



Groupe de travail 05/03

Compte-rendu du groupe de travail Marins du 7 mars 2003

La marine douanière : bateaux de pêche ou frégates militaires !

L'ordre du jour :

- les formations des mécaniciens de marine
- des points d'information sur les perspectives d'évolutions des marins-ponts chefs de bord et des chefs de quart, et sur le remplacement de l'Aunis.

La préparation :

Un seul document préparatoire sur cinq était parvenu aux participants...

Les échanges se sont donc construits sur une base empirique pour les OS, les pièces manquantes étant distribuées en séance.

Les débats :

Tout le cursus s'articule autour de la norme internationale STCW, répondant à une exigence de compétences reconnues et appliquées par toutes les marines. Les OS ont appuyé cette exigence. L'administration a admis que la formation des douaniers marins doit tendre vers cette norme.

La formation mécanicien

La formation actuellement reçue par la marine nationale est peu adaptée à nos conditions de navigation.

La CFDT a proposé de former tous les mécaniciens au niveau BS, par le biais de la formation OM3 dispensée par la marine marchande, suivie d'une qualification constructeur pour chaque type de machine rencontré.

Toutes les OS ont défendu la voie de la formation OM3 dispensée par la marine marchande qui correspond plus aux besoins et aux applications de la marine douanière (taille et équipements des bateaux) et répond aux normes STCW.

D'abord réticente, l'administration a fini par intégrer cette demande mais a maintenu le CAT arguant que tous les postulants à la fonction de mécanicien ne seraient pas en capacité d'avoir le niveau nécessaire à l'obtention du BS, et que les conditions d'admission à l'école d'officier mécanicien (OM3) nécessitent des pré-requis (soit 24 mois de navigation effective, soit 9 mois de service machine pour un titulaire d'un brevet d'aptitude professionnelle).

La nécessité de formation complémentaire « machine » a également été confirmée et se fera en association avec l'atelier naval, (son existence semble donc pérenne !).

Un accord a été trouvé sur cette voie. La demande des OS de négocier les pré-requis avec l'école de Lorient sur un terrain moins contraignant (durée de service et reconnaissance de l'expérience professionnelle) sera entreprise par la DG.

En conclusion :

- maintien du certificat d'aptitude technique de mécanicien naval (CAT MECA) dispensé par la marine nationale
- diplôme de brevet supérieur de mécanicien naval désormais obtenu par l'école de Lorient de la marine marchande : officier mécanicien de 3ème classe à la pêche (OM3) conforme à la norme STCW
- période probatoire au pré-requis pour le diplôme de BS en discussion avec l'école (9 mois ou 2 ans)
- stage complémentaire de formation pratique en atelier naval.

Evolution des formations marins-ponts chefs de bord et des chefs de quart

La mise aux normes STCW implique de revoir le cursus de formation des marins exerçant des responsabilités à bord des navires.

L'administration a limité cette évolution aux chefs de bord et adjoints et chefs de quart des BSN. La question d'étendre cette formation à tous les marins responsables de navires (y compris les chefs de quart des BGC) a été posée.

La CFDT a fait remarquer que les textes sur la norme STCW incluait également les marins de quart et de barre.

Les pistes de réflexions s'orientent vers le brevet de patron de « petite navigation » (PPN) pour les agents B exerçant les fonctions de chef de bord ou adjoint sur les BSN.

Pour les marins déjà en exercice, il est précisé que la norme SCTW reconnaît l'expérience professionnelle.

Le brevet PPN pourra dans un premier temps être attribué par la marine marchande en attendant une mise aux normes des formations de marins dispensées par l'ENBD. Cette formalisation de l'école nécessite un accréditement global STCW et ne pourra se faire dans une démarche immédiate.

Remplacement de l'Aunis

Les caractéristiques du bateau école sont arrêtées :

- bateau de moins de 20 m en longueur de 7 m en largeur
- moteur peu puissant (autour de 500 CV) à mono arbre, vitesse limitée (13 nœuds max.)
- coque protégée
- salle de cours réfectoire

L'utilisation est également déterminée :

- équipage : 14 personnes (8 stagiaires et 6 autres : membres + formateurs)
- sortie courte durée (maximum 36 heures).

La livraison probable est fixée à fin 2004.

La DF 45 continuera d'assurer les formations jusqu'à cette date.

Les caractéristiques du bateau satisfont l'ensemble des OS. La critique principale se limitant à la durée des sorties. Les 36 heures maximales sont insuffisantes pour mettre les stagiaires en conditions réelles et les révéler sur leurs capacités à la fonction de marin.

L'administration répond que les stages pratiques sont là pour répondre à cette problématique. Les agents en poste seront à même de juger le stagiaire, donc de lui refuser éventuellement la validation de la formation de marin.

Sur ce dernier point, la CFDT a rejeté l'idée que les agents en poste sur les navires prennent cette responsabilité qui relève de la hiérarchie.

Commentaires :

La mise aux normes STCW des formations des marins de notre administration est un gage de reconnaissance professionnelle. L'abandon de l'école de la marine nationale pour les formations d'officiers mécaniciens est positif. La formation OM3 rapproche les formations des vécus sur les bateaux.

Les syndicats qui se sont exprimés, ont appuyé ces choix et ont conduit l'administration à s'engager sur ces orientations.

Les évolutions du cahier des charges du bateau école sont globalement satisfaisantes pour l'ensemble des partenaires administratifs et syndicaux.

Maintenant la balle est dans le camp administratif. D'autres groupes de travail sont en projet sur les formations : recrutement de spécialistes (mécanicien) et évolution des formations (marin, chef de quart, chef de bord).

Il ne faudrait pas que ces consensus (rares, au demeurant) soient écrasés par des contraintes budgétaires (réduction des crédits) et des orientations politiques négatives (emplois, retraites). Le contexte social et économique nous conduit à l'expectative et la vigilance.

Paris, le 10 mars 2003