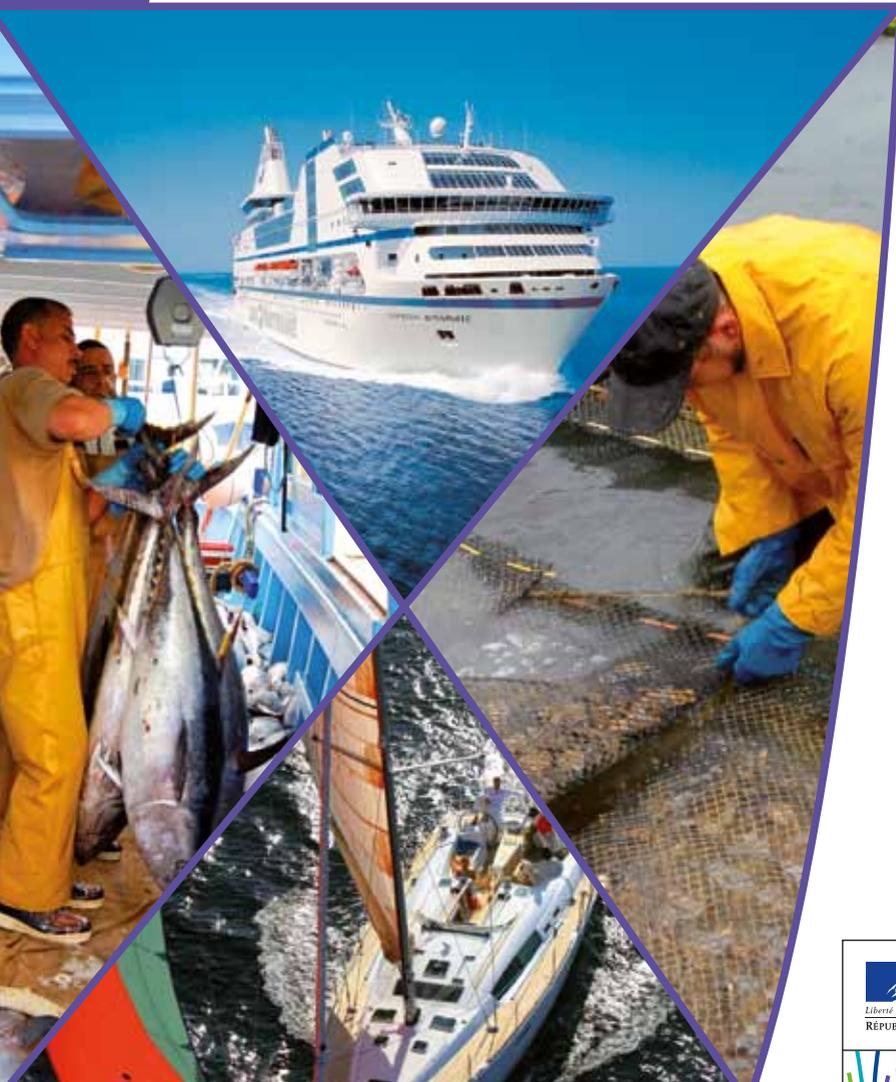


La mer : une passion... des métiers !



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



www.formation-maritime.fr

Sommaire

Le commerce : partir loin, un peu, longtemps 4 à 13

- Le matelot
- Le lieutenant pont
- Le chef de quart machine
- Le second mécanicien
- Le chef mécanicien
- Le second capitaine
- Le capitaine

Les métiers associés

- Le pilote maritime
- L'administration maritime

La pêche : l'appel du large 14 à 19

- Le matelot
- Le mécanicien
- Le patron de pêche
- Le capitaine de pêche

Les cultures marines : coquillages et crustacés 20 à 23

- L'employé aux cultures marines
- Le chef d'exploitation

La plaisance professionnelle : escales de rêve et paysages sublimes 24 à 27

- Le skipper
- Le capitaine de yacht

Informations pratiques 28 à 34

- Les schémas des études
- Où se former ?
- Où se renseigner ?

La mer couvre 70% de la surface de notre globe et constitue un secteur essentiel de l'économie mondiale. Elle regorge de ressources indispensables à notre planète et à la vie des hommes. Si nous en prenons soin, elle pourra nous apporter des solutions durables pour l'avenir et répondre aux défis alimentaires et énergétiques, aux besoins du transport et du commerce, aux équilibres climatiques et géopolitiques.

La France, second espace maritime du monde, présente sur trois océans (Atlantique, Pacifique et Indien), a une responsabilité majeure dans l'avenir des mers et des océans.

Le transport maritime, la pêche, les cultures marines et le tourisme littoral représentent près de 450 000 emplois en France. Ces activités maritimes s'appuient sur un large panel de formations allant du CAP au grade d'ingénieur. Ces formations s'adaptent constamment à l'évolution des techniques afin de répondre aux défis de demain. C'est pourquoi l'enseignement maritime supérieur a été réformé. L'École nationale supérieure maritime offre aujourd'hui une double reconnaissance du niveau de formation des officiers. Ils peuvent ainsi accéder aux plus hautes fonctions de direction sur les navires mais également faire valoir un titre d'ingénieur qui leur permet une réorientation plus aisée vers le secteur dit para-maritime ou l'industrie.

Les métiers de navigants sont ouverts aux hommes comme aux femmes, encore peu nombreuses aujourd'hui dans ces professions. Même si le rythme de vie et les conditions de travail présentent certaines contraintes, les métiers de la mer offrent à tous de nombreuses richesses. Ils demandent des compétences techniques précises et de nombreuses qualités humaines comme le sens des responsabilités, la rigueur, l'esprit d'initiative ou la capacité à travailler en équipe. L'ouverture des milieux maritimes aux autres secteurs d'activités industriels et commerciaux facilite par ailleurs la mobilité professionnelle et ce quel que soit le niveau de la formation.

Ce guide contient toutes les informations pratiques et utiles sur les métiers de la mer.
Vous pouvez aussi consulter le site internet www.formation-maritime.fr



Le commerce : partir loin, un peu, longtemps

La mer est une voie de transport importante pour les passagers et pour les marchandises.

Le trafic maritime achemine 80% du fret international. Les compagnies maritimes françaises représentent 110 entreprises, 16 000 emplois de personnels navigants ou sédentaires. Elles sont présentes dans tous les secteurs d'activité : transport de marchandises et de passagers, recherche océanographique et sismique, pose et maintenance de câbles sous-marins, ingénierie sous-marine, forage, avitaillement des plates-formes offshore, pilotage, remorquage, assistance en haute mer...

L'emploi maritime

Au total, l'ensemble de la filière maritime et portuaire représente plus de **442 000 emplois**. Le transport maritime mondial connaît depuis quelques années une pénurie croissante d'officiers et de personnels navigants qualifiés.

Le développement du transport maritime entraîne depuis dix ans une forte augmentation de la demande de marins. Cette situation a généré des difficultés de recrutement d'officiers pour les armements du monde entier, dont les besoins sont estimés à plusieurs dizaines de milliers au niveau mondial, et plusieurs centaines en France. Le nombre de places aux concours augmente et les perspectives d'emploi à la sortie de l'école, comme en reconversion à terre où les officiers de la marine marchande sont très recherchés, sont toujours favorables.

Les conditions de travail

À chaque activité correspond un navire différent, ce qui permet d'exercer, sur la base d'une même formation, plusieurs métiers aux rythmes et aux conditions de travail variés. Un navire est une entreprise qui travaille 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 dans un milieu attrayant mais difficile.

Le marin du commerce navigue au cabotage, national ou international, et au long cours :

- ▶ au cabotage, il reste à proximité des côtes (par exemple il fait le tour de la Méditerranée ou il descend le long de la côte d'Afrique) ;
- ▶ au long cours, il effectue des traversées transocéaniques de plusieurs mois.

Le temps de travail varie donc en fonction du type de transport. Il est basé sur une alternance de périodes de navigation et de périodes de congés. **Pour 1 mois de navigation, il y a environ 25 jours de repos à terre.**

Le salaire

Le salaire du marin dépend de quatre conditions principales :

- ▶ de la formation suivie et du titre professionnel obtenu ;
- ▶ de la fonction exercée à bord du navire ;
- ▶ des caractéristiques du navire (jauge, taille, catégorie) ;
- ▶ du type de navigation (embarquement de courte durée ou long cours).

Ainsi, un marin titulaire d'un brevet de capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime, qui exerce des fonctions de capitaine à bord d'un ferry (navigation de courte durée), gagnera un salaire moyen brut de 4 500 à 7 000 euros par mois.

Au long cours (3 mois de navigation environ par embarquement), le marin est exonéré d'impôts sur le revenu.

Les formations

L'École nationale supérieure maritime (ENSM), les lycées professionnels maritimes (LPM) et des centres agréés par le ministère chargé de la mer en métropole et outre-mer, dispensent un enseignement initial gratuit, hormis les frais d'inscription.

Accès à l'ENSM pour la formation des officiers

■ Filière académique, pour être officier de 1^{re} classe de la marine marchande :

- ▶ sur concours niveau bac ;
- ▶ sur dossier et entretien pour les bac + 2.

■ Filière monovalente machine :

- ▶ sur concours niveau 1^{re} STI ;
- ▶ entrée sur dossier et entretien pour les titulaires du bac pro, spécialité électromécanicien marine.

■ Filière monovalente pont :

- ▶ sur dossier pour les titulaires du bac pro, spécialité conduite et gestion des entreprises maritimes ;
- ▶ après examen pour les professionnels maritimes.

Accès aux LPM : élèves issus des classes de collège

La formation débouche sur des CAPM, des BEPM (BEP rénovés - certifications intermédiaires des bacs pros maritimes) et des bacs pros maritimes qui permettent d'accéder aux métiers de la pêche, du commerce, de la plaisance, ou des cultures marines.

**VOUS VOULEZ BOUGER, VOYAGER, VOIR D'AUTRES HORIZONS,
EXPLORER DES ÉTENDUES IMMENSES...
ALORS, DEVEZ-VOUS MARIN SUR UN NAVIRE DE COMMERCE !**



Le matelot

Son rôle

Le matelot exerce, sous l'autorité d'un lieutenant ou d'un agent de maîtrise, des fonctions polyvalentes de conduite et d'entretien du navire. Il fait des quarts (périodes de travail de 4 heures) à la passerelle en surveillant en permanence l'horizon et en signalant l'approche d'autres navires.

Les différentes formations (au choix)

- CAPM de matelot
- BEPM marin du commerce

Guillaume, matelot
« Je ne pouvais pas vivre sans la mer »

« J'ai toujours vécu au bord de l'océan, j'ai souvent accompagné mon père, marin-pêcheur. Je me suis rendu compte que je ne pouvais pas vivre sans la mer. Notre mission, c'est de déboucher les chenaux du port de Nantes. Mon travail sur la drague, c'est un peu comme un stage rémunéré. Je fais une semaine sur le pont et une semaine en tant que mécanicien. »

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 1 300 à 1 700 euros par mois.

Les perspectives de carrière

Le matelot peut être amené à exercer sa profession dans les services techniques des armateurs, ainsi que dans des entreprises ou organismes du secteur à terre. Il a aussi la possibilité de travailler à la pêche ou à la plaisance professionnelle. Avec des formations complémentaires et de l'expérience, il pourra progresser vers des fonctions supérieures.

Le lieutenant pont

Son rôle

Le lieutenant encadre les personnels d'exécution du service pont, matelots et agents du service général. Il planifie les voyages, détermine la position du navire, assure le quart à la passerelle (période de travail de 4 heures), utilise le radar et les instruments de navigation pour garantir la sécurité du navire. Il est responsable de l'entretien courant et des essais du petit matériel. Il assiste le second capitaine dans l'organisation de la vie à bord et des opérations commerciales.

Les différentes formations (au choix)

- chef de quart de navire de mer
- chef de quart passerelle

Sous l'autorité directe du capitaine, Kristell, lieutenant, assure la conduite du navire.

Mikaël, lieutenant
« C'est une destination fabuleuse ! »

« Officier sur Le Levant et Le Ponant, deux navires à passagers qui font des croisières, j'ai eu l'occasion de descendre l'Amazone jusqu'au Pérou. C'est une destination fabuleuse ! J'ai eu beaucoup de chance, je me suis retrouvé ensuite à faire le quart sur un trois mats. C'est un navire à taille humaine, une petite famille. Une journée type ? Le quart de navigation de minuit à 4 h du matin, navigation, communication, gestion du bateau ; puis manœuvre d'arrivée le matin vers 8 h. Je reprends mon travail à midi jusqu'à 18 h. Je m'occupe de gérer les navettes pour les passagers, préparer les nouvelles routes pour les croisières suivantes, corriger les cartes, entretenir le matériel. Les qualités d'un marin ? Il ne faut pas être imbu de sa personne, mais sociable, tolérant, disponible. On apprend à faire des choix, à se prendre en main. C'est vraiment en naviguant qu'on apprend à savoir où on est ... ça nous permet de savoir où on va. »

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 2 800 à 3 800 euros par mois (sur les plus gros navires).

Les perspectives de carrière

Après l'acquisition d'une certaine expérience professionnelle et des formations complémentaires, le lieutenant peut devenir second capitaine.

Arnaud est sur le pont. Il vérifie le matériel et veille à son entretien.





Le chef de quart machine

Son rôle

Le chef de quart encadre les personnels d'exécution du service machine : matelots, mécaniciens, électriciens. Il est responsable de l'entretien et de la réparation des machines et des systèmes auxiliaires. Il veille à la production d'électricité pour assurer la sécurité de la navigation en mer ou lors des manœuvres portuaires, afin de garantir la poursuite des opérations commerciales. Il assiste le second mécanicien.

Les différentes formations (au choix)

- chef de quart machine
- chef de quart de navire de mer

Aurélia est en salle des machines. Elle est chargée de leur entretien.



Hugo, lieutenant
« Une ambiance sympathique et enrichissante »

« Je suis lieutenant et 3^e mécanicien depuis 2 ans sur des navires câbliers. Je suis né à Paris, mais ma famille est en Bretagne et l'envie de faire ce métier est venue toute seule. J'ai passé le concours de C2 à l'issue de ma 1^{re} année de fac puis j'ai rattrapé le cursus C1 qui donne les prérogatives pour être commandant ou chef sur les navires de tout tonnage. À bord, on est jusqu'à 70 personnes de toutes les nationalités ; ça fait une ambiance sympathique et enrichissante. On est amené à travailler partout dans le monde. Cet été, le navire avait tout un réseau à poser du côté de la mer de Chine, entre Hong Kong, Taiwan, Manille. C'est un métier qui donne beaucoup et qui permet d'avoir un rythme différent des métiers pratiqués à terre, mais très intéressant. »

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 2 800 à 3 800 euros par mois (sur les plus gros navires).

Les perspectives de carrière

Après l'acquisition d'une certaine expérience professionnelle et des formations complémentaires, le chef de quart machine peut devenir second mécanicien.

Le second mécanicien

Son rôle

Le second mécanicien est l'adjoint direct du chef mécanicien et dirige le personnel machine. Il veille à la propulsion du navire, à la production d'énergie électrique, à la climatisation, aux réparations, à la maintenance et à l'entretien des appareils électriques, au recyclage et à la distribution d'eau, ainsi qu'à la gestion des résidus. Il est chargé du suivi des échanciers, de la conduite des inventaires et des historiques du moteur principal et des circuits associés, du compresseur, des automatismes, des pompes à cargaison et de la centrale hydraulique. Il tient à jour le journal machine.

Les différentes formations (au choix et selon la taille du navire)

- second mécanicien 3000 kW
- second mécanicien 8000 kW

- second mécanicien
- second polyvalent

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 4 000 à 5 000 euros par mois (sur les plus gros navires).

Les perspectives de carrière

Après l'acquisition d'une certaine expérience professionnelle, le second mécanicien peut devenir chef mécanicien.

Le chef mécanicien

Son rôle

Le chef mécanicien est responsable du service machine. Il veille à la bonne marche technique du navire, à l'entretien et à la réparation des machines, à la propulsion du navire, à la production d'énergie électrique, à la climatisation, au recyclage et à la distribution d'eau, à la gestion des déchets.

Il gère les opérations relatives au combustible et au ballastage. Il maintient la sécurité et la sûreté du navire, de l'équipage et des passagers et veille à ce que les engins de sauvetage soient en état de fonctionner.

Michel est l'officier responsable de la propulsion et de toutes les machines du navire.



Les différentes formations (au choix et selon la taille du navire)

- mécanicien 750 kW
- chef mécanicien 3000 kW
- chef mécanicien 8000 kW
- chef mécanicien
- capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 4 500 à 7 000 euros par mois (sur les plus gros navires).



Le second capitaine

Son rôle

Bras droit du capitaine (commandant), le second capitaine gère le service pont. Il a en charge la stabilité et la sécurité du navire. Il dirige les opérations commerciales, embarquement et débarquement des passagers et de la cargaison, les relations avec les agents de l'armateur, dans les différents ports d'escale. Il assiste le commandant à la passerelle lors des manœuvres d'accostage et d'appareillage. Il est responsable de la propreté et de l'hygiène à bord : cabines, locaux, magasins, chambres froides et cuisine. Il est assisté par des lieutenants et des agents de maîtrise (maîtres) dont le bosco (maître d'équipage) qui dirige une équipe de matelots.

Les différentes formations (au choix)

- second capitaine 3000
- second capitaine
- second polyvalent

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 4 000 à 5 000 euros par mois (sur les plus gros navires).

Les perspectives de carrière

Après l'acquisition d'une certaine expérience professionnelle, le second capitaine peut devenir capitaine.

Il a sous ses ordres un équipage composé d'une vingtaine d'hommes (en transport de marchandises) à une centaine (en transport de passagers), qui l'aideront dans la gestion de la vie du bord. Il supervise toutes les activités, au pont comme à la machine.

Hervé, commandant

« Aller au bout de ses rêves »

« Si c'était à refaire, je recommencerais. J'ai entamé ma carrière parce que j'habite un beau pays où il y a beaucoup de monde qui navigue. C'est un métier qui offre l'originalité, l'absence de routine, la variété, le dépaysement, même s'il peut demander une certaine abnégation quand on est plus jeune car il y a peu de temps aux escales.

Mais on a par ailleurs la confiance qui nous est accordée. Je prends ça pour de la liberté. À bord, il y a une solidarité entre les membres d'équipage même de nationalités différentes. L'équipage forme un tout humain où les plus forts et les plus compétents entraînent les plus faibles. Il se forme une communauté naturelle où les différences sont émoussées. Le mauvais temps, l'avarie, ça fait partie de la vie, de l'apprentissage. En ce qui me concerne, naviguer, c'était un jour ou l'autre être commandant. Il faut n'en faire qu'à sa tête. Quand on a des choix, il ne faut pas hésiter, il faut foncer. »

Les différentes formations (au choix et selon la taille du navire)

- capitaine 200
- capitaine 500
- capitaine 3000
- capitaine
- capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 4 500 à 7 000 euros par mois (sur les plus gros navires).

Des métiers qui ne sont pas réservés qu'aux hommes

« Cela ne me pose pas de problème d'encadrer des hommes » explique Caroline, commandant.

« J'ai commencé par exercer la fonction d'officier mécanicien, puis je suis devenue lieutenant. À cette époque, je n'étais pas décidée à suivre une voie plutôt qu'une autre (pont ou machine), les choses se sont faites d'elles-mêmes.

Lorsque les temps de navigation nécessaires m'ont été acquis, j'ai pu occuper un poste de second capitaine. J'ai effectué ma première marée de commandant à l'âge de 26 ans. Depuis l'école, je suis habituée à être en minorité, nous étions deux femmes dans ma promo ! Cela ne me pose pas de problème d'encadrer des hommes. Il faut avant tout se sentir bien dans son métier et savoir se faire respecter. Quand j'embarque, c'est en qualité de professionnelle, le fait d'être femme est secondaire. Si certaines personnes font parfois une différence, j'essaie de ne pas en tenir compte. »



Le capitaine

Le capitaine est responsable de la conduite et de la sécurité du navire. Il est le représentant de l'armateur.



Son rôle

Le capitaine (ou commandant) est le représentant de la compagnie. Il est le seul maître à bord. Chef de l'expédition maritime, il assure la conduite, les manœuvres d'appareillage et d'accostage, choisit les itinéraires en fonction de la météo, des distances, des horaires. Il gère la sécurité du navire. Il est également responsable de son exploitation commerciale et a la responsabilité des passagers et de la cargaison. Il peut être propriétaire de petites unités comme les vedettes à passagers. Le capitaine doit savoir manager son équipage, gérer les conflits, prendre des décisions rapides, déléguer les responsabilités. Ces qualités s'obtiennent avec l'expérience.



Les métiers associés

Passerelles pour une carrière évolutive, les lycées professionnels maritimes (LPM) ouvrent les portes de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) où sont dispensées les formations des officiers.

L'ENSM est aussi un centre de formation professionnelle continue. En plus de la formation des officiers navigants, elles développent des activités spécifiques où futurs diplômés et professionnels en formation continue se côtoient et confrontent leurs expériences. Elles accompagnent tout au long du métier pour apporter les connaissances nécessaires à l'évolution des

brevets et donc de la carrière. Elles ouvrent aussi les portes d'autres filières maritimes, mais aussi para-maritimes (pilotage portuaire, assurances, entreprises de navigation, administration maritime, professeurs dans les établissements d'enseignement maritime...).

Le niveau élevé de la formation permet également de prétendre à des postes de responsabilité dans divers secteurs de l'industrie et du commerce (directeur de banque, responsable de sécurité).

L'administration maritime

Marc, professeur et directeur d'établissement d'enseignement maritime
« Mes origines modestes ne m'auraient jamais permis de découvrir ainsi le monde »

« Enfant des banlieues, rien ne me destinait particulièrement à entrer dans la marine. La mer m'a pris un jour où je me trouvais par hasard sur un quai du Havre devant un bananier (navire transportant des bananes). Imaginez ce navire de 200 mètres de long, 25 de large, un moteur haut comme un immeuble de 5 étages... J'ai navigué par la suite sur des navires 10 fois plus gros, mais ce premier contact a été impressionnant.

J'ai eu envie de conduire ces engins et j'ai orienté ma carrière à ce moment-là. Après une solide formation (on peut prétendre à tous les niveaux hiérarchiques à bord quel que soit le niveau d'entrée) ; j'ai découvert un milieu professionnel que je n'ai jamais quitté et qui, même s'il est parfois dur, ne m'a jamais déçu. J'ai d'abord navigué quelques années sur des navires de marchandises diverses, des rouliers, des vraquiers, des pétroliers ou pétroliers géants, des porte-conteneurs, jusqu'à être second capitaine. Mes origines modestes ne m'auraient jamais permis de découvrir ainsi le monde comme j'ai pu le faire. J'ai ensuite travaillé comme professeur dans une école de la marine marchande. Maintenant je m'occupe d'organiser la formation maritime.

Mes précieuses et irremplaçables expériences à bord des navires m'ont servi toute ma carrière. Je suis heureux d'avoir choisi cette voie et je vous y encourage. Mais quelle que soit l'orientation que vous prendrez, l'essentiel sera toujours de croire en ce que vous faites. »

L'administration maritime propose de nombreux emplois aux officiers de la marine marchande qui désirent s'orienter vers des carrières à terre : inspecteur ou administrateur des affaires maritimes, directeur d'établissement d'enseignement maritime, professeur de l'enseignement maritime, officier de port, commissaire de bord... Ces postes sont accessibles par concours, examen ou entretien sur dossier.

Le pilote maritime

Son rôle

Le pilote conseille et assiste le commandant lors de l'arrivée ou du départ d'un navire. Aux abords des rades, des fleuves, des ports et des bassins, il propose son expérience pour assurer la sécurité de la navigation et protéger l'environnement. Attaché à un port, il connaît parfaitement ses particularités techniques, les mouvements des autres navires et tous les facteurs qui peuvent occasionner des risques pour la navigation. Sur ses recommandations, le commandant peut se faire aussi aider par des remorqueurs ou une équipe de lamanage.

Le pilote travaille de jour ou de nuit, quelles que soient les conditions météorologiques. Il est transporté à bord du navire par une pilotine (bateau pilote) ou parfois par hélicoptère.

Les différentes formations (au choix)

Accès sur concours avec un brevet de capitaine ou un brevet de capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime, avant l'âge de 35 ans.

Le salaire

Les recettes de la station de pilotage varient selon le nombre d'opérations effectuées et le tonnage des navires. Les rémunérations des pilotes sont mises en commun et le règlement local détermine les conditions de partage entre les pilotes. Leurs salaires sont en général supérieurs à ceux des commandants.

Yannick, pilote

« Mon métier, c'est l'aventure ! Il n'y a pas de routine »

« Piloter un navire, c'est le placer dans un poste à quai. Il faut avoir des connaissances de la zone maritime, des courants, de la nature des fonds propres à chaque port, sans oublier la réglementation et les procédures afférentes. Je suis, soit chez moi, soit dans la station de pilotage. On peut m'appeler à tout moment du jour ou de la nuit pour que je vienne stationner un navire. Il faut 1 h 30 de manœuvre pour un petit navire et 7 h environ pour un gros minéralier. Ma présence à bord n'enlève pas au commandant ses responsabilités, je lui donne seulement des conseils. Mon métier de pilote, c'est l'aboutissement de la carrière de marin et c'est l'aventure ! Il n'y a pas de routine et je suis disponible pour ma famille. »

Daniel, ancien capitaine, est responsable de la communication et sauveteur à la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer).



La pêche : l'appel du large

Les métiers de la pêche demeurent des professions essentielles à l'équilibre du milieu maritime. Ils varient considérablement en fonction de certains critères :

- ▶ la taille du navire (de 4 à 100 mètres) ;
- ▶ la technique de pêche utilisée (chalut, filet, senne, casier, drague, palangre, ligne...) ;
- ▶ la durée d'absence du port (de 1 à 30 jours, voire davantage en grande pêche) ;
- ▶ les zones de pêche fréquentées (en vue des côtes françaises ou au grand large – Écosse, Irlande, Groenland, Espagne, Afrique, Antarctique) ;
- ▶ les espèces capturées (poissons de fond, poissons pélagiques, crustacés, mollusques) ;
- ▶ la production visée (produits frais ou congelés, entiers ou en filets, pour la vente au détail ou la transformation industrielle).

Les principales espèces pêchées sont le thon, la sole, la baudroie, le merlu, la langoustine, le hareng, la coquille Saint-Jacques et le bar. Une fois capturées, elles sont triées puis vendues à la criée. Dans les halles à marée, elles sont conditionnées avant d'être mises à la disposition des grossistes. Elles seront alors transformées ou revendues directement dans les poissonneries et grandes surfaces.

L'emploi maritime

L'ensemble de la filière réunit près de **100 000 emplois** dont **24 800 marins-pêcheurs environ**. La pêche maritime constitue un secteur économique important pour l'alimentation humaine et le développement des régions littorales.

Elle manque de main-d'œuvre, offre des emplois et s'ouvre, en recrutant de plus en plus en dehors du milieu maritime traditionnel.

Les conditions de travail

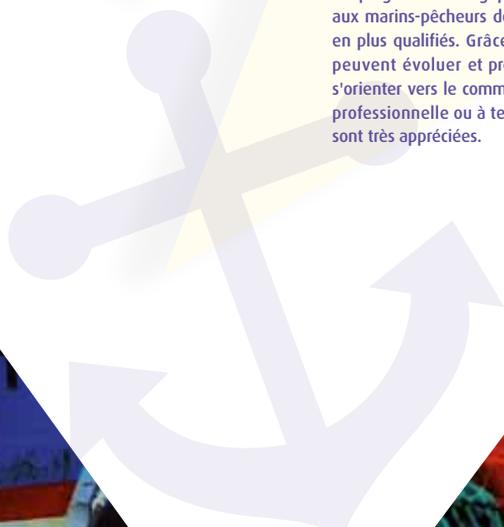
Selon son niveau de qualification, un marin-pêcheur sera un matelot exécutant des tâches bien définies (tri, préparation, conditionnement, conservation, stockage des poissons), un responsable d'équipe ou encore un officier chargé de la conduite du navire ou de la machine, de la pêche et du traitement des captures. Les mouvements du navire, les conditions matérielles (bruits, humidité, espace...), la répétition des efforts, le rythme de travail soutenu font de la pêche une activité physiquement exigeante que les aléas de la production et la météo peuvent rendre parfois pénible. Les marins-pêcheurs sont cependant habitués à faire face à ces situations grâce notamment à la cohésion et à la complémentarité de l'équipage car, à bord, chacun est un maillon essentiel de l'efficacité et de la sécurité de tous. Malgré ces conditions, les qualités humaines dont font preuve les marins leur permettent d'exercer leurs fonctions avec professionnalisme. Le métier de marin-pêcheur demeure un métier de liberté, de responsabilité, dont on est fier.

Le salaire

À qualification équivalente, le système de rémunération à la part offre en moyenne des salaires supérieurs à ceux des métiers terrestres. Ils dépendent de la fonction exercée, du type de pêche, de la taille du navire et des espèces capturées, mais aussi des aléas de la météo et du prix du carburant. Les salaires moyens bruts varient de 1 500 euros par mois pour un matelot à 10 000 euros par mois pour un capitaine de pêche.

Les formations

Les formations à la pêche sont dispensées dans les établissements publics d'enseignement maritime et dans des centres agréés par le ministère chargé de la mer, en métropole et outre-mer. Les progrès technologiques constants des navires demandent aux marins-pêcheurs de devenir des techniciens de plus en plus qualifiés. Grâce à la formation continue, ils peuvent évoluer et progresser dans leur carrière et s'orienter vers le commerce maritime, la plaisance professionnelle ou à terre où leurs compétences sont très appréciées.



**VOUS AVEZ LE GOÛT DU LARGE OU SIMPLEMENT DE L'INDÉPENDANCE.
VOUS VOULEZ EXERCER UN MÉTIER PASSIONNANT,
ALORS, DEVEZ-VOUS MARIN SUR UN NAVIRE DE PÊCHE !**



Le matelot

Son rôle

Le matelot exerce son activité en équipe de 2 à 60 hommes. Il participe à l'ensemble des activités de pêche (détection, surveillance, préparation, mise à l'eau et relève des engins de pêche), de traitement des captures (tri, préparation, éviscération, conditionnement, stockage), de l'entretien du navire, de ses machines de propulsion et de ses appareils, sans oublier le chargement et déchargement au port.

La formation

CAPM de matelot

Le matelot prépare, met à l'eau puis relève les filets et casiers de pêche. Afin d'assurer sa sécurité, il est équipé d'un VFI (Vêtement à flottabilité intégrée) désormais obligatoire pour tous les marins-pêcheurs.



Yvon, Gautier, Charly,
marins-pêcheurs
« Avoir le goût du risque »

« Nous avons choisi ce métier pour plusieurs raisons. Tout d'abord, nous sommes tombés dedans quand nous étions petits car nos familles sont dans ce milieu depuis plusieurs générations. Nos pères nous ont emmenés très tôt à la mer, ce qui nous a tout de suite plu, surtout cette sensation de liberté que l'on a lorsque l'on est seul sur l'océan. La dernière raison qui nous a donné envie, c'est le goût du risque car il ne faut pas oublier que le métier de marin-pêcheur est l'un des plus dangereux du monde, mais, c'est aussi le plus beau. »

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 1 500 à 3 800 euros par mois.

Les perspectives de carrière

Il faut être endurant et avoir l'esprit d'équipe, mais les salaires sont attrayants et le métier offre de réelles perspectives de carrière. Certains matelots, plus expérimentés que les autres, se voient confier des responsabilités plus importantes ; c'est le cas du « bosco » (chef d'équipe) qui joue un rôle essentiel dans l'organisation du travail sur le pont et les exercices de sécurité.

Son rôle

Le mécanicien exerce ses responsabilités au sein du service machine (nettoyeur, graisseur, électricien). Il assure la maintenance et l'entretien des moteurs de propulsion et de tous les engins et appareils du bord (montage, nettoyage, rangement), de la coque, des appareils propulsifs et des appareils (treuils, portiques, ancres, chaînes, guindeaux). Il répare les machines marines (moteurs, installations frigorifiques, hydrauliques, mécaniques et électriques, combustibles et lubrifiants). Il intervient aussi pour le traitement et la conservation des captures à bord (électricité, froid, hydraulique). Il peut également participer aux actions de pêche, surtout sur les plus petites unités.

Le mécanicien assure l'entretien et veille au bon fonctionnement de tous les appareils du bateau.



Le mécanicien

Sur les grandes unités, les spécialistes du froid (frigoristes) et les hydrauliciens, capables de faire en mer les réparations permettant aux navires de continuer leurs opérations de pêche, sont très appréciés.

Louis, marin-pêcheur
« Ce métier, c'est de l'amour ! »
« À 10-11 ans, j'étais déjà décidé à exercer le métier. Pour devenir marin-pêcheur, il faut être courageux, aimer la mer et ne pas avoir peur de faire des heures. Ce métier, c'est de l'amour. C'est comme ça. C'est peut-être un métier dur, mais il faut l'aimer. »

Les différentes formations (au choix)

- BEPM de mécanicien
- Bac pro, spécialité électromécanicien marine

Le salaire

Le salaire moyen brut varie de 1 800 à 5 000 euros par mois (selon le type de pêche).

Les perspectives de carrière

La reconversion éventuelle à terre (dans les secteurs liés à l'activité industrielle) est facilitée par l'expérience acquise et le niveau des responsabilités exercées. Le mécanicien à la pêche peut aussi s'orienter vers le commerce maritime ou la plaisance professionnelle.



Le patron de pêche

Son rôle

Le patron de pêche est un véritable chef d'entreprise qui gère les campagnes et les lieux de pêche, dirige la conduite de l'expédition, surveille les manœuvres et le traitement des captures. Il exerce des fonctions de capitaine sur les navires armés à la petite pêche, à la pêche côtière et la pêche au large, ainsi que celles de second sur des navires armés à la grande pêche.

Selon la taille et la puissance du navire, il peut exercer des métiers tout à fait différents : soit une activité d'artisan s'il l'exploite seul, soit une activité semi-industrielle ou industrielle sur des bateaux plus puissants avec des équipes pouvant aller jusqu'à 25 marins. Mais, quelle que soit la taille ou la puissance du navire, le patron de pêche doit posséder une solide expérience de la mer, de la pêche et de ses techniques ainsi que du commandement. Il doit maîtriser l'informatique et l'électronique, avoir des notions de gestion et de commerce et savoir prendre des décisions rapides.

Alain, patron de pêche
« Nous ramenions d'énormes tonnages chaque jour ! »

*« Je viens d'une famille de marins-pêcheurs : père, grand-père et arrière-grand-père maternels et paternels marins. Pour tout dire, nous avons de l'eau salée dans les veines !
Après avoir eu mon BEPC, je suis rentré à l'EAM (école d'apprentissage maritime, devenue LPM) pour une période de 9 mois. Je suis sorti avec mon certificat d'apprentissage maritime avec une place très honorable puis j'ai commencé la navigation sur le chalutier de mon père qui pratiquait en ce temps-là une pêche pélagique, c'est-à-dire un immense filet tiré par 2 chalutiers. Nous ramenions d'énormes tonnages chaque jour ! »*

Le capitaine de pêche

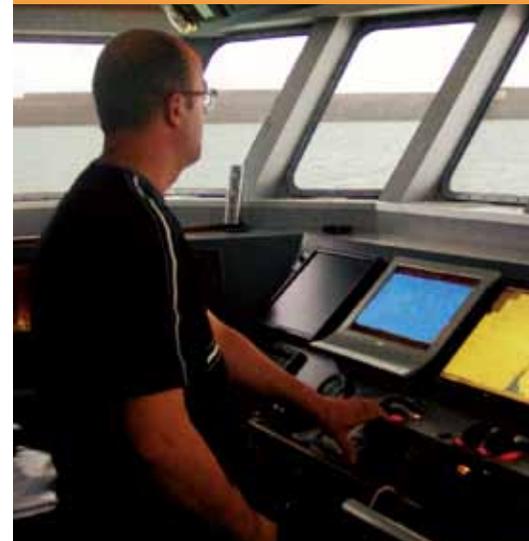
Son rôle

Marin qualifié et chef d'entreprise, le capitaine de pêche exerce des fonctions de direction et de commandement sur les grands navires qui partent pour des expéditions lointaines à Saint-Pierre-et-Miquelon, au Canada, au Groenland, en Afrique pour pêcher la morue, le thon ainsi que certains crustacés. Il surveille les manœuvres, choisit les lieux de pêche et organise le travail. Il gère l'équipage, l'entretien du navire et le traitement des captures. Véritable technicien et gestionnaire de la mer, il doit maîtriser les nouveaux outils technologiques en particulier l'informatique pour mener au mieux ses activités. Les bancs de poissons sont repérés par avion ou satellite, mais certains navires disposent d'équipements spécifiques de pointe pour les localiser. Commander ces navires, qui sont souvent d'authentiques usines flottantes, est un travail de haute technicité.

Pierre, capitaine de pêche
« Je ne peux concevoir de vivre sans la mer »

« La vie à bord d'un navire de pêche est particulière. C'est un univers restreint. Il faut être ouvert aux autres pour être marin, c'est très important. À bord, le rythme de travail est très soutenu. Le chalut est remonté toutes les 2 à 3 heures. On traite 200 à 300 kilos de poissons en 40 minutes. C'est un métier rude, mais les équipes sont soudées. Un simple matelot peut devenir second en une dizaine d'années. Il faut de la motivation. Le jeune apprend à se dépasser. Pour faire ce métier, il faut être attiré par les grands espaces, la nature. La mer, c'est plus fort que tout ! Je ne peux concevoir de vivre sans elle. »

Le capitaine de pêche commande les navires pour la grande pêche, ceux qui partent en mer pendant plus de 20 jours.



La formation

- Brevet de capitaine de pêche

Le salaire

Le salaire moyen brut est de 10 000 euros par mois (en fin de carrière selon le type de pêche).

Les perspectives de carrière

La reconversion à terre est facilitée grâce à l'expérience acquise et au niveau des responsabilités exercées.

La formation

- Baccalauréat professionnel CGEM option pêche
- Patron de pêche

Le salaire

Le salaire moyen brut est de 4 500 euros par mois (pour un patron de pêche propriétaire de son entreprise).

Les perspectives de carrière

Après l'acquisition d'une certaine expérience professionnelle et des formations complémentaires, le patron de pêche peut devenir capitaine de pêche.

Le patron de pêche est responsable de l'équipage, du navire et du produit de la pêche.



Les cultures marines : coquillages et crustacés

Le terme de « cultures marines » désigne l'élevage de coquillages marins (conchyliculture), de poissons de mer (pisciculture ou aquaculture marine), d'algues (algoculture) ou de crustacés. La conchyliculture regroupe notamment l'ostréiculture (huîtres), la mytiliculture (moules), la vénériculture (palourdes), la cérestoculture (coques) et l'halioculture (ormeaux).

Véritables éleveurs marins, les conchyliculteurs sont présents sur tout le littoral français. Ils exercent leur activité en mer, sur des sites constamment immergés, ou découvrant à chaque marée, mais aussi à terre en bassins naturels (marais et claires).

Dans le but de préserver les ressources marines, certains aquaculteurs marins se tournent vers l'élevage de poissons, de crustacés ou d'algues.

L'emploi maritime

Les cultures marines sont une composante majeure de l'économie du littoral.

Elles génèrent des milliers d'emplois : 20 000 personnes (19 300 en conchyliculture) dont 10 500 travaillent à temps plein dans les exploitations. De la production à la commercialisation, ce secteur offre un large éventail de métiers. La pyramide des âges des conchyliculteurs est préoccupante.

La profession estime que près de 25 % des entreprises sont dans un cadre de changement de génération et qu'il faudra renouveler les responsables et les ouvriers.

Les conditions de travail

Les productions des cultures marines nécessitent des activités physiques intenses tout au long de l'année et les horaires de travail sont très variables, que ce soit pour l'élevage des espèces ou pour leur commercialisation. Le travail est lent et minutieux, car entre les travaux de captage et la vente des coquillages, il faut compter en général de 18 mois à 4 ans. L'activité, exercée essentiellement en plein air, est caractérisée par un rythme saisonnier, selon les cycles biologiques des espèces élevées et les habitudes des consommateurs.

Les cultures marines sont dépendantes de la qualité de l'eau de mer et souffrent des pollutions qui peuvent compromettre des années de travail. Les conchyliculteurs doivent faire preuve de vigilance et mettre tout en œuvre pour préserver ces ressources naturelles.

La production

Premier producteur d'huîtres en Europe, la France se place au second rang de l'Union européenne pour l'ensemble des cultures marines, derrière l'Espagne et devant l'Italie, avec une production moyenne de 200 000 tonnes de coquillages pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 806 millions d'euros.

Le salaire

La convention collective des employés conchylicoles prévoit une rémunération spécifique en fonction du niveau de responsabilité dans l'entreprise. Ainsi, l'ouvrier de manutention commence au SMIC, tandis qu'un cadre touchera un salaire moyen brut souvent élevé (de 15 000 à 45 000 euros par an). Les revenus du chef d'entreprise varient en fonction de l'entreprise : taille, types de production...

La formation

On ne peut pas être propriétaire du domaine public maritime (DPM), encore moins de la mer. Pour exercer dans une entreprise, obtenir une concession sur le DPM ou des aides et s'installer, il faut suivre des formations. Elles sont dispensées dans les lycées professionnels maritimes et dans des centres agréés par le ministère chargé de la mer, en métropole et outre-mer : CAPM de conchyliculture, BEPM de cultures marines, bac pro spécialité cultures marines.

VOUS VOULEZ TRAVAILLER AU GRAND AIR, EN MER OU À TERRE, ALORS DEVEZ CONCHYLICULTEUR (ÉLEVEUR DE COQUILLAGES), CHEF D'EXPLOITATION, EMPLOYÉ AUX CULTURES MARINES, OSTRÉICULTEUR, AQUACULTEUR ! VOUS ÉLÈVEREZ DES COQUILLAGES, DES POISSONS, DES CRUSTACÉS, CULTIVEREZ DES ALGUES...



L'employé aux cultures marines

Son rôle

L'employé dans une exploitation de cultures marines exerce son activité dans les secteurs de la production (élevage, reproduction, alimentation, soins, sélection) des coquillages ou des poissons marins, des algues, de leur préparation et expédition pour la mise en marché.

Le travail se fait en équipe dans une entreprise conchylicole (écloserie, nurserie, établissement ostréicole, ferme aquacole, chantier, coopérative, parc), en mer ou à terre, tout au long de l'année.

Les tâches sont rythmées par les marées, les saisons de commercialisation et exigent une bonne condition physique en raison des nombreux travaux de manutention. Il faut être aussi très minutieux et attentif à la protection de l'environnement et au développement durable, car les cultures marines sont dépendantes de la qualité des eaux marines.

La durée hebdomadaire de travail varie beaucoup. À certains moments de l'année, les entreprises manquent de main-d'œuvre et font appel aux agences d'intérim.

Les différentes formations (au choix)

- CAPM de conchyliculture
- BEPM de cultures marines

Le salaire

Le salaire moyen est le SMIC pour débiter.

Les perspectives de carrière

Des formations complémentaires et une bonne expérience professionnelle permettront de gravir les différents échelons de responsabilité et d'obtenir une concession sur le DPM pour l'exploiter.

Le chef d'exploitation

Son rôle

Véritable chef d'entreprise, le chef d'exploitation s'occupe de l'implantation, de l'organisation, de la stratégie et de la gestion des installations. Il gère le personnel, les moyens de production et la comptabilité financière. Enfin, il organise la commercialisation de la production.

Son emploi peut relever de statuts juridiques divers : salarié, gérant, associé dans une structure sociétaire familiale ou non, ou encore exploitant individuel.

Responsable de son entreprise, le chef d'exploitation doit être un bon « commercial » et un bon stratège qui doit savoir communiquer pour promouvoir et vendre ses produits.

Les différentes formations (au choix)

- Bac pro spécialité cultures marines (nécessaire pour s'installer dans de meilleures conditions, et percevoir les aides financières de l'État en vue de l'acquisition d'une parcelle sur le DPM)
- un BEPM de cultures marines ou un CAPM de conchyliculture associé à une bonne expérience professionnelle permet aussi de diriger une petite entreprise.

Philippe, conchyliculteur
« Il faut de la passion »

« J'ai toujours eu un métier lié à la mer et aux productions marines. C'est un métier dur. Alors, il faut de la passion, il faut aimer la mer. En période estivale, on a tendance à penser qu'on est en vacances. Mais on ne doit pas oublier les périodes hivernales qui sont plutôt longues. »

Jacques veille à l'organisation du travail et fait le point avec Yannick, un des membres de son équipe.



L'employée aux cultures marines ramène les poches remplies d'huîtres pour qu'elles soient ensuite triées et conditionnées.



La navigation de plaisance apparaît souvent aux yeux du public comme une activité sportive et saisonnière, mais c'est un métier à part entière qui exige, comme au commerce et à la pêche, **une grande expérience de la mer et de la navigation, ainsi que le sens du service.**

Commander dans le monde entier des yachts et des voiliers, transporter des passagers, pratiquer le charter, le convoiage ou le louage sont des activités alliant l'art de la navigation et la maîtrise de la voile.

L'enjeu économique de la filière plaisance est loin d'être négligeable, car ce type de navigation se développe de plus en plus. La France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial.

L'emploi maritime

On compte actuellement plus d'un millier de capitaines de yacht, dont quelques dizaines français, et 700 skippers titulaires de brevets professionnels maritimes.

Les conditions de travail

La navigation de plaisance ou yachting regroupe deux types de propriétaires de yachts :

- ceux qui utilisent leur navire à titre personnel ou pour recevoir leurs amis et relations ;
- ceux qui louent leur navire pour le rentabiliser à un intermédiaire, « broker » qui louera le navire à la semaine, ou à une entreprise en vue de croisières à thème ou de séminaires d'affaires.

L'équipage d'un yacht varie selon le type de la propulsion (voile ou moteur), selon la nature de la clientèle (privée ou affaire) et selon le choix du client (croisière à thème ou non). Mais il se compose toujours de marins professionnels et d'une équipe hôtelière (cuisiniers, hôtesse, musiciens, coiffeurs, stewards...).

Ces deux équipes sont coordonnées par le capitaine qui assure également les relations entre son client et le bord d'une part, et d'autre part, entre le bord et la terre (autorités maritimes, aviateurs, brokers, maintenance et réparations du navire).

Des **qualités de gestionnaire et de communication** sont indispensables pour planifier les traversées et les escales, animer la croisière à la demande de la clientèle et dynamiser l'équipe. Une connaissance approfondie de la sécurité et de la sûreté est indispensable.

À bord de ces hôtels de luxe flottants, les marins doivent satisfaire en toute situation une clientèle souvent exigeante, faire face à tous les événements possibles et gérer les aspects humain, financier, touristique, pratique de la vie en mer.

Ce métier est contraignant et demande **une grande disponibilité, le sens des responsabilités et du management ainsi qu'un esprit d'équipe.** Le rythme de travail est soutenu. **Savoir garder le sourire, la maîtrise de soi et une grande résistance à la fatigue physique et nerveuse seront indispensables,** car les voyages peuvent être longs. La plupart du temps, les yachts naviguent en Méditerranée, aux Antilles ou en Polynésie mais d'autres destinations sont possibles comme l'Antarctique, le Spitzberg, l'Amazonie... Il faut noter que ce métier passionnant attire beaucoup de monde.

Le salaire

Il dépend de quatre conditions principales (comme pour les navires de commerce) :

- ▶ de la formation suivie et du titre professionnel obtenu ;
- ▶ de la fonction exercée à bord du navire ;
- ▶ des caractéristiques du navire (jauge, taille, catégorie) ;
- ▶ du type de navigation (embarquement de courte ou de longue durée).

Les formations

Les formations nécessaires pour exercer à bord des navires de plaisance sont dispensées dans les lycées professionnels maritimes, dans les centres de l'École nationale supérieure maritime et dans des centres agréés par le ministère chargé de la mer, en métropole et outre-mer.

La Plaisance professionnelle :

escales de rêve et paysages sublimes

**VOUS AVEZ SOIF DE LIBERTÉ,
VOUS ASPIREZ À UN MÉTIER VOUÉ À L'ESPACE ET AU VOYAGE,
VOUS RÊVEZ DE NAVIGUER, DE CONDUIRE LES PLUS BEAUX YACHTS...
ALORS, METTEZ LE CAP SUR LA PLAISANCE PROFESSIONNELLE !**



Le skipper

Son rôle

Chef de bord d'un navire de plaisance à voile, le skipper assure, à titre lucratif, le transport de passagers (charter) ainsi que l'acheminement (convoyage) de bateaux d'un port à un autre pour le compte d'un tiers.

Compétences techniques, sens des responsabilités, dynamisme, esprit d'initiative sont des qualités indispensables pour exercer ce métier passionnant qui attire beaucoup de monde, car le tourisme en mer se développe de plus en plus.

La formation

Capitaine 200 voile

Le skipper, en pleine action, fait participer son passager aux manœuvres.



Le salaire

Un skipper enrôlé gagne environ 100 euros bruts par jour pour le charter et 200 euros bruts pour le convoyage.

Les perspectives de carrière

Après une certaine expérience professionnelle, le skipper peut prendre la responsabilité d'une entreprise de vente ou de louage de bateaux de plaisance ou devenir chef de base nautique. Il peut aussi travailler dans d'autres secteurs de la plaisance professionnelle, sous réserve des formations et des périodes de navigation demandées par la réglementation.

Les conditions de travail

Le skipper professionnel peut travailler pour son compte, en indépendant, ou pour celui d'un tiers. Sur les côtes européennes, l'activité se concentre surtout pendant la période estivale, mais toute l'année aux Antilles, en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie, où il transporte des passagers en croisière, vers une destination fixée à l'avance.

Il peut être employé par des centres de vacances (clubs, ports de plaisance, bases nautiques) par des sociétés de location ou par un riche client, propriétaire d'un navire.

Hors saison, il achemine des voiliers d'un port à un autre, pour le compte de particuliers, généralement vers les mers des Caraïbes et des Antilles.

En tant que capitaine, il est responsable de la navigation et des passagers pendant toute la durée de la traversée.

Ce métier demande, outre d'excellentes connaissances de la mer et la pratique de la voile, une grande disponibilité, le sens des responsabilités et du management ainsi qu'un esprit d'équipe. Le skipper peut être amené à animer la croisière en plus de la conduite du navire. Le sens des relations humaines, la maîtrise de soi et une grande résistance à la fatigue physique et nerveuse seront indispensables, car les voyages peuvent être longs et les clients exigeants.

Le capitaine de yacht

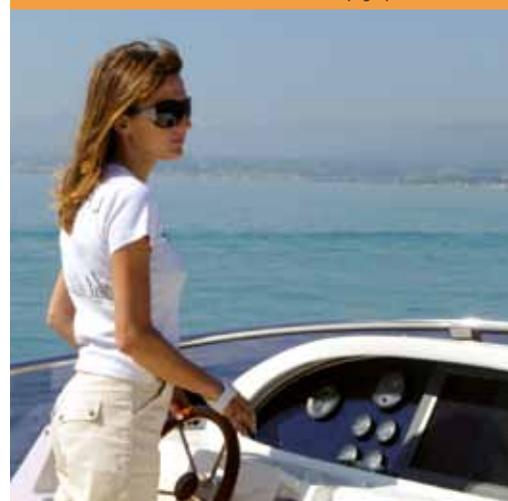
Son rôle

Le rôle du capitaine de yacht est principalement de satisfaire son client en terme de navigation, de tourisme et d'hôtellerie, en y ajoutant la touche française en matière de gastronomie et de courtoisie, pour la plus grande satisfaction de ses hôtes. Il dirige et motive son équipage composé de marins, de personnels hôteliers, voire d'animateurs. Il doit gérer le bord, veiller aux approvisionnements, à l'entretien et aux réparations du navire. Enfin, il doit en toutes circonstances faire preuve d'une grande disponibilité.

Les différentes formations (au choix et selon la taille du navire)

- capitaine yacht 200
- capitaine yacht 500
- capitaine yacht 3000

Cécile veille au bon déroulement du voyage pour ses clients.



Jean-Yves, capitaine de yacht
« Découvrir des rivages magnifiques »

« Je dirige une petite équipe bien soudée, mon yacht tourne bien, nous naviguons vraiment quatre mois et demi par an, dans toute la Méditerranée. Je rencontre des passagers, amis des propriétaires de mon bateau, à qui je peux faire découvrir des rivages magnifiques et me réjouir de leur organiser des vacances inoubliables. Le reste de l'année, j'ai plus de temps disponible pour ma famille et mes loisirs que d'autres professionnels du secteur. Si je suis d'abord un marin conduisant son navire et son équipage, je dois être aussi un manager hôtelier, un gestionnaire, le chef de projet d'opérations commerciales et touristiques, et, l'hiver, un technicien responsable de mon chantier de travaux, interlocuteur direct de mes fournisseurs et défenseur des intérêts de mon armateur. Vous voyez que je n'ai pas le temps de m'ennuyer... »

Le salaire

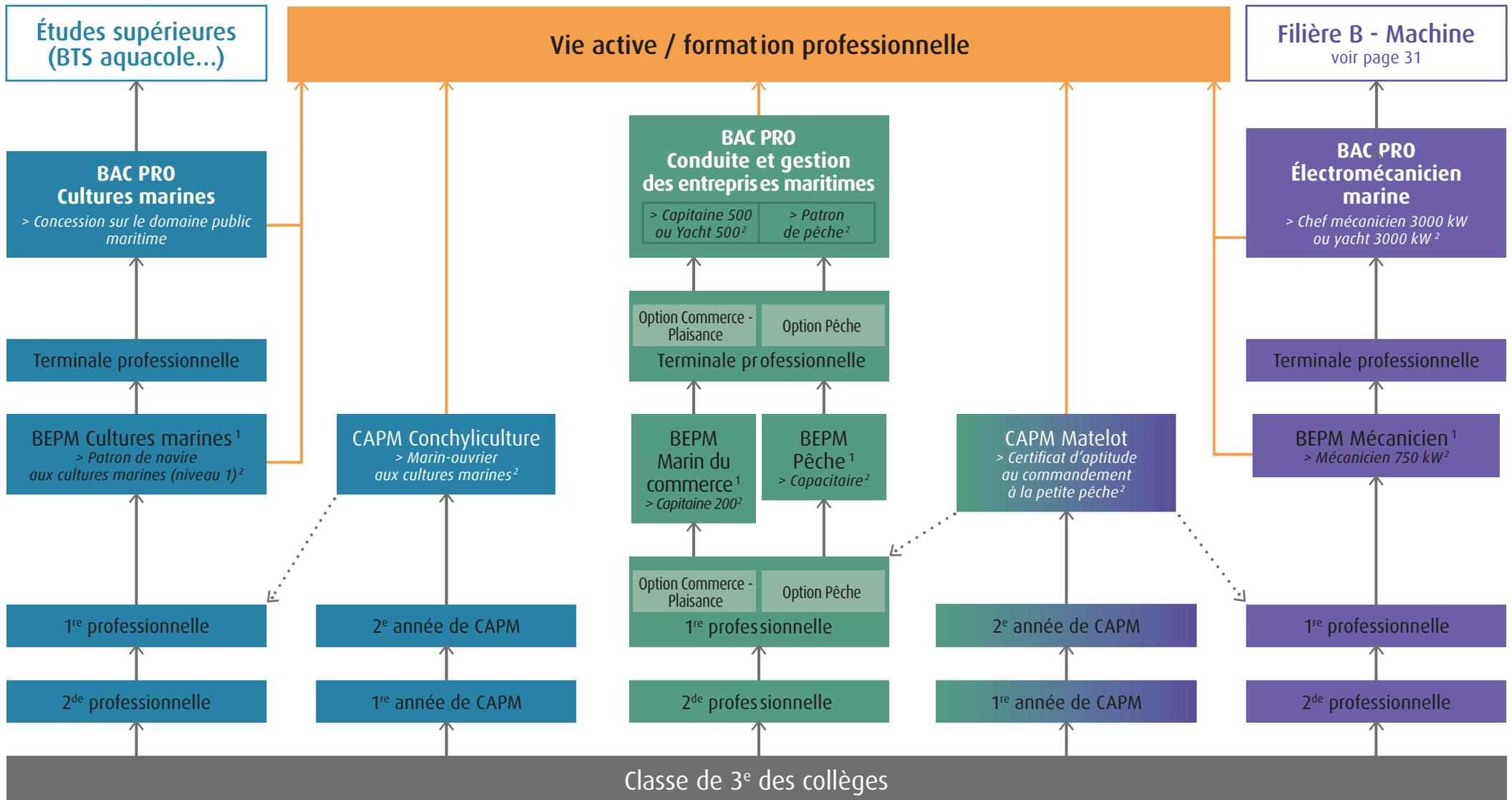
Le salaire moyen brut varie de 3 000 à 10 000 euros par mois (selon la taille du yacht, charges non déduites).

Les perspectives de carrière

Les marins titulaires de brevets de yachting professionnels peuvent exercer à bord des navires de commerce.

Informations pratiques

Les études professionnelles maritimes dans le secondaire



1 CERTIFICATION INTERMÉDIAIRE

La préparation d'un BEPM est obligatoirement incluse dans celle du bac pro.
Le mode d'examen du BEPM est le contrôle continu.
La réussite au BEPM ne subordonne pas le passage en terminale.

2 PRÉROGATIVES

Elles peuvent être obtenues sous réserve d'expérience professionnelle correspondante à la réglementation en vigueur (ou de l'obtention d'une note au moins égale à 10/20 aux épreuves EP1 et EP2 en cultures marines).

→ Passage au niveau supérieur

→ Passage à une activité professionnelle

.....> Passerelle vers la filière bac pro

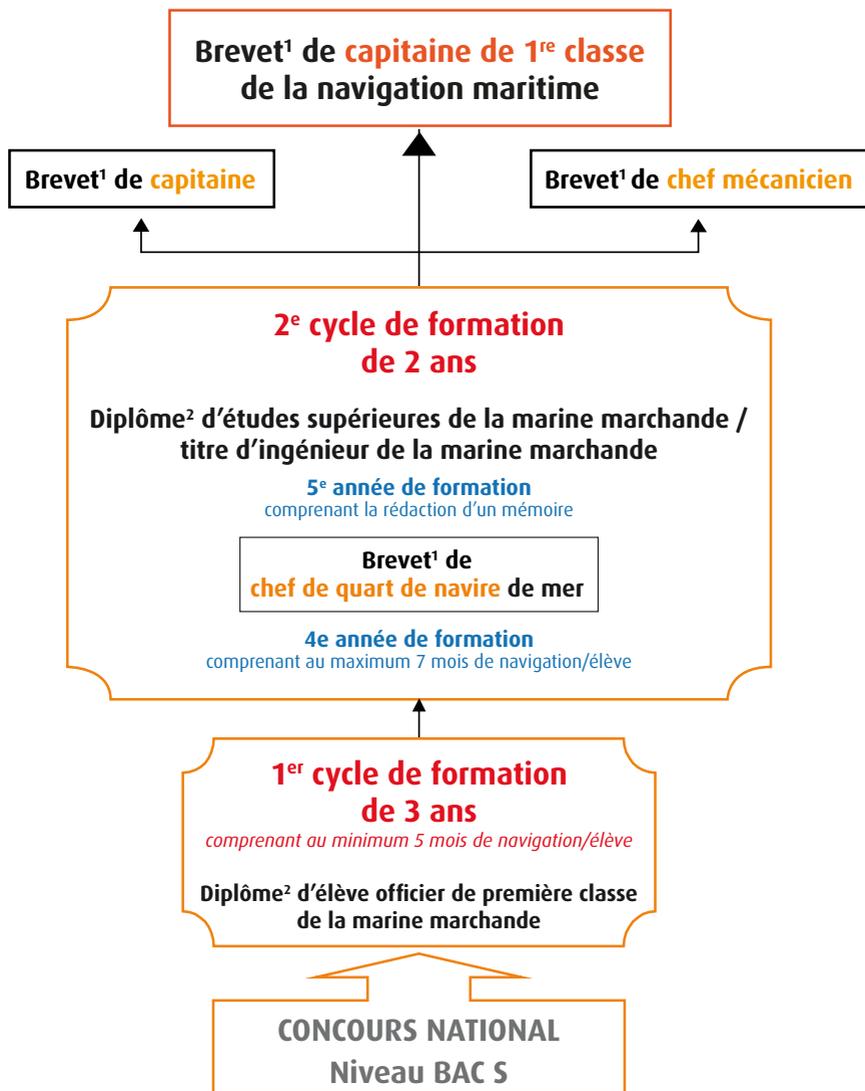
BEPM : brevet d'études professionnelles maritimes rénové (certification intermédiaire du bac pro)

CAPM : certificat d'aptitude professionnelle maritime



Filière A

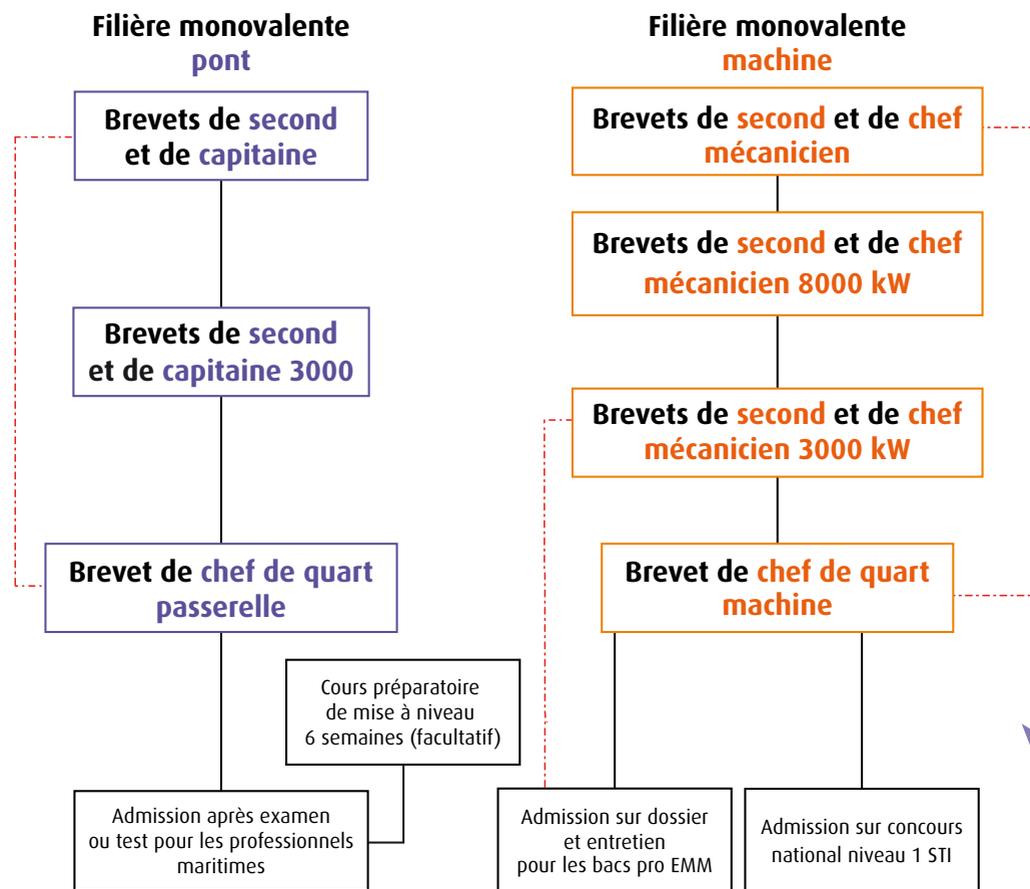
Cursus de formation des officiers de 1^{re} classe de la marine marchande filière académique



- ¹ Peut être obtenu sous réserve de respecter le temps de navigation prévu par la réglementation
² Obtenu à la fin de chaque cycle de formation

Filière B

Cursus des formations des officiers pont ou machine de la marine marchande



Où se former ?



Les formations aux métiers de la mer sont dispensées dans les lycées professionnels maritimes (LPM), à l'École nationale

supérieure maritime (ENSM) et dans des centres agréés par le ministère chargé de la mer, en métropole et outre-mer.

Comment s'inscrire ?

■ En lycée professionnel maritime (LPM)

Les élèves qui désirent s'inscrire dans un LPM pour suivre une formation à un CAPM, un BEPM ou au baccalauréat professionnel maritime, doivent s'adresser à l'établissement de leur choix pour en faire la demande :

- ▶ soit par internet (sur le site du LPM concerné) ;
- ▶ soit par téléphone ou par courrier.

L'établissement leur adressera en retour un dossier d'inscription à remplir et à retourner. Après vérification des pièces du dossier,

les parents et leur enfant sont invités à la journée « portes ouvertes » et parfois à une réunion pour faire connaissance de l'univers d'un LPM, de l'internat auquel les élèves ne sont pas habitués, des familles d'accueil pour le week-end.

Certains établissements comme le LPM d'Étel proposent un mini stage de 3 jours de découverte des secteurs maritimes : une journée pont, une journée machine et une journée cultures marines au mois de mai.

Pour tout renseignement, vous pouvez contacter les lycées professionnels maritimes.

• En métropole :

- ➔ LPM Boulogne-sur-Mer
33 (0)3 91 90 00 90
LPM-Boulogne@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Fécamp
33 (0)2 35 10 45 30
LPM-Fecamp@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Cherbourg
33 (0)2 33 88 57 10
LPMA-Cherbourg@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Saint-Malo
33 (0)2 99 81 97 10
LPM-Saint-Malo@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Paimpol
33 (0)2 96 55 30 90
LPM-Paimpol@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Le Guilvinec
33 (0)2 98.58 96 00
LPM-Le-Guilvinec@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Étrel
33 (0)2 97 55 30 66
LPM-Etel@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Nantes
33 (0)2 40 50 51 01
LPM-Nantes@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM La Rochelle
33 (0)5 46 43 00 48
LMA-La-Rochelle@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Ciboure
33 (0)5 59 47 34 01
lycee-maritime.ciboure@laposte.net
 - ➔ LPM Sète
33 (0)4 67 51 63 63
LM-Sete@developpement-durable.gouv.fr
 - ➔ LPM Bastia
33 (0)4 95 34 83 20
LPMA-Bastia@developpement-durable.gouv.fr
- #### • En outre-mer :
- ➔ EAM de Trinité - Martinique : 33 (0)5 96 58 22 13
 - ➔ Lycée professionnel Blanchet - Guadeloupe : 33 (0)5 90 81 19 51
 - ➔ IRPM Gourbeyre - Guadeloupe : 33(0)5 90 81 63 73
 - ➔ EAM Le Port - La Réunion : 33 (0)2 62 42 00 61
 - ➔ CFM Dzaoudzi - Mayotte : 33 (0)2 69 60 18 18
 - ➔ AFC Saint-Pierre-et-Miquelon : 33 (0)5 08 41 43 65
 - ➔ IFMPC Papeete - Polynésie française : 33 (0)6 89 54 18 88
 - ➔ EMM Nouméa - Nouvelle-Calédonie : 33 (0)6 87 28 78 63

■ À l'École nationale supérieure maritime (ENSM)

L'école nationale supérieure maritime (ENSM) a été créée par le décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010. C'est un établissement public de l'État à caractère scientifique, culturel et

professionnel qui dispose de centres répartis sur le littoral. Elle forme les officiers de la marine marchande.

Pour tout renseignement, vous pouvez contacter les centres de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) :

- ➔ Centre du Havre
33 (0)2 35 54 78 00
centre.le-havre@supmaritime.fr
- ➔ Centre de Nantes
33 (0)2 40 71 01 80
centre.nantes@supmaritime.fr
- ➔ Centre de Saint-Malo
33 (0)2 99 40 68 80
centre.st-malo@supmaritime.fr
- ➔ Centre de Marseille
33 (0)4 91 76 82 82
centre.marseille@supmaritime.fr

■ Par voie de concours national sur épreuves de niveau baccalauréat.

Le concours est ouvert :

- ▶ aux candidats bacheliers ou aux titulaires d'un diplôme admis en équivalence, âgés de 17 ans accomplis au 31 décembre de l'année du concours. Les candidats qui passent le baccalauréat l'année du concours sont autorisés à y participer. En cas de succès, leur admission à l'ENSM sera subordonnée à l'obtention du baccalauréat avant la rentrée scolaire ;
- ▶ aux titulaires d'un brevet d'officier (commerce ou pêche), sans limite d'âge.

Le concours se déroule chaque année au mois de mai, il comporte les épreuves écrites suivantes :

- ▶ français ;
- ▶ mathématiques ;
- ▶ physiques.

Les dossiers d'inscription peuvent être téléchargés sur le site de l'ENSM : supmaritime.fr

- Tout candidat à une formation maritime doit remplir les conditions de moralité et d'aptitude physique exigées pour exercer la profession de marin.

La moralité

L'article 4 du décret 67-890 du 7 août 1967, relatif au statut du marin, prévoit que le futur marin ne doit avoir subi aucune condamnation soit à une peine criminelle, soit à une peine correctionnelle. La satisfaction de ces conditions est vérifiable à l'entrée dans la profession, puisque le candidat marin doit fournir un extrait de casier judiciaire. Sous certaines conditions, le directeur régional des affaires maritimes peut accorder une dérogation, après avis du juge d'application des peines.

L'aptitude physique

Une visite de contrôle du médecin des gens de mer est pratiquée avant l'intégration dans l'école. A l'issue de cette visite, le candidat s'expose à être éventuellement déclaré inapte.

La couverture sociale

En règle générale, le marin est soumis à la législation sociale de l'État du pavillon du navire sur lequel il exerce son activité professionnelle. Le marin employé à bord d'un navire battant pavillon français, ainsi que l'élève inscrit dans un LPM ou à l'ENSM relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins géré par l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM).

La candidature des élèves étrangers

Les candidats ressortissants d'un État non membre de l'Union européenne doivent produire un document attestant l'accord des autorités maritimes de leur pays d'origine et un justificatif de bourses d'études ou de ressources permettant de couvrir les frais occasionnés par leurs études en France.

Où se renseigner ?

www.formation-maritime.fr

www.developpement-durable.gouv.fr

Pour tout renseignement relatif au marin et à sa formation, au service de santé des gens de mer et au navire, vous pouvez contacter les services du littoral et de la mer :

- ➔ DIRM Nord-Atlantique-Manche-Ouest : 33(0) 2 40 44 81 10
- ➔ DIRM Sud-Atlantique : 33(0) 5 56 00 83 00
- ➔ DIRM Mer Manche Est – Mer du Nord : 33(0) 2 35 19 29 99
- ➔ DIRM Méditerranée : 33(0) 4 91 39 69 00
- ➔ Direction de la mer de Guadeloupe : (33) 5 90 41 95 50
- ➔ Direction de la mer de Martinique : (33) 5 90 41 95 50 ou 05 96 60 79 85
- ➔ Direction de la mer de Guyane : (33) 5 94 29 36 15
- ➔ Direction de la mer Sud – Océan Indien :
La Réunion : 33(0) 2 62 90 19 60
Unité territoriale de Mayotte : (33) 2 69 60 31 38

- ➔ Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer de St-Pierre et Miquelon : (33) 5 08 41 15 30
- ➔ Service des affaires maritimes de Polynésie française : (33) 6 89 54 95 25
- ➔ Service des affaires maritimes de Nouvelle Calédonie : (33) 6 87 27 26 26

* Au moment de votre appel, pensez au décalage horaire.

Direction des affaires maritimes
Bureau de l'emploi et de la formation maritimes
gm1.dam.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Remerciements

Merci à tous les professionnels de la mer pour leurs témoignages et leurs photos et à toutes les personnes qui ont contribué à la conception de cet ouvrage.

Armateurs de France : Sofy Mulle, responsable de communication et Marine Aubert, assistante de communication.

www.armateursdefrance.org

Armement :

- **Bourbon** : Marie-Pierre Collin, chargée de communication - Thierry Buzulier, maritime project manager.
- **Brittany Ferries** : Yvon Saleun, adjoint au capitaine d'armement - Monique Lelez, assistante service de communication externe - Delphine Nédélec, responsable de communication - Juliette Bellec - les officiers - les marins.
- **Compagnie maritime d'affrètement - compagnie générale maritime (CMA - CGM)** : service de presse.
- **Sea France** : Caroline Lallement.
- **Société nationale maritime méditerranée Corse (SNCM)** : le service de communication et la photothèque - Stéphane Denis - les officiers - les marins.

Chantiers Bénéteau : Bruno Gouzigoux, responsable de communication.

Comité national de la conchyliculture (CNC) : Goulven Brest, président - Julie Dinimant, attachée de direction - Alain Dréano, responsable SRC Bretagne - Jacques Godefroy, chef d'entreprise.

www.cnc-france.com

Coopérative maritime d'Étaples : Vincent Toulemon, directeur - Stéphane Dujardin, comptable.

Direction des affaires maritimes (DAM) : Régine Bréhier, directrice - Jean-Loup Petit, directeur-adjoint -

Yann Bécouarn, chargé de la sous-direction - Philippe Allemandou, adjoint au sous-directeur - Olga Lefèvre Pestel, chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes.

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) : Michelle Perruche, responsable communication.

Jean-Pierre Duval : photographe, éditeur Marin-pêcheur.

Établissement national des invalides de la marine (ENIM) : Isabelle Raynaud-Delfini, responsable de communication.

www.enim.eu

Groupe des équipages professionnels du yachting (GEPY) : Jean-Marie Lacarrière, secrétaire général.

Inspection générale des affaires maritimes (IGAM) : Jean-François Antin - Paul Bedel - Isabelle Cojan - Pierre Denis.

Lycées professionnels maritimes (LPM) : Luc Percelay et Yannick Tréhorel, directeurs - Alain Caloin, professeur.

Ministère de l'agriculture : Nicole Bernard, chargée de la photothèque.

ONISEP : Claudine Roux - Claude Bazile - Ghislaine Ganne-He.

Voiles et Voiliers : Didier Ravon, rédacteur en chef.

Rédaction : MEDDE/DAM/GM1/E. Cassard, M. Ebimbe Mbongue
Réf. : DICOM-DGITM/PLA/09008-6 - Décembre 2012
Crédits photos : couverture, de haut en bas et de gauche à droite :
SNCM - B. Suard/METL-MEDDE - J.-P. Duval/Voiles et Voiliers
p2-3 : Armateurs de France - B. Suard/METL-MEDDE
p4-5 : P. Plisson/CMA-CGM - SNCM
p6-7 frise (de gauche à droite) : Bourbon - G. Coutin/METL-MEDDE -
Bourbon - G. Crossay/METL-MEDDE - Brittany Ferries - G. Crossay/METL-
MEDDE - Bourbon ; portraits : G. Crossay/METL-MEDDE - E. Cassard
p8-9 : G. Crossay/METL-MEDDE (x2)
p10-11 : Armateurs de France - C. Mounier
p13 : E. Cassard
p14-15 : JPM création - J.-P. Duval
p16-17 frise : L. Mignaux/METL-MEDDE (x2) - JPM création - J.-P. Duval -
JPM création - L. Mignaux/METL-MEDDE - J.-P. Duval ; portraits : J.-P. Duval (x2)
p18-19 : J.-P. Duval (x2)
p20 à 23 : B. Suard/METL-MEDDE
p24-25 : Voiles et Voiliers - Chantiers Bénéteau
p26-27 frise : Gepy - D. Ravon/Voiles et Voiliers - Chantiers Bénéteau (x3) -
J. Kélagopian/Voiles et Voiliers ; portraits : D. Ravon - Gepy
p31 frise : EMM Saint-Malo
p35 : G. Crossay METL-MEDDE
Impression : METL-MEDDE/SG/SPSSI/ATL2
Papier : brochure imprimée sur du papier certifié écolabel européen



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer

La Grande Arche - paroi sud
92055 La Défense cedex

Tél. 01 40 81 37 60

