

Outils adaptés à la réalité du terrain : Les Conseils Régionaux, qui soutiennent la formation maritime, ont fait des investissements, parfois très lourds, pour les bacs pros et les BTS. Ces outils modernes et performants, particulièrement les bateaux écoles, les installations frigorifiques, les simulateurs de machine, de navigation ou de pêche doivent être utilisés pendant les heures de TP prévus aux référentiels. Ces investissements sont adaptés et prévus pour former de futurs officiers. Les adultes en formation continue, notamment les « Capitaine 200 », nous ont souvent reproché de n'avoir accès au simulateur que pour le module « Radar ». Les connaissances transversales (règles de barre, manœuvre, navigation) que permettent ce genre d'outil ne doivent pas être sous-estimées.

Projets pluridisciplinaires : Grâce à des enseignants engagés, les projets pédagogiques, que ce soit sous forme de voyages scolaires, de projets sportifs (comme le Défi des Ports de Pêche) ou autres (Olympiades des métiers, salons professionnels, ...) participent à l'épanouissement des élèves et à leur réussite. Les PPCP des bacs en 4 ans l'avaient mis en évidence. Le marin travaille à l'international et les voyages à l'étranger devraient être favorisés. Ils permettent aux élèves de pratiquer une langue étrangère et de s'ouvrir sur des cultures et des pratiques professionnelles différentes, ainsi que de nouer des relations fortes avec leurs homologues européens.

Périodes de formation en entreprises : Les stages embarqués sont indispensables à une bonne formation. Ils sont également source de motivation pour les élèves. Un stage de « **découverte** » avant la fin de la seconde est nécessaire. Dans l'enseignement agricole les élèves ont la possibilité d'effectuer deux semaines de stage durant les petites vacances scolaires. Nous sommes favorable à cela : 12 semaines de stage embarqué, c'est évidemment trop peu au regard de ce qui se fait dans les autres métiers (20 semaines de PFE en moyenne). Pour la répartition, les avis ne sont pas arrêtés. Certains enseignants, notamment ceux de « machine marine » pensent que le stage de troisième année devrait être plus long. Les pré-requis sont importants dans ce secteur : c'est en fin de cursus que l'élève a acquis suffisamment de connaissances exploitables à bord. Il est difficile d'embarquer des stagiaires en début d'année. La raison est bien évidemment les formations obligatoires STCW liées au sauvetage et la sécurité, mais pas uniquement. Les contraintes d'âge, notamment pour le

travail de nuit, les contraintes administratives (visite médicale à jour, absence de numéro d'identification de marin) compliquent également l'embarquement de jeunes. Par contre au printemps, ces problèmes sont résolus, le temps est plus clément et l'élève de seconde veut et doit embarquer. En « pont », une répartition en 3, 5, 6 (3 semaines en seconde, 5 en première et 6 en terminale) peut être la solution. La répartition 0, 6, 6 ne satisfait personne. Enfin, une personne ressource en charge de l'embarquement des stagiaires pour chaque quartier maritime devrait être parfaitement identifiée. Les contraintes administratives notamment pour les mineurs ne facilitent pas l'embarquement des jeunes.

Examens : On peut exploiter les semaines qui suivent l'examen pour positionner des formations modulaires. Ce sont deux semaines de cours (2 x 34 heures) de gagnées, sans incidence sur le temps total de formation, qui permettraient par exemple la réalisation de projets dans l'année. On peut aussi logiquement positionner l'examen aux mêmes dates qu'à l'Éducation Nationale.

Nous avons déjà maintes fois demandé un renforcement des exigences, pas pour le BEP M ou le BAC M, mais pour les prérogatives qui y sont associées. De plus, les CCF de la certification intermédiaire de BEP doivent être harmonisés avec l'examen du baccalauréat. Actuellement les intitulés et les groupes de matières sont différents suivant le niveau. Un travail de simplification est attendu par les équipes.

Heures de cours hebdomadaires : Les jeunes lycéens qui nous sont confiés ont besoin de plus de temps pour apprendre la mer, car ils sont moins expérimentés que les adultes qui fréquentent la FC. Nous avons maintes fois constaté les limites des formations modulaires ; vite assimilées, mais tout aussi vite oubliées. Copier-coller un référentiel de formation pour adulte et considérer que l'adolescent qui arrive dans nos établissements (sans expérience) va pouvoir assimiler le même programme dans le même laps de temps est une utopie. Nous ne comprenons pas ce qui justifierait un passage à une trentaine d'heures hebdomadaires. Nos référentiels ne sont pas estampillés « agriculture » mais bien « éducation nationale ». Sauf erreur de notre part, c'est donc l'arrêté du 12 juin 2015 (voir PJ) qui doit être pris en compte. Dans cet arrêté, il est prévu 32 heures et 2 heures 30 pour « **l'accompagnement personnalisé** », indispensable à la réussite scolaire et à l'égalité des chances. Encore conviendrait-il que les heures prévues d'accompagnement personnalisé ne servent pas de variable d'ajustement dans les DGH des établissements, qu'elles ne se résument pas à de simples dédoublements de classes et que les enseignants soient formés à de nouvelles méthodes d'accompagnement. De plus, nos élèves étant principalement internes, un passage à 30 ou 31 heures par semaine obligerait à augmenter le personnel de vie scolaire dans nos établissements. Nous sommes pour l'attractivité de nos formations, pas pour l'oisiveté. Et les formations STCW, qui ne sont pas exigées dans les autres métiers, justifient le **maintien du nombre d'heures hebdomadaires actuel**.

Accompagnement personnalisé : Chaque élève doit pouvoir bénéficier des 2,5 heures d'accompagnement personnalisé selon ses besoins (tutorat, soutien, module de consolidation,...), ce qui implique qu'elles figurent dans l'emploi du temps de l'élève et qu'elles soient affectées aux professeurs de la classe. En Seconde, l'accompagnement personnalisé peut permettre un travail individuel en rapport avec l'option. En Première, il peut servir à consacrer du temps aux élèves qui viennent de CAP et qui connaissent bien souvent des difficultés notamment en enseignement général. En Terminale, il peut permettre aux candidats à l'entrée en BTS d'améliorer leur niveau et aux élèves en difficulté de combler leurs lacunes avant l'examen.

Maintien des prérogatives : Les prérogatives du 3000 kW sont limitées à 200 milles des côtes et ne sont validées qu'après 36 mois de mer, soit 3 ans d'embarquement. Un 750 kW se fait en quatre mois de Formation Continue et il faudrait 3 ans pour atteindre ce niveau en Formation Initiale ? Nos jeunes manquent parfois d'expérience à la sortie de l'école, mais ils l'acquièrent par la suite. Certains adultes avec des niveaux de connaissance moindre obtiennent leurs brevets par VAE.

Nous sommes favorables à l'intégration du référentiel « Certificat de Matelot Pont » à la machine, mais il peut s'effectuer sur les trois années du cursus. Nous préférons le lissage aux formations modulaires.

Pour le pont, en option « pêche », nous souhaitons que soit maintenu le niveau de « Patron de Pêche » et « Capitaine 500 ». Mais à la lecture des nouveaux référentiels, notamment celui du module pêche du C200 et du patron de pêche, nous constatons que ceux-ci prévoient très peu de travaux pratiques. C'est pour le moins surprenant. La formation en lycée devra donc être adaptée.

En option « commerce », atteindre le niveau capitaine 500 ne pose pas de problème en ce qui concerne les heures d'enseignement. Nous souhaitons, afin de répondre à la demande des professionnels et des armateurs, qu'y soit intégré un module complémentaire spécifique « commerce ». Ce module de 300 heures sur 3 ans renforcera les connaissances en manœuvre, en anglais et dans la gestion du quart en passerelle.

Enfin le «yachting », troisième option du CGEM, doit atteindre le niveau C 500 afin de ne pas enfermer ces jeunes dans ce seul secteur d'activité.

Conclusion

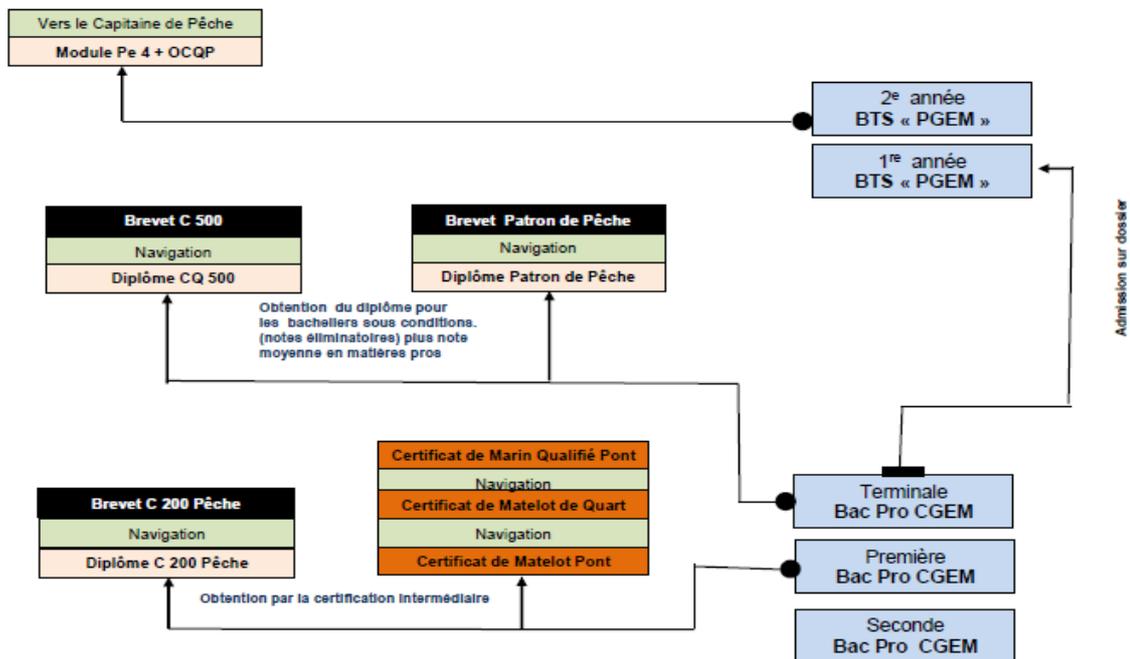
Au cours de ces 12 dernières années, l'enseignement maritime s'est grandement amélioré et nous avons actuellement un système de formation qui nous permet de mettre sur le marché du travail des jeunes formés à la réalité du métier. La rénovation en cours doit nous permettre d'améliorer nos formations, sans casser la dynamique créée au cours de ces dernières années. La création d'une formation BTS Machine doit être envisagée afin de répondre à la loi d'orientation de 2005, car le nombre d'élèves pouvant prétendre aujourd'hui à une poursuite d'étude dans le maritime est dérisoire.

La volonté d'harmoniser la formation initiale avec les décrets validés dans le cadre de la réforme de la filière B nous semble logique et légitime. **Nous ne voulons pas d'une diminution des prérogatives et nous tenons à ce que nos élèves passent l'ensemble des modules STCW inhérents à ces niveaux de formation.** Par contre, nous sommes favorables à une augmentation du seuil d'exigence, par la mise en place de notes éliminatoires dans une épreuve nationale pour l'obtention des prérogatives attribuées en année terminale. Nous refusons la seconde de détermination pont et machine pour les raisons citées précédemment. Nous souhaitons pour la certification intermédiaire une harmonisation avec le bac pro (répartition des matières par domaines et intitulés des CCF), ainsi qu'une simplification de la partie administrative. Enfin, nous voulons que les heures «d'aide individualisée» soient judicieusement affectées et personnalisées à l'élève.

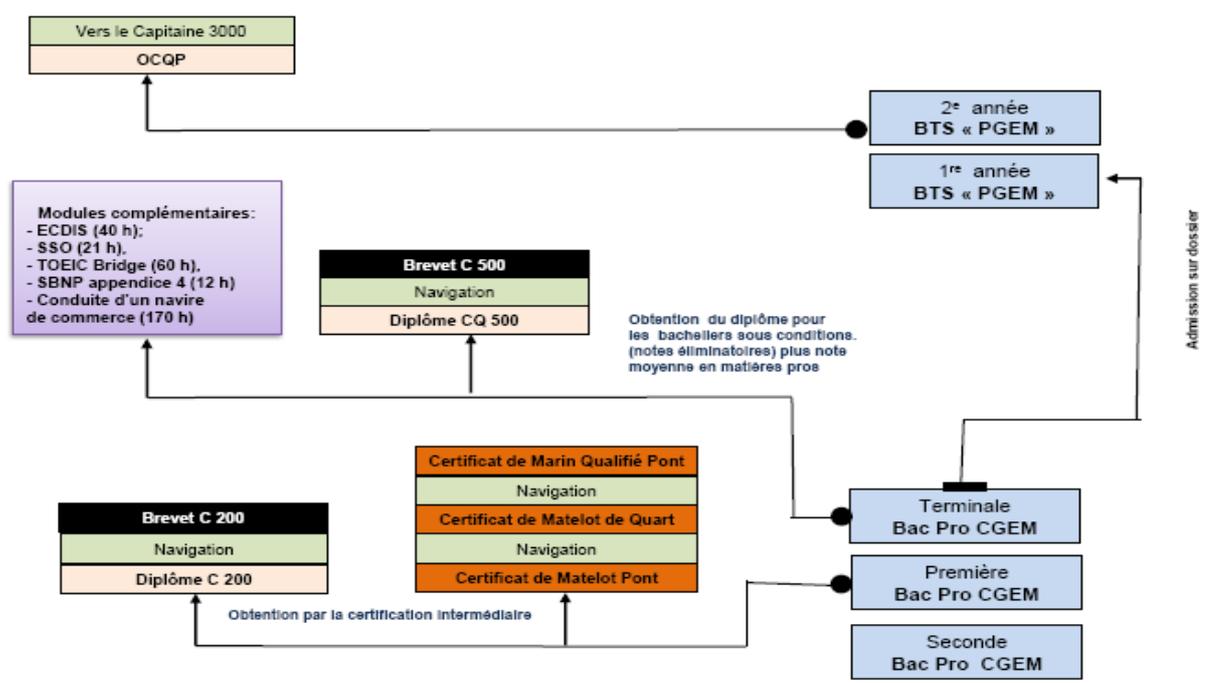
Les contributions jointes permettent de réaliser l'ensemble de ces objectifs au sein d'un cursus pont et d'un cursus machine bien spécifiques.

Ronan Boëzennec
Représentant SNETAP FSU
Capitaine de pêche PLPA
boezennec@hotmail.com

PROPOSITION DE CURSUS PÊCHE



PROPOSITION DE CURSUS COMMERCE



PROPOSITION DE CURSUS MACHINE

