



onisep

ZOOMMÉTIERS



LES MÉTIERS DE MARINS

COMMERCE PLAISANCE PÊCHE CULTURES MARINES

www.onisep.fr | www.ecologique-solidaire.gouv.fr




Nous tenons à remercier chaleureusement pour leur participation et leur réactivité les compagnies maritimes : Bourbon, Brittany Ferries, CMA-CGM, la Compagnie Océane, la Compagnie maritime nantaise, la Compagnie française du thon océanique, Genavir, Icard Maritime, Jifmar Offshore Services, Louis Dreyfus Armateurs, Ponant et Arcobreizh ; les organisations syndicales : ADF (Armateurs de France), le Gaspe (Groupement des armateurs de services publics maritimes de passages d'eau), le CNPMM (Comité national des pêches maritimes et des élevages marins), l'UAPF (Union des armateurs à la pêche de France), le CNC (Comité national de conchyliculture), le Gepy (Groupement professionnel des équipages au yachting) ; ou encore les directeurs des établissements d'enseignement.

Nous remercions également les marins qui se sont prêtés au jeu des entretiens, pour leur disponibilité et pour nous avoir fait partager la passion de leur métier.

Merci à l'ensemble de ces acteurs pour leur implication dans la promotion des métiers du secteur maritime.

ZOOM SUR



Office national d'information sur les enseignements et les professions • Ministère de l'Éducation nationale • Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation • Publication de l'Onisep : © Onisep avec la collaboration du ministère de la Transition écologique et solidaire, septembre 2017 • Directeur de la publication : Michel Quéré • Directrice adjointe de la publication : Marie-Claude Gusto • ÉDITIONS CROSS-MÉDIA > Cheffe de département : Sandrine Marcillaud-Authier • Adjointe : Stéphanie Desmond-Simon • Correctrice : Valérie Doineau • Administratrice technique éditoriale : Saliha Hamzic • PARTENARIAT > Cheffe de département : Isabelle Dussouet • Responsable éditoriale : Christine Courtois • Rédactrice en chef : Christine Guesdon • Rédactrice : Valérie Sarre • Secrétaire de rédaction : Lydie Théophin • RESSOURCES DOCUMENTAIRES > Chef de département : Gilles Foubert • Documentaliste : Alexa Lecherbonnier • FABRICATION > Cheffe de service : Marie-Christine Jugeau • Photogravure : Key Graphic (Paris) • Imprimeur : Roto Aisne (Gauchy), sur papier certifié PEFC • STUDIO > Chef de service et direction artistique : Bruno Delobelle • Maquette et mise en pages : Corinne Dastot et Cyril Lauret • Photographe : Alain Potignon • Photo de couverture, copyright : © wragg/iStock.com • PROMOTION, COMMERCIALISATION ET DIFFUSION > Onisep VPC - 12, mail Barthélemy-Thimonnier, CS 10450 Lognes, 77437 Marne-la-Vallée Cedex 2 • Internet : onisep.fr/lalibrairie • Relations clients : service_clients@onisep.fr • Code de diffusion Onisep : 901361 • ISSN : 1772-2063 • ISBN papier : 978-2-273-01361-1 • ISBN numérique : 978-2-273-01374-1 • Le kiosque : commerce-transport-logistique  • Dépôt légal : septembre 2017 • Reproduction, même partielle, interdite sans accord préalable de l'Onisep.



10-32-2813

LES MÉTIERS DE MARINS

COMMERCE PLAISANCE PÊCHE CULTURES MARINES

La mer constitue un enjeu majeur pour nos sociétés, sur les plans environnemental, économique et scientifique. Elle a toujours été indissociable de la vie des hommes, pour ses ressources alimentaires, comme pour leurs échanges commerciaux.

Le secteur maritime est un secteur professionnel dynamique qui emploie plus de 400 000 salariés dont plus de 36 000 marins navigants. Ces passionnés de la mer exercent dans quatre domaines, qui offrent chacun une grande variété de navires et de missions : le commerce qui comprend les activités de transport et de services, la plaisance professionnelle, la pêche et les cultures marines.

Voyager ou travailler au grand air sont autant de perspectives qui font rêver mais les métiers de la navigation demandent d'acquérir des compétences techniques précises, d'avoir de solides qualités humaines et de savoir s'adapter en permanence aux innovations technologiques. Le rythme de vie et le travail à bord d'un navire sont différents d'un métier à terre. Ces métiers d'exception sont sources de nombreuses richesses, mettent en valeur les capacités d'autonomie et ouvrent sur des expériences internationales. Ils sont tournés vers l'avenir avec des enjeux modernes de développement durable et de croissance bleue.

Matelots, mécaniciens, capitaines... une filière de formation complète ouvre sur ces métiers qui offrent de réelles perspectives de carrière. Elle les accompagne, du CAP au titre d'ingénieur, vers des diplômes très spécifiques, obtenus notamment en lycée professionnel maritime et à l'École nationale supérieure maritime.

Ce guide est un outil de découverte pour les jeunes et leurs familles ainsi qu'un support pour les équipes éducatives. En s'appuyant sur la réalité du terrain, il s'inscrit dans le cadre du parcours Avenir qui accompagne les élèves, au collège et au lycée, dans leur exploration du monde professionnel.

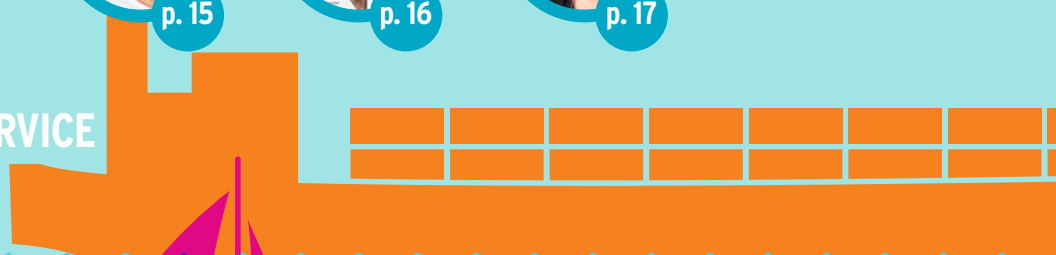
Michel Quéré
Directeur de l'Onisep

François Poupard
Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer
Ministère de la Transition écologique
et solidaire

SOMMAIRE



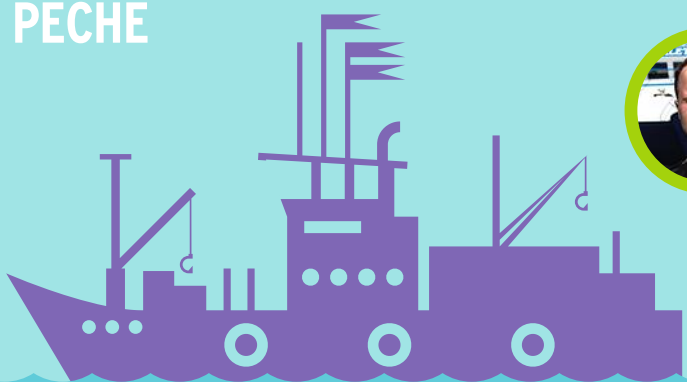
COMMERCE TRANSPORT/SERVICE



PLAISANCE PROFESSIONNELLE



PÊCHE



CULTURES MARINES





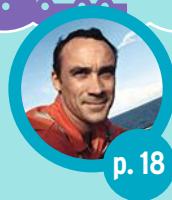
p. 12



p. 13



p. 14



p. 18



p. 19



p. 21



p. 21



p. 25



p. 27

SOMMAIRE

P. 4 QUESTIONS/RÉPONSES SUR LE SECTEUR

P. 7 DES MÉTIERS AUX DIVERS HORIZONS

COMMERCE

- p. 8 Matelot/e pont navire à passagers
- p. 9 Mécanicien/ne machine navire à passagers
- p. 10 Officier/ère chef de quart machine navire câblé
- p. 11 Officier/ère électronicien/ne navire de recherche
- p. 12 Officier/ère chef/fe de quart passerelle
- p. 13 Second capitaine
- p. 14 Capitaine petit navire à passagers
- p. 15 Capitaine navire de service
- p. 16 Capitaine grand navire*
- p. 17 Chef/fe mécanicien/ne grande puissance*
- p. 18 Chef/fe mécanicien/ne grande puissance*
- p. 19 Chef/fe mécanicien/ne petite puissance

PLAISANCE PROFESSIONNELLE

- p. 20 Capitaine de voilier
- p. 21 Capitaine de yacht
- p. 21 Chef/fe mécanicien/ne de yacht

PÊCHE

- p. 22 Patron/ne pêche côtière
- p. 23 Matelot/e pêche côtière
- p. 24 Capitaine grande pêche
- p. 25 Chef/fe mécanicien/ne pêche au large

CULTURES MARINES

- p. 26 Patron/ne aux cultures marines
- p. 27 Marin ouvrier/ère aux cultures marines

P. 28 LES MÉTIERS DE MARINS ET VOUS

P. 29 DES FORMATIONS SANS LIMITES

P. 32 SCHÉMA DES FORMATIONS

* Les termes « grand navire » et « grande puissance » s'appliquent respectivement aux navires d'une jauge brute > 500 et aux navires d'une puissance propulsive > 750 kW.

Questions/Réponses

Quels horizons s'ouvrent aux passionnés de la mer ? Quelles missions et dans quels types d'activité ? Peut-on en changer facilement ? Plus que toute autre filière, le secteur maritime tient ses promesses, laissant à chacune et chacun de belles marges de manœuvre et de réelles perspectives d'évolution professionnelle.

FAUT-IL CHOISIR LA MER POUR L'AVENTURE ET LES VOYAGES ?

Les métiers de marins peuvent s'exercer à proximité de nos côtes mais aussi à l'autre bout de la planète. Un capitaine grande pêche navigue sur des mers lointaines, comme Romain Aury, capitaine d'un thonier basé aux Seychelles. C'est aussi le cas pour ceux qui choisissent les navires de commerce comme les porte-conteneurs, les navires rouliers ou les navires de croisière. Étienne Robic, second capitaine sur un navire roulier, navigue tout autour du globe, tandis que Sandie Moreno, skipper de voilier, a parcouru l'océan Indien et traversé plusieurs fois l'Atlantique. Oui, pour eux, la mer, c'est bien l'aventure et les voyages !



Romain Aury,
37 ans, capitaine
d'un thonier
→ p. 24



Étienne Robic,
31 ans, second capitaine
sur un navire roulier
→ p. 13



Sandie Moreno,
41 ans, capitaine de voilier
→ p. 20

OÙ EXERCENT LES MARINS NAVIGANTS ?

Le secteur maritime au sens large, c'est plus de 400 000 emplois. Parmi ces professionnels, on compte plus de 36 000 marins. Leurs missions se répartissent en quatre grands domaines. On distingue, d'une part, le commerce, qui regroupe le transport (passagers ou marchandises) et les activités de service (remorquage, travaux sous-marins, etc.) ; et d'autre part, la pêche ; les cultures marines (ostréiculture, conchyliculture, etc.) ; et la plaisance professionnelle.

Combien de marins ?



15 900
commerce (transport/service)



15 200
pêche



4 000
cultures marines



1 700
plaisance professionnelle

Source : ministère de la Transition écologique et solidaire, 2015.

EST-CE QU'ON GAGNE BIEN SA VIE ?

Les métiers de marins sont bien rémunérés. Si un marin débute à 1 500 € brut par mois, il peut progresser jusqu'à plus de 3 000 € en suivant des formations et en prenant plus de responsabilités. Généralement plus élevées qu'ailleurs, les rémunérations augmentent aussi selon la taille et la puissance des navires, l'expérience, les missions demandées. En contrepartie, ce sont des métiers à fortes responsabilités.

À noter : sur un navire de pêche, la rémunération est indexée sur la quantité de poissons pêchés. Cela peut atteindre plus de 3 000 € si la pêche est bonne ! Enfin, si l'on est son propre patron, en pêche ou en cultures marines, ces bons salaires s'expliquent également par un investissement personnel important.



Julie Mazella,
35 ans, cheffe
mécanicienne sur
un porte-conteneur
→ p. 17



Morgan Lecuyer,
32 ans, patron pêcheur
sur un chalutier
→ p. 22



Fabien Barbé,
39 ans, patron cultures
marines (conchyliculteur
à Cancale)
→ p. 26

➤ SUR QUELS NAVIRES ET POUR QUELLES MISSIONS ?

Quoi de plus différent que l'univers d'un porte-conteneur et celui d'un chalutier ou d'un yacht ? Que l'on soit à bord d'un navire de commerce (de transport ou de service), d'un navire de pêche ou de plaisance professionnelle, il faut distinguer clairement deux grandes missions : travailler sur le pont ou en salle des machines. D'un côté, des experts de la navigation et du chargement ; de l'autre, des spécialistes de la maintenance de machines complexes.

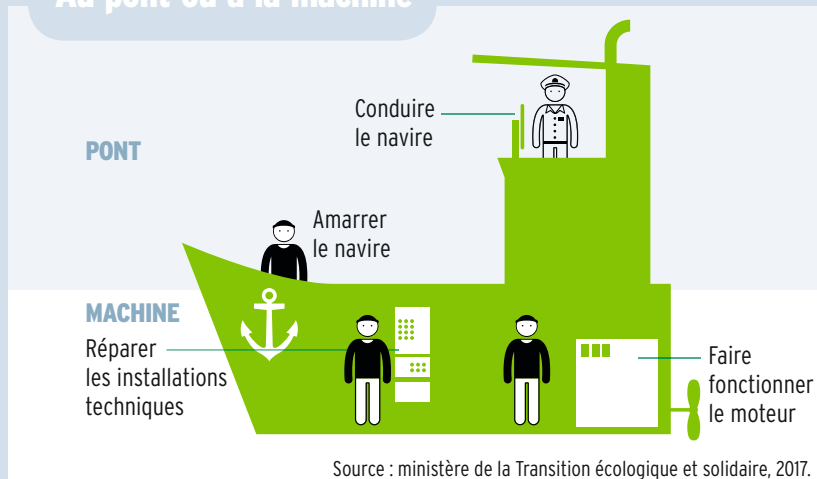


Hanna Dechaume,
26 ans, lieutenant navigation sur un navire à passagers
→ p. 12



Pierre Geiger,
36 ans, chef mécanicien offshore chez Bourbon
→ p. 18

Au pont ou à la machine



Source : ministère de la Transition écologique et solidaire, 2017.

➤ DES MÉTIERS EN PHASE AVEC LES TECHNOLOGIES MODERNES ?

Le secteur de la mer a totalement intégré les nouvelles technologies, qu'il s'agisse des outils de navigation (GPS, satellite, radar, routage météo) mais aussi des outils d'aide à la pêche, comme les sonars, les balises satellites et autres instruments qui permettent de rechercher le poisson. Les yachts de plaisance sont eux aussi devenus de vrais bijoux de technologie, tant en ce qui concerne les moteurs que l'équipement à bord (Internet, audiovisuel...). Dans le secteur du commerce également, comme sur les porte-conteneurs, les nouvelles technologies permettent d'optimiser le chargement des navires. Sur les navires câbliers, on utilise des robots sous-marins pour réparer les câbles au fond de la mer.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'ENSM (École nationale supérieure maritime) délivre, en plus de son diplôme d'études supérieures de la marine marchande, un titre d'ingénieur.



Damien Bonfill,
28 ans, 3^e mécanicien sur un navire câblier
→ p. 10



Xavier Perret,
39 ans, capitaine chez Jifmar
→ p. 15



Guillaume Lancelin,
39 ans, officier électronicien sur un navire de recherches océanographiques
→ p. 11



Badis Zaïane,
43 ans, capitaine à la CMA-CGM
→ p. 16

➤ PEUT-ON ÉVOLUER PROFESSIONNELLEMENT ?

On peut embarquer après un CAPM (certificat d'aptitude professionnelle maritime), avec son certificat de matelot pont, premier certificat du cursus de formation au pont qui mène au brevet capitaine 200 (voir p. 31). Les marins peuvent évoluer vers des postes à responsabilités sur des navires plus importants, en suivant des formations et en naviguant plusieurs mois. Au fil des ans et des formations, Jérémy, passionné par la mer, s'est donné les moyens de devenir

capitaine d'importants yachts de plaisance. Quant à Olivier, qui a débuté comme marin dans la Marine nationale, il a pu devenir lieutenant puis chef mécanicien sur des yachts de plaisance, grâce aux différentes formations qu'il a choisi de suivre.



Jérémy Solodilov,
40 ans, capitaine de yacht chez Atalante
→ p. 21



Jean Leroy,
49 ans, chef mécanicien sur un chalutier
→ p. 25

Questions/Réponses

NAVIGUER, SOUS QUELLES CONDITIONS ?

La profession de marin est une profession réglementée, soumise à des conditions d'accès et d'exercice précises. L'obtention des brevets, après une expérience professionnelle, est un passage obligé. Sans oublier les formations médicales ou de lutte contre les incendies, et les qualifications spécifiques pour l'exploitation des canots de sauvetage, par exemple. De plus, il faut régulièrement

actualiser ses connaissances : une priorité absolue, car ce sont des vies humaines qui sont en jeu !



Sandrine Goudin,
44 ans, matelote
à la Compagnie Océane
→ p. 8

Obtenir un brevet



Source : ministère de la Transition écologique et solidaire, 2017.

Y A-T-IL DES FEMMES DANS CES MÉTIERS ?

Même si, pendant longtemps, la mer a été l'apanage des hommes, les choses sont en train de changer. Les jeunes femmes sont de plus en plus nombreuses à choisir elles aussi d'embarquer sur des navires de pêche comme Pénélope Prual, sur des ferries comme Julie Meurisse, ou même sur des navires au long cours comme Julie Mazella ou Hanna Dechaume. Grâce notamment à l'amélioration des conditions de vie à bord, elles n'hésitent plus à s'orienter vers des postes de mécanicien, de matelot ou d'officier de la marine marchande. Des métiers qu'elles exercent elles aussi par passion pour la mer avec l'envie de découvrir de nouveaux horizons.



Pénélope Prual,
26 ans, matelote
sur un chalutier
de pêche côtière
→ p. 23



Julie Meurisse,
30 ans, aide-mécanicienne
pour Brittany Ferries
→ p. 9



Julie Mazella,
35 ans, cheffe
mécanicienne sur
un porte-conteneur
→ p. 17



Hanna Dechaume,
26 ans, lieutenant
navigation sur un navire
à passagers
→ p. 12

QUEL ÉQUILIBRE ENTRE VIE PRIVÉE ET VIE PROFESSIONNELLE ?

Si l'on choisit le métier de marin, cela implique des embarquements plus ou moins longs et une alternance de vie en mer et de vie à terre. Pour les navires au long cours, comme les porte-conteneurs, les navires de grande pêche ou même les grands navires de croisière, les embarquements peuvent durer plusieurs semaines. Mais ils sont compensés par des périodes à peu près équivalentes de repos à terre. Il faut aussi noter que le navire est à la fois un lieu de travail avec ses rythmes particuliers et un lieu de vie partagé avec le reste de l'équipage (cabine, salle à manger, espace de détente et loisirs). Pour ceux qui naviguent à proximité des côtes, les embarquements durent la journée ou quelques jours au plus.



Pierre Geiger,
36 ans, chef mécanicien
offshore chez Bourbon
→ p. 18

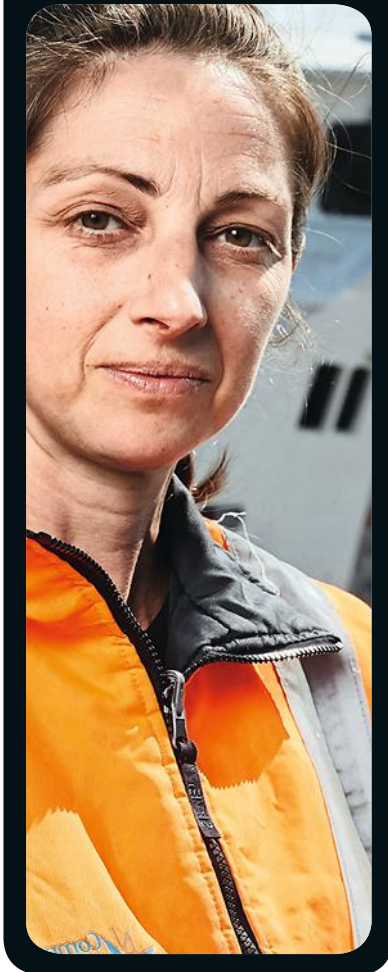


Gaspard Bouilleaux,
22 ans, capitaine
navire à passagers
→ p. 14

DES MÉTIERS AUX DIVERS HORIZONS

Matelots, mécaniciens, capitaines, skippers ou même électroniciens... les « marins » forment une grande famille, répartie en quatre domaines : le commerce (transport/service), la plaisance professionnelle, la pêche et les cultures marines. Leurs missions varient d'un navire à l'autre, porte-conteneur ou ferry, navire de recherche ou thonier... Sur certains navires, on embarque pour plusieurs semaines ; sur d'autres, on sort à la journée, à la semaine... 21 marins partagent avec vous leurs aventures sur la mer et leurs découvertes, avec chacun un rythme de vie bien particulier !

MATELOT/E PONT NAVIRE À PASSAGERS : **FORMATION** CAPM matelot, bac pro CGEM (conduite et gestion des entreprises maritimes) ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** esprit d'équipe, sociabilité, adaptabilité. **SALAIRE MOYEN** de 2 000 à 2 500 € brut/mois.



SANDRINE GOUDIN, 44 ANS

MATELOTE À LA COMPAGNIE OCÉANE

Rien ne destinait Sandrine, originaire de la région parisienne, à devenir marin. C'est en s'installant sur l'île de Belle-Île, puis en suivant une formation nautique, qu'elle a pu devenir matelote embarquée sur un navire de transport de passagers et de véhicules.

PARCOURS

Après un bac technique secrétariat et une formation complémentaire à la chambre de métiers, j'ai travaillé pendant plusieurs années dans un magasin de bricolage en région parisienne. Lorsque j'ai rejoint mon père à Belle-Île, j'ai débuté par des emplois saisonniers, puis j'ai intégré la Société morbihannaise, devenue la Compagnie Océane. Après le service réservation, j'ai évolué, grâce à la formation CIN (certificat d'initiation nautique)*, vers un poste de matelot embarqué.

* Certificat polyvalent (pont et mécanicien) remplacé par le certificat matelot pont (monovalent) intégré aujourd'hui dans le cursus de formation continue au pont.

M

ême si je suis née et ai grandi dans les Yvelines, j'ai toujours aimé la mer... À 25 ans, j'ai quitté la région parisienne pour naviguer plusieurs mois sur un voilier avant de m'installer sur Belle-Île. Après avoir travaillé plusieurs années au service réservation de la Compagnie Océane, j'ai pu suivre la formation de 2 mois et demi au CIN*, passeport obligatoire pour devenir matelot et puis celle du brevet de sécurité BAEERS**. Depuis 2009, je suis donc matelote qualifiée sur des navires rouliers, navettes qui effectuent la liaison entre Quiberon et Belle-Île et transportent des passagers et des véhicules. Nos bateaux, le *Bangor* et le *Vindilis*, mesurent plus de 45 mètres de long, peuvent charger 30 à 40 véhicules et accueillir environ 400 passagers. Sur

neuf membres d'équipage, nous sommes quatre matelots en charge de l'amarrage du bateau. Puis, lors du chargement, nous guidons les véhicules à l'intérieur et assistons les passagers qui ont besoin d'aide pour se déplacer. Pendant la traversée, l'un de nous prend la barre sous le contrôle du capitaine, qui assure l'entrée et la sortie du port. À l'arrivée, nous amarrons le bateau et nous aidons les véhicules à débarquer, puis nous nettoyons le « salon passagers » avant la prochaine rotation. C'est un métier très vivant, car nous sommes directement en contact avec les passagers. Grâce à ce métier, je suis en mer tous les jours et je peux vivre au quotidien sur Belle-Île... Je ne regrette en rien mon changement de cap professionnel ! ■

** Brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage.

MÉCANICIEN/NE MACHINE NAVIRE À PASSAGERS : FORMATION CAPM matelot ou bac pro EMM (électromécanicien marine). **QUALITÉS** rigueur, habileté manuelle, esprit d'équipe. **SALAIRE MOYEN** de 2 000 à 2 500 € brut/mois.

PARCOURS

Très tôt, j'ai été attirée par la mer et, dès l'âge de 16 ans, j'ai embarqué comme stagiaire sur un bateau de pêche. Après un BEPM (brevet d'études professionnelles maritimes) marin de commerce en 2 ans, j'ai poursuivi au lycée maritime de Paimpol avec un bac pro EMM (électromécanicien marine). Puis, j'ai intégré Brittany Ferries, ce qui m'a permis de valider mon brevet de mécanicien 750 kW.



JULIE MEURISSE, 30 ANS

AIDE-MÉCANICIENNE POUR BRITTANY FERRIES

Julie a toujours aimé la mer. Très jeune, elle a commencé par des stages chez un matelot pêcheur. Aujourd'hui, elle est aide-mécanicienne sur des ferries. Une première étape pour acquérir les bases du métier.

Après mon bac pro EMM, j'ai été embauchée par Brittany Ferries, en tant qu'aide-mécanicienne. Au sein d'une équipe de 15 personnes, j'assure la propreté des locaux machine et je participe à l'entretien et à la maintenance des moteurs et des équipements auxiliaires. Les lundis, j'embarque pour 8 jours depuis les ports de Ouistreham ou de Roscoff, sur les ferries qui font la traversée pour la Grande-Bretagne. Une semaine sur deux, je suis en repos. Ce poste me permet d'acquérir de bonnes bases en mécanique et d'apprendre le métier. À terme, je pourrai évoluer vers un poste de maître machine ou reprendre des études à l'ENSM (École nationale supérieure maritime)

pour devenir officière. J'aime mon métier, car j'adore vivre et travailler à bord d'un bateau. Tous les matins, je sors sur le pont pour apprécier le lever du soleil sur la mer. C'est une chance exceptionnelle de côtoyer la mer d'aussi près. Sur le bateau, j'ai ma propre cabine et c'est un peu comme ma seconde maison ! Le métier de mécanicien me passionne, car j'aime comprendre et résoudre des pannes. Il y a tellement de machines différentes sur un ferry qu'on en apprend tous les jours. Le fait de travailler en équipe constitue aussi un vrai plus. Même s'il y a encore peu de femmes à la machine, nous sommes bien accueillies. Savoir vivre en groupe fait partie des qualités indispensables pour travailler sur un bateau. ■



OFFICIER/ÈRE CHEF/FE DE QUART MACHINE NAVIRE CÂBLIER : FORMATION chef de quart machine/ chef mécanicien 8000 kW (bac + 3) ou officier de première classe de la marine marchande (bac + 5) à l'ENSM. **QUALITÉS** autonomie, aisance relationnelle, sens des responsabilités. **SALAIRE MOYEN** 3 000 € brut/mois.



DAMIEN BONFILL, 28 ANS,

3^e MÉCANICIEN SUR UN NAVIRE CÂBLIER



Originaire du Finistère, Damien a épousé avec bonheur la carrière d'officier mécanicien. Depuis 2 ans, il travaille sur un navire spécialisé dans la réparation de câbles sous-marins.

PARCOURS

Suite à mon bac STI* spécialité génie mécanique option productique mécanique, j'ai intégré l'ENSM (École nationale supérieure maritime) de Nantes. En 2 ans, j'ai pu ainsi obtenir mon diplôme de chef de quart machine. J'ai ensuite validé le brevet chef de quart machine en mer grâce à 6 mois de navigation sur un navire de la Marine nationale, puis sur un pétrolier.

* Remplacé par le bac STI2D (sciences et technologies de l'industrie et du développement durable).



J'ai toujours été passionné par la mécanique et très attiré par la mer. Alors, quand j'ai découvert l'ENSM (École nationale supérieure maritime), qui forme notamment des chefs mécaniciens, je n'ai pas hésité ! Après mes 2 ans à l'école et mes mois de navigation pour valider mon brevet, j'ai été embauché comme chef mécanicien sur un bateau de pêche. J'étais le seul mécanicien à bord et ce fut très formateur. Il y a 4 ans, j'ai rejoint le groupe Louis Dreyfus Armateurs et aujourd'hui je suis 3^e mécanicien sur l'Île-d'Aix, un navire câblé de plus de 150 mètres, basé à Calais. Notre navire est spécialisé dans la réparation des câbles sous-marins de fibre optique. Grâce à un robot, nous allons chercher le câble, le remontons à bord et le réparons,

avant de le reposer au fond de l'eau. En tant que 3^e mécanicien, je m'occupe de la maintenance et de la surveillance de la machine de propulsion électrique, au sein d'une équipe machine d'une dizaine de personnes. J'aime résoudre des problèmes, découvrir de nouveaux systèmes. Il faut savoir faire preuve d'autonomie à bord d'un bateau, même si le travail d'équipe et l'entraide sont des valeurs primordiales. En tant qu'officier, lorsque nous sommes à bord (au rythme de 2 mois embarqué, pour 2 mois de repos), nous devons être disponibles à tout moment car nous avons des services de nuit. Cela fait partie du métier ! Mais, heureusement, la vie à bord se déroule dans une bonne ambiance et nous avons notre propre cabine, ce qui permet aussi de s'isoler quand on le souhaite ! ■

OFFICIER/ÈRE ÉLECTRONICIEN/NE NAVIRE DE RECHERCHE : FORMATION OESMM (officier électronicien et systèmes de la marine marchande) à l'ENSM après un bac + 2 ou un bac + 5 de spécialité informatique de réseaux, ou encore une école d'ingénieurs. **QUALITÉS** réflexion, réactivité, habileté manuelle. **SALAIRE MOYEN** 3 400 € brut/mois.



GUILLAUME LANCELIN, 39 ANS,

OFFICIER ÉLECTRONICIEN SUR LE *POURQUOI PAS ?*

Ses grands-parents habitaient Belle-Île et Guillaume a toujours été attiré par la mer. C'est par la voie de l'électronique qu'il a pu y accéder. Aujourd'hui, il navigue sur des navires de recherche océanographique affrétés pour des missions scientifiques de plusieurs mois.

PARCOURS

Après un bac S, je me suis orienté vers un DUT (diplôme universitaire de technologie) réseaux et télécommunications à Saint-Malo. J'ai poursuivi mes études à l'université de Swansea au pays de Galles (dont une année Erasmus à Séville) pour obtenir un master en ingénierie électronique. Après un début de carrière dans des centres d'appel, j'ai pu embarquer, en 2008, comme officier électronicien.



Je travaille depuis 9 ans comme officier électronicien sur des navires de recherches gérés par Genavir, essentiellement pour le compte de l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer). Suite à mon embauche, on m'a fait suivre une formation de 2 mois et demi à l'ENSM (École nationale supérieure maritime) à Saint-Malo, pour obtenir le diplôme d'OESMM (officier électronicien et systèmes de la marine marchande). Je navigue essentiellement sur le *Pourquoi pas ?*, un navire très moderne de 108 mètres de long, consacré à la recherche. Avec une trentaine de scientifiques, nous embarquons pour des missions de 2 mois, qui concernent par exemple la géologie, la qualité de l'eau, l'évolution des océans, mais aussi la cartographie sous-marine. En tant que second officier électronicien,

je suis en charge de l'électronique, et un navire comme le nôtre en contient énormément ! Il s'agit de nos instruments de navigation bien sûr (radars, GPS, radio, Internet, pilotes automatiques...), mais aussi des 200 ordinateurs à bord et des nombreux instruments scientifiques, comme nos sondeurs multifaisceaux qui permettent de cartographier des reliefs à plus de 4 000 mètres de profondeur. Ma mission consiste à entretenir ce matériel, à anticiper les pannes et à les régler le plus rapidement possible, le tout en pleine mer. Nous bénéficions aussi d'un sous-marin de poche, le *Nautile*, et d'un robot, le *Victor 6 000*. C'est un métier passionnant ! Le contact avec les chercheurs est aussi très enrichissant, car ils adorent partager leur savoir. Prochain embarquement : Mindelo au Cap-Vert pour partir étudier la faille médio-Atlantique. ■

OFFICIER/ÈRE CHEF/FE DE QUART PASSERELLE : FORMATION chef de quart passerelle (bac + 3) ou officier de première classe de la marine marchande (bac + 5) à l'ENSM. **QUALITÉS** maîtrise de soi, rigueur, curiosité. **SALAIRE MOYEN** 3 000 € brut/mois.

PARCOURS

Après un bac S et un concours, j'ai intégré l'ENSM (École nationale supérieure maritime) à Marseille pour suivre, en 3 ans, la formation de chef de quart polyvalent (pont et machine). J'ai validé ce diplôme en brevet par 12 mois de navigation sur différents types de navires, avant d'intégrer la compagnie du Ponant, en 2015. Depuis septembre 2016, je suis retournée à l'école pour préparer le DESMM (diplôme d'études supérieures de la marine marchande) et ainsi pouvoir prétendre à un poste de second capitaine puis, plus tard, de capitaine.



HANNA DECHAUME, 26 ANS,

LIEUTENANTE NAVIGATION SUR NAVIRE À PASSAGERS

Elle a failli être pilote de ligne, mais finalement c'est la mer qu'Hanna a choisie ! Aujourd'hui en tant que lieutenant navigation, elle participe à la conduite de luxueux navires de croisière qui naviguent dans des lieux assez uniques. Par la suite, elle pourrait devenir capitaine.



14 ans, j'adorais déjà la mer, mais je souhaitais devenir pilote d'avion. Il m'a fallu choisir, et c'est la mer qui l'a emporté... C'était ma vocation ! Grâce aux mois de navigation obligatoires pour valider mon diplôme, j'ai découvert l'univers des bateaux à passagers, et cela m'a bien plu ! Depuis 2 ans, je travaille pour Ponant, une compagnie française qui propose des croisières cinq étoiles dans des endroits exceptionnels. À bord, j'occupe le poste de lieutenant navigation. Aux côtés du capitaine et du second capitaine, nous sommes trois lieutenants à assurer la conduite du navire pendant 4 heures, deux fois par jour. Nous transportons en moyenne 350 personnes : une grande responsabilité ! Il ne faut pas se laisser emporter par ses

émotions. En plus de ces deux quarts de 4 heures, chaque lieutenant assume une mission particulière. La mienne consiste à préparer nos voyages, c'est-à-dire à tracer nos itinéraires de navigation, « nos routes » comme nous disons. Cette tâche, assez technique, constitue l'essentiel de mon activité. J'établis des projets de routes qui sont ensuite ajustés et validés par le capitaine. Grâce à ce métier, j'ai la chance de découvrir des paysages inouïs, comme des zones perdues en Papouasie/Nouvelle-Guinée ou prochainement en Antarctique. Le rythme de vie (3 mois embarqués pour 2 mois et demi à terre) me convient parfaitement. Quand on est à bord, on y est à 100 % même si, grâce à Internet, on garde le contact avec nos proches, mais quand on est chez soi, on y est vraiment ! ■



SECOND CAPITAINE : FORMATION officier de première classe de la marine marchande (bac +5) ou formation continue à l'ENSM. **QUALITÉS** organisation, polyvalence, aisance relationnelle. **SALAIRE MOYEN** 4 000 € brut/mois.



ÉTIENNE ROBIC, 31 ANS,

SECOND CAPITAINE SUR LE MN COLIBRI

Étienne a toujours voulu être capitaine sur un grand navire. Son rêve, il l'a presque réalisé, puisqu'il est aujourd'hui second capitaine sur un navire roulier de 115 mètres qui transporte la fusée Ariane en pièces détachées depuis l'Europe vers la Guyane.

PARCOURS

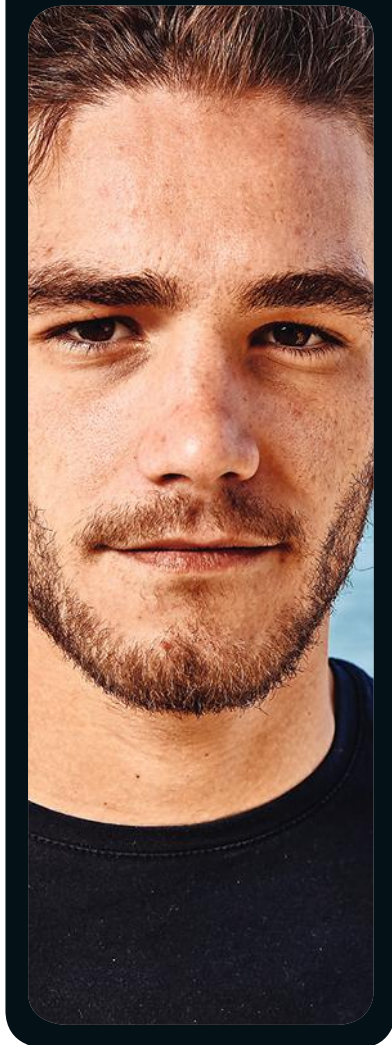
J'ai passé toute mon enfance à Lorient et, depuis mes 5 ans, j'ai toujours voulu faire ce métier ! J'ai passé un bac S et réussi le concours de l'ENSM (École nationale supérieure maritime) au Havre, pour devenir officier dans la marine marchande. Après 3 ans d'études, j'ai obtenu le diplôme d'élève officier pont et machine, puis, au terme de 9 mois de navigation, le brevet de chef de quart polyvalent pour passer lieutenant. J'ai fait quelques années de navigation avant de retourner à l'école pendant un an pour décrocher le diplôme de second capitaine (illimité*) (aujourd'hui 2 années sont nécessaires).

* Sans limitation de jauge et de puissance (voir p. 31).

Depuis janvier 2015, je suis second capitaine sur le *MN Colibri*, un navire de la CMN (Compagnie maritime nantaise). D'une longueur de 115 mètres, il transporte les différentes parties de la fusée Ariane de l'Europe, où elles sont fabriquées, vers la Guyane, où la fusée est assemblée. Nous faisons ainsi notre tournée européenne : Livourne, Rotterdam, Brême et Le Havre, avant de traverser l'Atlantique. En tant que second, je suis le bras droit du capitaine et donc responsable de la sécurité à bord, mais aussi du chargement et de la surveillance de la cargaison, ainsi que de la maintenance. Je dois établir le plan de chargement afin d'équilibrer au mieux le navire, tout

en assurant une sécurité maximum aux pièces transportées. Une fois la cargaison chargée et arrimée, mon rôle consiste aussi à conduire le navire 8 heures par jour. Le reste du temps, je fais des rondes pour vérifier la cargaison, donner le travail aux matelots et superviser l'entretien du matériel de sécurité. On ne s'ennuie jamais ! Nous gérons aussi les imprévus qui peuvent se déclencher notamment quand la météo est mauvaise... Nous ne sommes que 14 personnes à bord, 4 officiers français et 10 équipiers philippins. Il est donc essentiel de favoriser une bonne entente entre nous puisque nous partons en général pour 2 mois. D'ici un an, quand j'aurai validé mes mois de navigation, j'espère évoluer vers un poste de capitaine. ■

CAPITAINE PETIT NAVIRE À PASSAGERS : FORMATION bac pro CGEM (conduite et gestion des entreprises maritimes), BTSM PGEM (pêche et gestion de l'environnement marin) ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** maîtrise de soi, sens des responsabilités, rigueur. **SALAIRE MOYEN** de 2 000 à 3 600 € brut/mois.



GASPARD BOUILLEAUX, 22 ANS,

**CAPITAINE DE NAVIRES À PASSAGERS
À MARSEILLE**

Dès l'âge de 5 ans, Gaspard naviguait sur des dériveurs. Après le lycée maritime de Sète et une formation continue à l'ENSM de Marseille, il est depuis 2 ans capitaine sur des navires à passagers, au départ de Marseille pour visiter les calanques ou relier les ports de la ville.

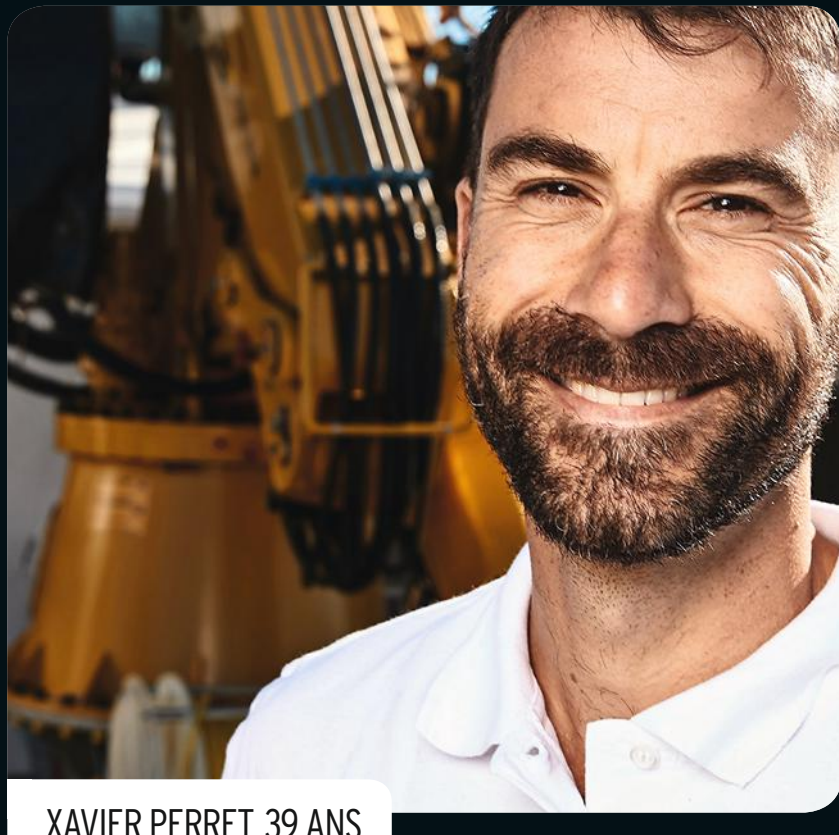
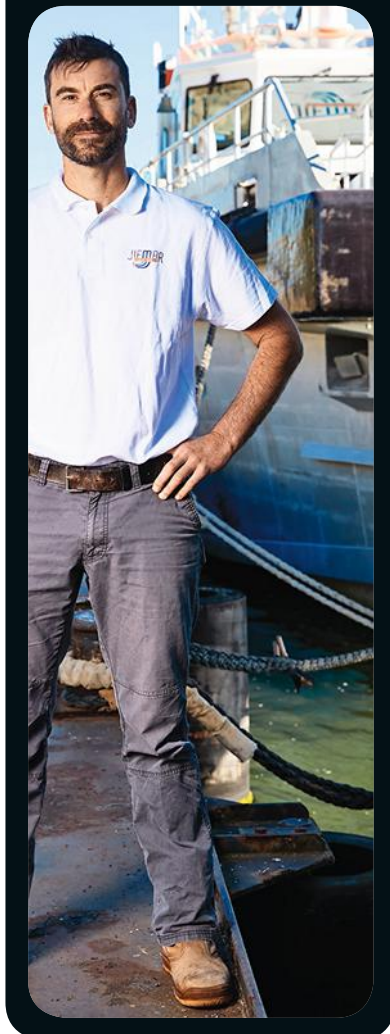
PARCOURS

La mer, c'est ma passion ! Enfant déjà, je faisais de la voile. J'ai donc naturellement intégré le lycée maritime de Sète pour passer un bac pro conduite et gestion des entreprises maritimes. C'est là que j'ai obtenu mon brevet de capitaine 200 puis celui de capitaine 500. Plus tard, en formation continue, j'ai obtenu mon diplôme de chef mécanicien 750 kW.

Dès la fin de mes études, j'ai postulé chez Icard Maritime, une entreprise marseillaise, spécialisée dans le transport de passagers pour des visites dans les calanques et pour les navettes entre les ports du Vieux Port, de l'Estaque, de Pointe Rouge et des Goudes. J'ai embarqué comme matelot pour la validation de mon diplôme capitaine 200, pendant la saison estivale. L'hiver suivant, j'ai suivi une formation à l'ENSM (École nationale supérieure maritime) de Marseille et obtenu mon diplôme de chef mécanicien 750 kW. Ma deuxième saison en tant que matelot et mécanicien m'a permis de le valider. Depuis 2 ans, je suis donc capitaine sur des

navires à passagers, de début avril jusqu'à fin septembre. L'équipage varie selon la capacité du navire. J'aime l'ambiance à bord, car on travaille généralement avec le même équipage. J'apprécie aussi le fait d'être en mer : les paysages sont toujours magnifiques et différents, et, même si nous naviguons à proximité des côtes, la navigation est toujours une aventure. À terme, j'aimerais bien travailler sur des remorqueurs de haute mer. Mais, pour cela, il me faudra passer d'autres brevets. Aujourd'hui, il me reste à valider mon diplôme de capitaine 500, avec encore plusieurs mois de navigation. La formation continue nous offre la possibilité d'évoluer dans nos métiers. ■

CAPITAINE NAVIRE DE SERVICE : FORMATION bac pro CGEM (conduite et gestion des entreprises maritimes), BTS PGEM (pêche et gestion de l'environnement marin) ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** sens des responsabilités, adaptabilité, polyvalence. **SALAIRE MOYEN** 3 600 € brut/mois.



XAVIER PERRET, 39 ANS,
CAPITAINE CHEZ JIFMAR

C'est après avoir exercé divers métiers en lien avec la mer que Xavier a choisi, à 29 ans, de suivre une formation pour devenir capitaine. Aujourd'hui, il est capitaine d'un navire de service, qui effectue des missions dans le golfe de Gascogne.

PARCOURS

Comme je faisais de la voile en compétition, après mon bac S, je me suis orienté vers un cursus universitaire en sport et j'ai obtenu une licence STAPS (sciences et techniques des activités physiques et sportives). En parallèle, j'ai poursuivi la voile en compétition, tout en convoyant des voiliers. Après avoir exercé différents métiers dans l'univers de la mer, c'est à 29 ans que j'ai décidé de passer le diplôme de capitaine 200, puis plus tard celui de capitaine 500.



A l'issue de mes études de capitaine 200, j'ai débuté comme matelot polyvalent sur les remorqueurs de haute mer du groupe Abeilles International, pour valider mon diplôme en brevet. Je suis ensuite retourné me former pour obtenir le diplôme de capitaine 500, validé au terme de 12 mois de navigation. Après plusieurs années d'expériences maritimes diverses aux quatre coins du globe, j'ai rejoint Jifmar en 2014. Aujourd'hui, je suis capitaine d'un navire de 32 mètres, le *Jif Surveyor*, basé à Bayonne. Notre bateau a pour mission première d'être soutien

logistique pour le centre d'essais des Landes. Nous intervenons aussi pour la recherche de bateaux coulés, comme cela a été le cas en décembre dernier au large de l'île de Sein. Mais, généralement, nous naviguons exclusivement dans le golfe de Gascogne. En tant que représentant de l'armateur, j'assume la responsabilité permanente de toute l'activité du navire et je suis ainsi le chef de l'expédition maritime. Un capitaine se doit bien sûr d'avoir une solide expérience de la mer mais aussi des compétences de chef d'entreprise. Sens de l'adaptation et pragmatisme sont indispensables pour gérer les imprévus ! ■

CAPITAINE GRAND NAVIRE : **FORMATION** officier de première classe de la marine marchande (bac + 5) ou formation continue à l'ENSM. **QUALITÉS** sens des responsabilités, aisance relationnelle, organisation. **SALAIRE MOYEN** de 5 000 à 8 000 € brut/mois (sur les grands navires).



BADIS ZAÏANE, 43 ANS,
CAPITAINE À LA CMA-CGM

Même si rien ne destinait Badis à devenir commandant dans la marine marchande, c'est avec passion qu'il exerce ce métier exigeant, qui le fait naviguer tout autour du globe.

PARCOURS

Après un bac S, j'ai intégré l'École de la marine marchande en Tunisie. J'ai obtenu, en 3 ans, mon diplôme d'officier pont que j'ai validé en brevet, en naviguant 2 ans comme lieutenant pont pour la Compagnie tunisienne de navigation. J'ai poursuivi ma formation à l'ENSM (École nationale supérieure maritime) au Havre, car je souhaitais avoir la double compétence de chef mécanicien et de capitaine.



Comme j'étais passionné d'ornithologie, j'ai embarqué sur un bateau scientifique et là, ça a été le déclic ! En 2004, j'ai intégré la CMA-CGM, 1^{er} armateur français et 3^e compagnie mondiale de transport de conteneurs, en tant que second mécanicien et second capitaine. En 2010, j'ai été promu commandant. J'ai débuté sur de « petites » unités, des porte-conteneurs de 200 mètres de long, puis j'ai évolué vers des navires plus grands, comme la série des « opéras », navires qui mesurent 335 à 350 mètres. Grâce à mon métier, j'ai la chance extraordinaire de faire le tour du monde. Nous assurons des lignes régulières qui relient les différentes parties du globe, l'Amérique du

Sud, du Nord, l'Asie, l'Australie, l'Europe... En tant que commandant, ma mission est d'amener le navire de son port de départ à son port de destination, en toute sécurité pour l'équipage, le navire, sa cargaison et dans le respect de l'environnement, mais aussi de la manière la plus économique possible. Grâce aux informations météo, je recherche les zones de courants et de vents les plus favorables. Il vaut toujours mieux avoir les éléments avec soi que contre soi ! La façon de charger le navire est aussi essentielle, pour équilibrer le navire et ne pas perdre de temps aux escales. J'apprécie cette vie à bord, pendant 2 mois d'affilée. Il est très important de s'adapter aux différents équipages, qui à force deviennent un peu une seconde famille. ■

CHEF/FE MÉCANICIEN/NE GRANDE PUISSANCE : FORMATION bac + 5 ou formation continue à l'ENSM. **QUALITÉS** anticipation, capacités managériales, fiabilité. **SALAIRE MOYEN** de 4 500 à 6 000 € brut/mois (sur les navires grande puissance).

PARCOURS

Après un bac S, j'ai intégré sur concours l'ENSM (École nationale supérieure maritime) à Marseille. À l'issue de 4 ans d'école et de 2 années de navigation, j'ai obtenu les brevets de capitaine (illimité*) et de chef mécanicien (illimité*). En France, nous avons la possibilité de mener une carrière avec cette double compétence et cela a été mon choix.

* Sans limitation de jauge et de puissance (voir p. 31).



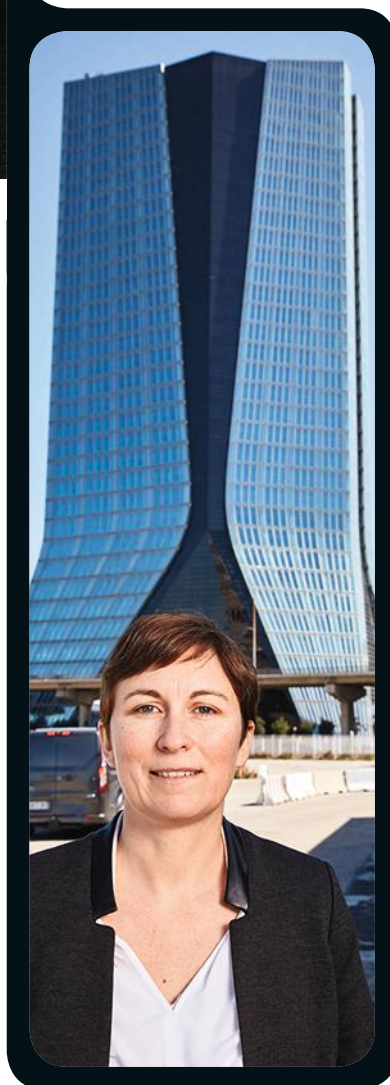
JULIE MAZELLA, 35 ANS,

CHEFFE MÉCANICIENNE SUR PORTE-CONTENEUR

Grâce à sa formation à l'ENSM à Marseille, Julie est devenue cheffe mécanicienne sur des porte-conteneurs. Un métier qu'elle apprécie pour sa polyvalence.

Marseillaise d'origine, je voulais exercer un métier en relation avec la mer. Grâce à ma formation, j'ai pu apprendre les nombreuses facettes du métier, tant en termes de navigation que de mécanique ou d'électricité. Pour valider mes diplômes, j'ai embarqué sur un porte-conteneur de la CMA-CGM, l'un des leaders mondiaux du transport maritime par conteneurs, et j'y suis restée, en naviguant sur toute la planète. D'abord en CDD puis en CDI en tant que lieutenant pont et machine, j'ai rapidement évolué vers un poste de second mécanicien, où j'étais responsable de l'équipe machine. J'ai alterné avec un poste de second capitaine, responsable de la marchandise et du pont. C'est en 2014 que je suis devenue cheffe

mécanicienne. À ce poste, on est chargé de tout ce qui concerne la machine au sens large, qu'il s'agisse des moteurs, de la production d'eau et d'électricité, de la gestion du fioul, de la climatisation... Un porte-conteneur, c'est un peu comme une petite ville, nous produisons tout à bord. Il faut savoir anticiper, réparer les pannes, entretenir, préparer les travaux aux escales et gérer beaucoup d'imprévus. On n'a pas le temps de s'ennuyer et ça me plaît. Je travaille avec des personnes d'horizons très différents. Il est vrai que nous sommes peu de femmes, mais en général ça se passe bien. Aujourd'hui, suite à la naissance de mon enfant, je suis détachée à terre, dans nos bureaux de Marseille, au service construction neuve des navires. C'est aussi très intéressant ! ■



CHEF/FE MÉCANICIEN/NE GRANDE PUISSANCE : **FORMATION** officier de première classe de la marine marchande (bac + 5) ou formation continue à l'ENSM. **QUALITÉS** sens des responsabilités, capacités managériales, rigueur. **SALAIRE MOYEN** de 5 000 à 6 500 € brut/mois.



PIERRE GEIGER, 36 ANS,

CHEF MÉCANICIEN OFFSHORE CHEZ BOURBON

Très jeune, Pierre a été attiré par ces grands navires de la marine marchande. Aujourd'hui, en tant que chef mécanicien, il est envoyé en mission aux quatre coins du globe, pendant plusieurs semaines sur des bateaux de 100 mètres de long. Un métier exigeant mais captivant.

PARCOURS

Après un BEP* MSMA (maintenance des systèmes mécaniques automatisés), j'ai passé un bac STI** spécialité génie mécanique option productique mécanique. J'ai ensuite rejoint une classe préparatoire à Paimpol en vue du concours d'entrée à l'ENSM (École nationale supérieure maritime) à Nantes, où j'ai suivi 2 ans de formation pour devenir officier polyvalent pont et machine. Enfin, en 3^e année, je me suis spécialisé en officier chef de quart machine à Saint-Malo.

* Devenu aujourd'hui une certification intermédiaire du bac professionnel.

** Aujourd'hui le bac STI2D (sciences et technologies de l'industrie et du développement durable).

Jusqu'à l'âge de 16 ans, même si je vivais en Allemagne, je venais régulièrement à la Baule et j'admirais tous ces grands navires. Cela m'a donné très jeune le goût de la mer ! Une fois mon diplôme d'élève officier mécanicien obtenu, il m'a fallu le valider avec 6 mois de navigation : l'occasion de découvrir les glaces du Grand Nord, sur les grands bateaux de croisière de la compagnie Ponant. Puis le groupe Bourbon m'a embauché. J'ai débuté au 1^{er} grade d'officier machine, puis rapidement je suis devenu second mécanicien. Après 3 ans sur les navires de Bourbon Offshore Surf, qui font de l'assistance aux plateformes pétrolières, j'ai réintégré, pendant un an, l'ENSM à Nantes, pour obtenir le diplôme de chef mécanicien illimité. À 29 ans, j'ai ainsi obtenu un poste de chef mécanicien.

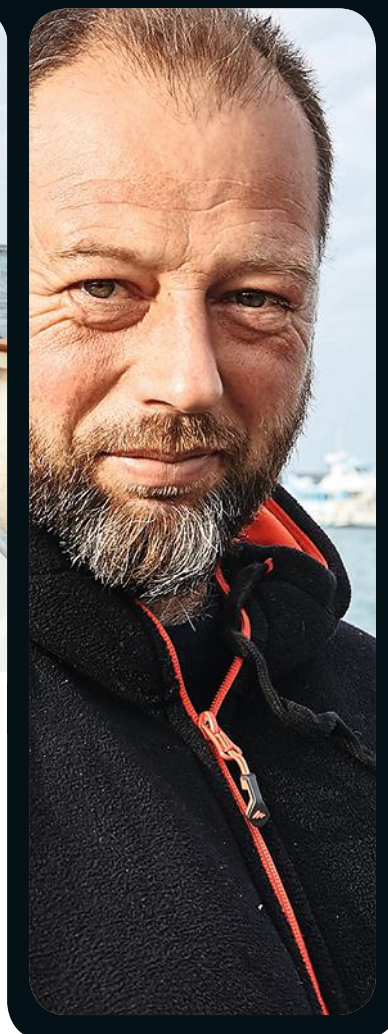
C'est un poste à grandes responsabilités, puisque je suis en charge de toutes les machines qui concourent à la propulsion du navire et à la production d'énergie à bord, et pour cela je gère une équipe d'une dizaine de personnes. Nos navires mesurent une centaine de mètres et sont envoyés sur des champs pétroliers, au quatre coins de la planète. Les missions durent de 6 à 8 semaines, pendant lesquelles je travaille et vis sur le navire, avec une centaine de personnes de nationalités différentes, ce qui nécessite une bonne harmonie ! Dans ce métier où les technologies évoluent très vite, la dimension humaine reste essentielle. Si, à bord, je ne dors que d'un œil, quand je reviens à terre pour 6 à 8 semaines de repos, je décompresses et profite pleinement de ma famille. C'est un rythme de vie particulier mais qui a ses avantages. ■

CHEF/FE MÉCANICIEN/NE PETITE PUISSANCE : **FORMATION** bac pro EMM (électromécanicien marine) ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** sociabilité, organisation, polyvalence. **SALAIRE MOYEN** de 3 000 à 3 500 € brut/mois.



PHILIPPE CREACH, 42 ANS,

**PATRON ET CHEF MÉCANICIEN DE L'ILienne
SUR L'ÎLE DE BATZ**



Philippe, originaire de l'île de Batz dans le Finistère Nord, a naturellement repris l'entreprise familiale de vedettes effectuant la traversée entre l'île et Roscoff. Il est aujourd'hui patron et mécanicien de son bateau.

PARCOURS

Après une filière générale, je me suis orienté vers une formation marine, en obtenant l'équivalent actuel du brevet capitaine 200. Puis j'ai embarqué sur les navires à passagers de l'entreprise familiale, de mon grand-père et de mes parents. Plus tard, j'ai passé mon brevet de mécanicien, obligatoire pour être patron d'un navire à passagers avec un moteur puissant.



Chez nous, la mer est une histoire de famille ! Cela fait quatre générations que nous sommes marins et capitaines de bateaux effectuant la traversée entre Roscoff et l'île de Batz, sur laquelle nous sommes installés. Pour moi, c'était donc une évidence de reprendre le flambeau de l'entreprise Armein Excursions, avec un associé. Aujourd'hui, mon bateau, l'*Ilienne*, aidé par l'*Adhara*, effectue les traversées entre l'île de Batz et Roscoff ou Muguérec. Nous pouvons embarquer jusqu'à 110 passagers, pour une traversée qui dure 15 minutes. L'été, nos vedettes assurent une quarantaine de traversées par jour, de 7 h à 20 h. Nous proposons aussi des excursions dans la baie de Morlaix. L'hiver, le rythme est évidemment moins soutenu.

Comme nous sommes plusieurs entreprises sur l'île (six bateaux au total), nous nous relayons pendant la basse saison, chaque bateau assurant la traversée une journée par semaine. C'est aussi pendant l'hiver que nous effectuons les travaux d'entretien des vedettes, notamment les peintures mais aussi les petites réparations et l'entretien des moteurs. En tant que patron et chef mécanicien, j'assure moi-même leur entretien courant, comme les vidanges, très régulières en saison, mais aussi le changement de durites et le nettoyage. Pour les réparations plus importantes, je fais appel à des mécaniciens professionnels. J'aime mon métier et le contact avec les passagers, les résidents mais aussi les touristes, toujours heureux de découvrir notre île ! ■

CAPITAINE DE VOILIER ET CAPITAINE DE YACHT :

FORMATION bac pro CGEM (conduite et gestion des entreprises maritimes) option plaisance et/ou formation continue dans les établissements agréés.

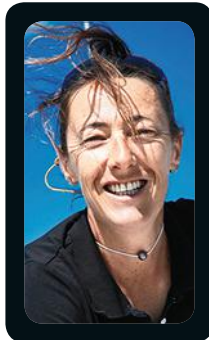
QUALITÉS autonomie, sens des responsabilités, aisance relationnelle. **SALAIRE MOYEN** de 3 500 à 6 500 € brut/mois (pour les capitaines de grand yacht).

CHEF/FE MÉCANICIEN/NE DE YACHT :

FORMATION bac pro EMM et/ou formation continue dans les établissements agréés.

QUALITÉS autonomie, technicité, aisance relationnelle. **SALAIRE MOYEN** de 3 500 à 5 000 € brut/mois.

Pour sillonner toutes les mers du globe, Sandie s'est spécialisée dans la voile, en tant que skipper. Jérémy, lui, est aujourd'hui capitaine d'un yacht de 33 mètres, après diverses expériences. Tout comme Olivier qui, après avoir navigué pendant 15 ans dans la Marine nationale comme adjudant mécanicien, s'est reconverti dans le yachting.



SANDIE MORENO,
41 ANS,

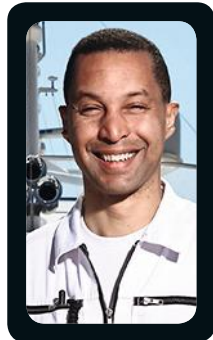
CAPITAINE DE VOILIER

A

vec un bac littéraire et un brevet d'État d'éducateur sportif, j'ai travaillé pendant 8 ans pour des hôtels clubs, puis j'ai décidé de devenir marin. C'est grâce à une formation à l'Université internationale de la mer à Cagnes que j'ai obtenu le brevet de capitaine yacht 200. En 2008, je suis devenue capitaine 200 voile, puis en 2016 j'ai fait une formation d'expert maritime. Dans ce métier, on enchaîne les expériences en fonction des envies, des circonstances et des formations ! J'ai débuté en tant que marin, hôtesse, puis second capitaine pendant 5 ans. Ma première traversée de l'Atlantique, je l'ai faite sur un voilier de 25 mètres que l'on convoyait aux Antilles. Grâce au brevet de capitaine 200 et plus de 5 ans de navigation en tant que second en Méditerranée mais aussi à travers l'Atlantique ou l'océan Indien, j'ai effectué mes premières navigations en tant que skipper. Comme nous sommes peu d'équipiers à bord, on doit savoir tout faire : la navigation bien sûr, mais aussi la mécanique, l'entretien du bateau, la comptabilité ! Il me faut également être à l'écoute des clients, tout en ne perdant jamais de vue ma responsabilité de capitaine. Ma règle d'or : préparation, anticipation et communication. Quel bonheur de naviguer dans les plus beaux endroits et de faire partager cela ! ■



JÉRÉMY SOLODILOW,
40 ANS,
**CAPITAINE DE YACHT
CHEZ ATALANTE**



OLIVIER MALIDOR,
42 ANS,
**CHEF MÉCANICIEN
DE YACHT**

A

16 ans, je suis entré au lycée maritime de Sète. Après un bac pro en machine marine et cultures marines, puis diverses expériences, j'ai trouvé un embarquement sur un yacht privé de 20 mètres. Depuis, je n'ai plus quitté le yachting ! Au fil des ans, j'ai passé mes brevets pour devenir capitaine 500 et chef de quart. J'ai débuté dans le yachting en tant que matelot, steward, cuisinier et, 5 ans plus tard, je suis passé second capitaine sur des yachts aux États-Unis, au Mexique et en Méditerranée. Aujourd'hui, je suis capitaine d'un yacht à moteur de 33 mètres de la flotte d'Atalante, basé à Mandelieu (06). J'en suis responsable de A à Z, qu'il s'agisse de sa maintenance, de la sécurité, du recrutement des équipages, de la navigation. Nous sommes en navigation ou d'astreinte en Méditerranée 6 mois par an et, les 6 mois d'hiver, je supervise la maintenance. C'est un vrai plaisir de manœuvrer un yacht de ce type, véritable bijou de technologie. Mais c'est aussi une lourde responsabilité car il vaut plusieurs millions d'euros. D'où l'importance de s'entourer de bons équipiers et d'avoir une « main de fer dans un gant de velours ». ■

J'

ai intégré la Marine nationale comme simple marin après une terminale F3 électrotechnique* puis, grâce aux formations, j'ai progressé jusqu'au poste d'adjudant. Après 15 ans dans la Marine nationale, j'ai rejoint la marine marchande. Grâce à la VAE (validation des acquis de l'expérience), j'ai obtenu mon brevet de chef mécanicien 750 kW puis celui de chef mécanicien 3000 kW à l'ENSM (École nationale supérieure maritime) à Saint-Malo. Dès lors, j'ai embarqué en tant que second mécanicien sur un yacht de 74 mètres, en Méditerranée, et aux Caraïbes. Ensuite, j'ai été chef mécanicien sur un yacht de 40 mètres, basé en Méditerranée à Golfe Juan, et j'y suis depuis 2 ans. Le navire appartient à un propriétaire privé. Nous accueillons à bord des hôtes habitués à un très haut niveau de service, comme dans l'hôtellerie de luxe, et tout doit fonctionner ! C'est mon job, puisque je suis en charge de la partie technique : moteur, climatisation, audiovisuel, Internet, pompes électriques... En hiver, j'organise la maintenance du bateau. À terme, j'aimerais obtenir le brevet de chef mécanicien 8000 kW pour embarquer sur des navires de 70 mètres. ■

* Remplacé par le bac STI2D (sciences et technologies de l'industrie et du développement durable).

PATRON/NE PÊCHE CÔTIÈRE : FORMATION bac pro CGEM (conduite et gestion des entreprises maritimes) option pêche ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** résistance physique, organisation, sens des responsabilités. **SALAIRE MOYEN** 4 000 € brut/mois (le salaire étant indexé sur la pêche, il peut être multiplié par 4 ou 5 lors de bonnes marées).

PARCOURS

Je suis resté en filière générale sous la pression de mes parents, mais très jeune déjà je voulais travailler dans la pêche. Après une 1^{re} S, je me suis orienté vers un BEP* matelot à la pêche. Puis, après m'être engagé sur des bateaux de pêche, j'ai suivi des formations et j'ai obtenu le diplôme de capitaine de pêche.

* Devenu aujourd'hui une certification intermédiaire du bac professionnel.



MORGAN LECUYER, 32 ANS,

PATRON PÊCHEUR À SAINT-MALO

Morgan a toujours voulu travailler dans la pêche. Volontaire et obstiné, il a gravi un à un les échelons jusqu'à être patron pêcheur, spécialisé dans l'araignée. Un métier prenant mais qui le passionne.



Même avec le brevet de capitaine, j'ai débuté en bas de l'échelle. On ne naît pas capitaine, on le devient ! Après mon apprentissage, j'ai embarqué sur un chalutier 25 mètres, pour des marées de 10 jours en haute mer. Mais ce qui m'attirait, c'était la pêche à l'araignée. C'est grâce à une petite annonce que j'ai postulé à l'Armement Thomas, spécialisé justement dans cette pêche. Pendant 7 ans, j'ai expérimenté tous les postes, de matelot à patron remplaçant, en passant par mécanicien. J'y ai tout appris ! À 27 ans, l'occasion s'est présentée de racheter un bateau à cet armateur. Même si l'investissement

(un million d'euros) était colossal, j'ai sauté le pas et la banque m'a suivi. Depuis 5 ans, je suis donc mon propre patron à bord de mon *Penn Kalet*, surnom qui signifie « tête dure » ! En plus de la pêche, j'ai dû apprendre la commercialisation et la gestion des équipages. Comme c'est une pêche très physique, pas facile de conserver ses marins, même si le salaire, indexé sur nos pêches, est attrayant. Alors, il faut souvent recruter. C'est un métier où on ne compte pas ses heures car on travaille au rythme des marées, même si on rentre à terre tous les jours. Mais c'est un métier de passion et je ne me lasse pas du plaisir de pêcher des araignées ! ■

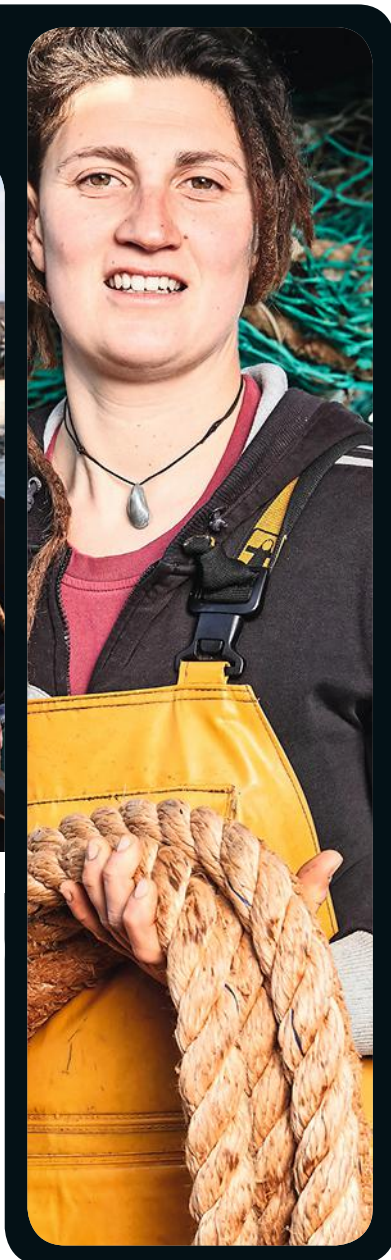


MATELOT/E PÊCHE CÔTIÈRE : FORMATION CAPM matelot ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** résistance physique, sociabilité, curiosité. **SALAIRE MOYEN** 2 500 € brut/mois.



PÉNÉLOPE PRUAL, 26 ANS,

MATELOTE SUR LE *BALBUZARD*



Pénélope a toujours aimé la mer et la plongée sous-marine. Aujourd'hui, après une formation de 6 mois, elle a choisi d'embarquer comme matelot sur un chalutier de pêche côtière en Bretagne. Le début de son aventure de marin !

Depuis quelques mois, je suis matelote sur le *Balbuzzard*, un chalut de 16 mètres, basé à Saint-Quay-Portrieux (22). C'est un métier assez physique, mais, comme je suis sportive (championne d'Europe de lutte bretonne par équipe), il me convient bien ! D'autant que j'adore le milieu marin et les poissons. Nous sommes trois à bord, dont le capitaine, armateur du bateau, et un autre matelot. Nous traînons le chalut (filet) entre 1h 30 et 3 heures, puis nous le remontons et le remettons au plus vite à l'eau. Après, nous trions par tailles et espèces les poissons qui s'y trouvent et nous vidons certains poissons afin de limiter leur altération.

Enfin, nous plaçons les bacs de poissons triés et propres dans la cale réfrigérée. Quand le chalut est à l'eau, nous en profitons pour dormir, regarder la télévision, lire ou faire quelques petites réparations et entretiens. J'assure aussi la cuisine, un aspect important quand on est en mer plusieurs jours ! L'ambiance est bonne, ce qui est déterminant pour moi. Une fois que j'aurai validé mon brevet, j'aimerais découvrir d'autres zones et techniques de pêche, en France ou à l'étranger. Le métier de marin nous permet de découvrir de nouveaux horizons, alors pourquoi pas un jour embarquer sur un bateau de croisière qui naviguerait dans le Grand Nord. Tout est possible ! ■

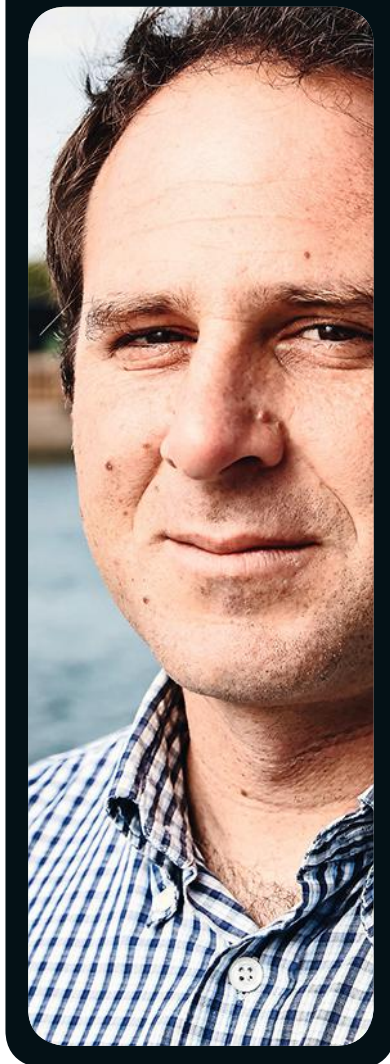
PARCOURS

Après un bac pro exploitation des transports*, je me suis orientée vers la mer.

J'ai eu ensuite diverses expériences en poissonnerie, puis j'ai suivi une formation de 6 mois à Paimpol pour obtenir mon diplôme de capitaine 200.

* Devenu aujourd'hui le bac pro transports.

CAPITAINE GRANDE PÊCHE : FORMATION BTSM PGEM (pêche et gestion de l'environnement marin) ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** réflexion, sens des responsabilités, aisance relationnelle. **SALAIRE MOYEN** 10 000 € brut/mois.



ROMAIN AURY, 37 ANS,

CAPITAINE DU THONIER GLÉLAN

Grâce à un goût certain pour l'aventure et aux différentes formations de marin qu'il a pu suivre, Romain est devenu, au fil des ans, capitaine grande pêche, spécialisé dans la pêche au thon au large de l'Afrique.

PARCOURS

Après un cursus général, je suis parti à l'aventure avec mon sac à dos pendant 4 ans à Madagascar. De retour en Bretagne, j'ai passé un CIN* (certificat d'initiation nautique) afin d'obtenir le livret professionnel maritime me permettant de devenir marin. Grâce à plusieurs formations continues, et les temps de navigation nécessaires, je suis devenu capitaine grande pêche.

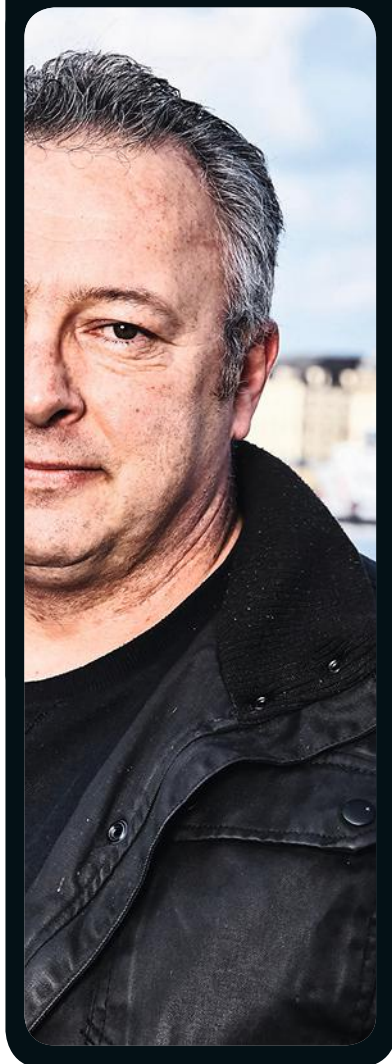
* Certificat polyvalent (pont et mécanicien) remplacé par le certificat matelot pont (monovalent) intégré aujourd'hui dans le cursus de formation continue au pont.



est à 22 ans que j'ai décidé de faire de la pêche mon métier. Dès lors, j'ai gravi les échelons depuis mon premier poste de matelot sur des chalutiers d'Intermarché. 2 ans après, j'ai suivi la formation de lieutenant à Concarneau. Puis, je suis reparti comme lieutenant de pêche, pendant 2 ans, avant de me former comme capitaine de pêche. Enfin, en 2009, j'ai rejoint la Compagnie française du thon océanique, comme lieutenant, second capitaine puis capitaine. Aujourd'hui, je suis capitaine d'un thonier de 84 mètres basé aux Seychelles dont la zone de pêche s'étend des côtes africaines aux Maldives. Notre équipage se compose de 23 personnes de diverses nationalités, dont 8 officiers français. Mon rôle consiste à faire les bons choix stratégiques puisque 90 %

de notre activité est consacrée à cette recherche du poisson grâce à de puissantes jumelles, mais aussi avec l'aide de données satellitaires, d'indications GPS et autres sonars et radars oiseaux. Parfois, on ne pêche rien pendant plusieurs jours ! Il faut savoir que notre pêche se fait en toute transparence, puisque notre position et nos captures sont enregistrées en temps réel par le Centre national de surveillance des pêches d'Étel. Nous appliquons aussi des règles drastiques de pêche pour préserver la ressource pour les générations futures. J'aime ce métier qui demande de la persévérance et de l'audace, car il offre encore une grande liberté. Et je suis resté aventurier dans l'âme... C'est aussi un luxe énorme de rester 8 semaines chez soi, après 8 semaines à l'autre bout du monde. ■

CHEF/FE MÉCANICIEN/NE PÊCHE AU LARGE : FORMATION bac pro EMM (électromécanicien marine) ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** anticipation, rigueur, adaptabilité. **SALAIRE MOYEN** 5 000 € brut/mois.



JEAN LEROY, 49 ANS,

CHEF MÉCANICIEN SUR LE CAP LIZARD

Originaire de Cherbourg, Jean a trouvé sa voie en tant que chef mécanicien sur un chalutier de pêche en haute mer. Un métier qu'il apprécie, même si parfois les conditions peuvent être un peu délicates !

PARCOURS

Après un CAP de couvreur, je suis parti à l'armée pendant 5 ans. Après 2 ans en tant que magasinier, je me suis reconverti dans le métier de marin en suivant une formation de 3 mois pour obtenir mon CIN* (certificat d'initiation nautique). Avec ce certificat, j'ai pu embarquer comme matelot sur un chalutier de pêche au large. Progressivement, j'ai passé mes brevets de mécanicien en formation continue.

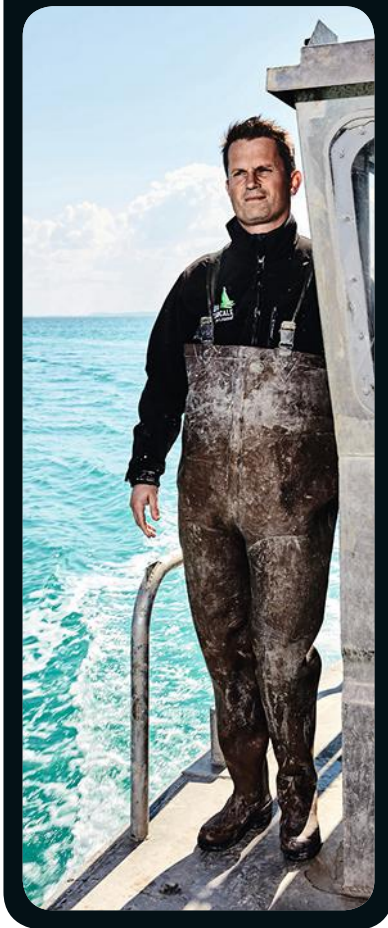
* Certificat polyvalent (pont et mécanicien) remplacé par le certificat matelot pont (monovalent) intégré aujourd'hui dans le cursus de formation continue au pont.



Si je me suis reconverti à 26 ans dans le métier de marin, c'est par goût pour la mer et une forte attirance pour la pêche. J'ai appris mon métier comme matelot sur des chalutiers de pêche en haute mer. Depuis 2004, je travaille sur un chalutier de 24 mètres de l'armateur Arcobreizh, le *Cap Lizard*, basé à Roscoff. Nous embarquons pour 2 semaines en mer, avec une escale au bout de 8 jours. En mer pendant 2 semaines puis une semaine de repos à terre, c'est notre rythme, mais, en cas de nécessité, nous pouvons enchaîner le travail plusieurs semaines de suite. Pour un équipage de cinq personnes, je suis chef mécanicien, c'est-à-dire la seule personne en charge du moteur, de la production d'électricité, de la cale réfrigérée, mais aussi de la mise

à l'eau du filet. C'est un poste à fortes responsabilités, car sans moteur la pêche s'arrête ! Et cela est lourd de conséquences pour notre armateur mais aussi pour l'équipage dont le salaire est indexé sur notre pêche. La pression est forte ! Mais j'ai appris à bien la gérer. Même si, quand il faut réparer en pleine mer dans des conditions météo difficiles, ça n'est pas toujours évident ! Je m'équipe d'un maximum de pièces de rechange et j'assure la maintenance du moteur pour éviter les pannes. Par ailleurs, je suis aussi le « cuisto » du bateau. Pas de risque que je m'ennuie à bord ! Je pense qu'il faut avoir l'amour de la mer pour bien vivre ce métier. Après toutes ces années, j'apprécie encore la beauté des couchers de soleil et les nuits de pleine lune. On ne voit ça nulle part ailleurs. ■

PATRON/NE AUX CULTURES MARINES : **FORMATION** CAPM conchyliculture, bac pro cultures marines (permet d'accéder à la concession sur domaine public), BTS aquaculture. **QUALITÉS** résistance physique, organisation, polyvalence. **SALAIRE** selon la taille et l'organisation de l'entreprise.



FABIEN BARBÉ, 39 ANS,
CONCHYLICULTEUR À CANCALE

Fabien a toujours voulu être conchyliculteur, même s'il ne sait pas l'expliquer ! Une vocation qu'il a su concrétiser, avec son frère Gildas. Aujourd'hui, leur entreprise, Les Délices de Cancale, se développe progressivement.

PARCOURS

Après un bac ES, je me suis orienté vers un BEP* cultures marines, car c'est ce métier que je voulais faire ! Une fois mon BEP obtenu, j'ai travaillé pendant un an chez un conchyliculteur à Cancale, avant de m'installer à mon compte avec mon frère Gildas. Nous avons repris une petite structure, puis nous l'avons développée au fil des ans.

* Devenu aujourd'hui une certification intermédiaire du bac professionnel.

Lorsque nous nous sommes installés à Cancale avec mon frère, nous n'avions que 3 hectares de parcs. Petit à petit, nous avons développé notre activité et aujourd'hui nous gérons 9 hectares de parcs à huîtres. Lors des grandes marées, pour nous y rendre, nous devons utiliser une barge que je conduis. Le reste du temps, elle est rentrée au garage, sur roues. Notre spécialité, ce sont les huîtres naturelles. Pour cela, chaque année, je me rends en Charente pour collecter les naissains (ensembles d'huîtres au stade de larves) que je remonte ensuite en Bretagne pour les installer dans nos parcs. Mon métier de patron conchyliculteur est très complet, même si, avec mon frère, nous nous sommes réparti les rôles. Il y a la partie production dans les parcs proprement dite,

plutôt assurée par mon frère, même si j'y participe aussi. La collecte des naissains, ça, c'est mon domaine ! Je m'occupe aussi de la commercialisation. En effet, c'est à nous de trouver les débouchés pour notre production, auprès des restaurants, poissonniers et grandes surfaces de la région. Il nous a fallu apprendre à gérer notre personnel (cinq personnes au total) et surtout à déléguer ! Ce qui n'est pas toujours évident quand on est patron. J'assure également la gestion comptable et administrative. Bref, on ne s'ennuie pas et l'entreprise ne ferme jamais ! D'ailleurs, nous nous relayons pour prendre quelques semaines de vacances. Mais ce métier nous plaît beaucoup. Nous aimons travailler dehors, face à la mer, même si c'est un métier physique ! Et comme les tâches sont très variées, chacun y trouve son compte. ■

MARIN OUVRIER/ÈRE AUX CULTURES MARINES : FORMATION CAPM conchyliculture, bac pro cultures marines ou formation continue dans les établissements agréés. **QUALITÉS** bonne résistance physique, curiosité, organisation. **SALAIRE** à partir de 1 480 € brut/mois.



PIERRE DALARUN, 20 ANS,
OUVRIER EN OSTRÉICULTURE

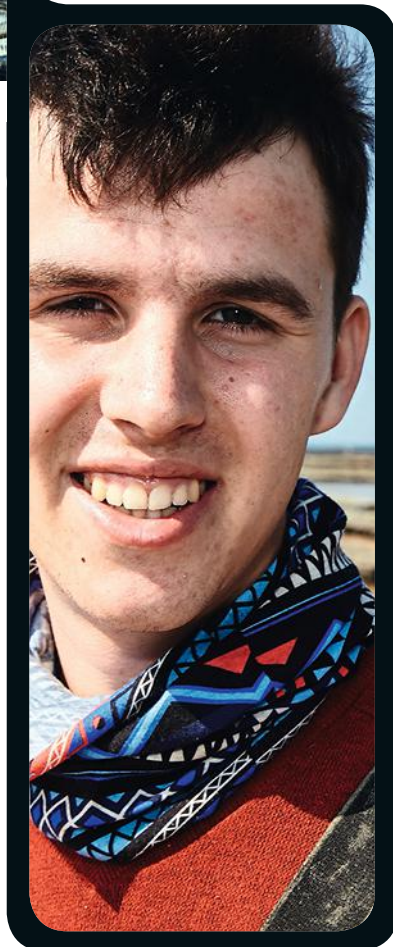
Pour Pierre, fils d'ostréiculteur dans la Manche, travailler dans ce secteur était une évidence. Il s'est donc très naturellement orienté vers un bac pro cultures marines. Aujourd'hui, il travaille comme ouvrier dans l'entreprise familiale et espère bien un jour reprendre le flambeau.

Lostréiculture, c'était une vocation ! J'adore travailler en extérieur, dans une activité en rapport direct avec la mer. En tant qu'ouvrier, mon travail est assez physique surtout lorsque nous sommes dans nos parcs à huîtres ; l'essentiel de mon activité consiste à retourner les poches, sacs constitués de grillage plastique qui contiennent les huîtres, pour les décoller afin qu'elles puissent croître dans de bonnes conditions et de manière régulière. Ces poches peuvent peser jusqu'à 20 ou 25 kg, mais on trouve vite les bonnes postures pour les manipuler sans se faire mal ! Nous chargeons aussi les poches sur nos remorques pour les ramener à notre entrepôt, le garage, afin de trier les huîtres en fonction de leur poids : c'est le calibrage. La grosse période de travail se

situe à l'automne afin de préparer les fêtes de fin d'année, période pendant laquelle nous réalisons la plus importante partie de nos ventes. Nous trions les huîtres pour les mettre dans les parcs d'affinage afin de les faire « engraisser » avant de les récolter pour les fêtes. Après Noël, nous préparons les jeunes huîtres pour les années suivantes, car il faut environ 3 ans pour qu'une huître arrive à maturité. Tout au long de l'année, les week-ends, nous vendons directement nos huîtres au marché d'Évreux, et je trouve cela très satisfaisant de faire découvrir notre production aux clients. En travaillant avec mes parents, j'apprends aussi la manière de gérer nos parcs ; nous en avons 4 hectares en concession. D'ici quelques années, quand mes parents prendront leur retraite, j'aimerais reprendre l'entreprise familiale. ■

PARCOURS

Dès la fin du collège, je me suis orienté vers un bac pro cultures marines au lycée maritime et aquacole de Cherbourg. Mes parents sont ostréiculteurs et pour moi c'était une évidence de travailler dans ce secteur. Une fois mon bac en poche, j'ai rejoint l'entreprise familiale, Aphrodis Huîtres, à Blainville-sur-Mer, dans la Manche.



LES MÉTIERS DE MARINS ET VOUS

Une page pour vous permettre de recenser vos qualités et vos goûts, et de répondre à la question : quels métiers me conviendront le mieux ?

MES QUALITÉS

Retenez les trois qualités qui vous caractérisent le mieux :

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> la sociabilité | <input type="checkbox"/> la réactivité | <input type="checkbox"/> la polyvalence |
| <input type="checkbox"/> la rigueur | <input type="checkbox"/> l'habileté manuelle | <input type="checkbox"/> l'anticipation |
| <input type="checkbox"/> l'autonomie | <input type="checkbox"/> l'organisation | <input type="checkbox"/> l'art du management |
| <input type="checkbox"/> l'ingéniosité | <input type="checkbox"/> le goût de la solitude | <input type="checkbox"/> l'esprit d'équipe |
| <input type="checkbox"/> l'adaptabilité | <input type="checkbox"/> la précision | <input type="checkbox"/> la maîtrise de soi |
| <input type="checkbox"/> le sens des responsabilités | <input type="checkbox"/> la résistance physique | <input type="checkbox"/> la curiosité |

MES PRÉFÉRENCES

J'aimerais :

<input type="checkbox"/> manager une équipe <input type="checkbox"/> faire fonctionner et réparer les machines <input type="checkbox"/> contrôler, garantir la sécurité <input type="checkbox"/> conduire des navires <input type="checkbox"/> voyager loin <input type="checkbox"/> être mon propre patron <input type="checkbox"/> pêcher <input type="checkbox"/> utiliser des technologies avancées <input type="checkbox"/> élever des espèces animales	<p>Parmi les portraits de professionnels (lire pp. 8 à 27), recherchez ceux qui font appel à ce que vous aimeriez faire.</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>
--	--

MON PROJET DE FORMATION

Votre avis (+, ++ ou +++) sur les formations évoquées dans la rubrique Questions/Réponses, pp. 30 et 31. En face des diplômes visés, listez les domaines qui vous attirent.

Diplômes	Votre avis	Commentaire
CAPM		
Bac professionnel		
Bac général ; bac technologique		
BTSM MASEN		
BTSM PGEM		
ENSM filière monovalente		
ENSM filière polyvalente		

MON BILAN PERSONNEL

À partir des éléments identifiés ci-dessus, faites le lien entre vos qualités, vos préférences et votre projet de formation. Cela, afin de mettre en lumière les métiers qui vous correspondent le mieux.

Qualités	Préférences	Projet de formation	Métiers envisagés



DES FORMATIONS SANS LIMITES

La clé d'une carrière maritime, c'est le couple formation/ expérience. Car, à l'issue de chaque diplôme, il faut acquérir une expérience en mer, pour obtenir un certificat ou un brevet professionnel. À partir de tous types d'études, avant ou après le bac, il est possible d'accéder à une formation maritime. Du certificat de matelot pont à l'ENSM (École nationale supérieure maritime), chacun peut franchir, à son rythme, toutes les étapes pour devenir capitaine, chef mécanicien et embarquer sur le navire de son choix. Plongée au cœur des formations maritimes...

Questions/Réponses

Quels CAP, quels bacs professionnels pour naviguer ? Navigation et cultures marines, quelles voies d'accès ? Comment acquérir la maîtrise des instruments de navigation ou des machines ? Comment devenir expert dans des spécialités de pointe pour assurer la maintenance de tout le matériel électro-naval embarqué ? Où mène la formation continue ? Plongée au cœur des formations maritimes...

➤ APRÈS LA 3^e, QUEL CAP CHOISIR POUR NAVIGUER ?

Après la classe de 3^e, on peut rejoindre une filière maritime pour s'engager très tôt dans la vie professionnelle. Les CAP maritimes (matelot et conchyliculture) se préparent dans les lycées professionnels maritimes ou les établissements publics ou privés agréés. Ils comportent divers enseignements et la pratique de la navigation, avec notamment 12 semaines de stages sur 2 ans. Le CAPM matelot comporte des heures de formation à la navigation et de pêche, et la moitié

des enseignements sont professionnels. Il se prépare à Boulogne, Fécamp, Cherbourg, Paimpol, Saint-Malo, au Guilvinec, à La Rochelle, Étrel, Ciboure, Sète et Bastia en métropole mais aussi en outre-mer. Après le CAP, avec 3 mois de navigation, on obtient le CACPP (certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche), qui permet de commander un navire de pêche de moins de 9 mètres et de moins de 160 kW.

➤ CULTURES MARINES, QUELLES VOIES D'ACCÈS ?

Il est possible de se diriger vers les cultures marines en préparant après la 3^e un CAPM conchyliculture, c'est-à-dire de culture des coquillages, essentiellement des huîtres (ostréiculture) et des moules (mytiliculture). Les élèves s'y familiarisent avec la biologie des espèces, l'écologie des milieux de production conchylicole et la navigation, à Étrel, Sète ou La Rochelle. Autre solution, opter pour le bac pro cultures marines (Cherbourg et Saint-Malo) à l'issue de la classe de 3^e. C'est un bac où la navigation fait partie des enseignements et qui permet de demander l'octroi d'une concession sur le domaine public maritime pour l'exploitation de cultures marines.

Mais le bac professionnel permet aussi de s'orienter vers le BTS PGEM (voir page ci-contre) ou de poursuivre en BTSA aquaculture, une formation de technicien supérieur axée en premier lieu sur l'étude des milieux aquatiques naturels et artificiels et sur la connaissance des espèces d'élevage. Elle prépare en 2 ans après le bac à la gestion d'une entreprise aquacole.

➔ Fabien Barbé, 39 ans, patron conchyliculteur, BEP cultures marines → p. 26

➔ Pierre Dalarun, 20 ans, ouvrier en ostréiculture, bac pro cultures marines → p. 27

➤ QUEL BAC PROFESSIONNEL POUR NAVIGUER ?

Deux spécialités du bac professionnel mènent aux métiers de marins : le bac pro EMM (électromécanicien marine) et le bac pro CGEM (conduite et gestion des entreprises maritimes) option pêche, commerce ou plaisance. Après chacune de ces formations et selon les expériences acquises, on peut devenir apte à commander un navire ou à occuper un poste de mécanicien sur certains navires.

Attention, dans le domaine maritime, la formation ne suffit pas pour obtenir un brevet professionnel : il faut, à l'issue d'une formation, accomplir un certain temps de navigation.

Ainsi, après expérience, les bacheliers électromécaniciens de marine peuvent obtenir le brevet de mécanicien 750 kW, puis celui de chef mécanicien 3000 kW limité à 200 milles des côtes après une navigation avec formation à bord supervisée, et les titulaires du bac pro CGEM option pêche, le brevet de capitaine 200 pêche puis celui de lieutenant de pêche après l'accomplissement d'une autre navigation.

➔ Julie Meurisse, aide-mécanicienne pour Brittany Ferries, bac pro EMM → p. 9

➔ Morgan Lecuyer, patron pêcheur à Saint-Malo, BEP matelot à la pêche, diplôme de capitaine de pêche → p. 22

➤ DEUX BTS MARITIMES, POUR QUOI FAIRE ?

Deux BTSM forment des marins, techniciens supérieurs, dans le domaine maritime. On y entre pour 2 années après un bac pro maritime, précédées d'une MAN (classe de mise à niveau) pour les autres bacheliers.

Il s'agit du BTSM PGEM (pêche et gestion de l'environnement marin) : « L'objectif est à la fois de faire évoluer la pêche, avec une vision qui intègre la gestion durable, l'environnement, la sécurité, indique M. Tudesq, directeur du lycée professionnel maritime de Sète. Le diplôme ouvre sur des métiers variés dont celui de patron de pêche, ou permet de poursuivre en formation supérieure et notamment

celle d'officier chef de quart passerelle (une année) à l'ENSM (École nationale supérieure maritime). »

Le BTSM MASEN (maintenance des systèmes électro-navals) quant à lui permet d'intégrer la formation d'officier chef de quart machine - chef mécanicien 8000 kW (une année) à l'ENSM. Ce BTSM, orienté vers l'électronique et les systèmes embarqués, forme des techniciens embarqués pour la surveillance et la maintenance des installations, de futurs officiers pour être experts auprès du capitaine et du chef mécanicien dans tous les domaines technologiques de pointe, comme l'éolien en mer aujourd'hui.

➤ COMMENT DEVENIR OFFICIER DE LA MARINE MARCHANDE ?

L'ENSM forme des officiers de la marine marchande (fonction d'encadrement et de commandement) :

- Une filière pont et machine, dite polyvalente, prépare en 5 ans et demi au DESMM (diplôme d'études supérieures de la marine marchande) et au diplôme d'ingénieur. Après une expérience en mer à la fois au service machine et au service pont (48 mois), on obtient le brevet de capitaine de 1^{re} classe de la marine marchande, qui est le plus haut brevet pouvant être obtenu et qui permet d'être capitaine ou chef mécanicien sur tout type de navire quelles qu'en soient la taille et la puissance.

- Deux filières monovalentes, pont et machine, préparent en 3 ans à exercer des fonctions de haut niveau. Les jeunes formés sont capables de prendre de plus grandes responsabilités au pont ou à la machine sur les grands porte-conteneurs, paquebots ou autres navires. Après ces 3 années, les jeunes embarquent comme élèves officiers avant d'obtenir leur brevet.

➔ **Étienne Robic**, 2^d capitaine sur un navire roulier, brevet de 2^d capitaine (illimité) ENSM Le Havre → p. 13

➔ **Julie Mazella**, cheffe mécanicienne sur porte-conteneur, diplômes ENSM Marseille, brevets de capitaine (illimité) et de chef mécanicien (illimité) → p. 17

➔ **Damien Bonfill**, 3^e mécanicien sur un navire câblé, brevet de chef de quart machine → p. 10

➤ LA FORMATION CONTINUE, POUR ALLER JUSQU'OU ?

La formation continue dans le domaine maritime, ouverte aux jeunes adultes ou aux personnes en reconversion, est une formation modulaire. Elle permet, en commençant tout en bas de l'échelle, d'accéder au plus haut niveau. La carrière de marin est jalonnée de périodes de formation et d'expérience professionnelle qui permettent d'obtenir des brevets. L'expérience ne suffit pas, mais les modules proposés permettent à chacun d'évoluer à son rythme, alternant, pour progresser, les périodes d'embarquement professionnel et les cours. Les formations sont complétées par des formations spécifiques qui permettent pour certaines d'entre elles d'occuper des fonctions particulières sur un navire. Par exemple, la formation de base à la sécurité est une formation requise quel que soit le niveau de responsabilités sur le navire, ou encore le certificat de formation de base pour les navires exploités dans les eaux polaires.

➔ **Gaspard Bouilleaux**, capitaine de navires à passagers à Marseille, brevets capitaine 200, capitaine 500, diplôme de chef mécanicien 750 kW → p. 14

➔ **Romain Aury**, capitaine sur un thonier, certificat d'initiation nautique, brevet lieutenant de pêche, brevet capitaine de pêche → p. 24

➔ **Jean Leroy**, chef mécanicien sur un chalutier, CAP, certificat d'initiation nautique, brevets de mécanicien (250 kW et 750 kW) → p. 25

➤ QU'EST-CE QU'UN BREVET DE CAPITAIN 200, 500, 3000 ?

200, 500, 3000 représentent la jauge maximale du navire, c'est-à-dire le volume que le brevet permet de commander. Par exemple, la personne titulaire d'un brevet de capitaine 200 peut conduire des navires d'une jauge inférieure à 200. S'il souhaite commander un navire plus grand, il devra obtenir un brevet supérieur et donc retourner en formation et acquérir davantage d'expérience en mer. Pour le secteur de la pêche, c'est la longueur du navire et non sa jauge qui est prise en compte.

➔ **Xavier Perret**, capitaine chez Jifmar, brevets capitaine 200, capitaine 500 → p. 15

➔ **Sandie Moreno**, capitaine de voilier, capitaine yacht moteur 200, capitaine voile 200 → p. 20

➤ QU'ENTEND-ON PAR BREVET DE MÉCANICIEN 250 KW OU 750 KW ET BREVET DE CHEF MÉCANICIEN 3000 KW OU 8000 KW ?

Les mécaniciens peuvent travailler, selon leur niveau de qualification, sur des navires de puissances propulsives différentes, à des postes différents. Avec un brevet 750 kW obtenu après un bac pro EMM (électromécanicien marine) par exemple, on peut être mécanicien ou second mécanicien sur un navire à passagers d'une puissance propulsive inférieure à 750 kW, voire chef mécanicien sur un navire de pêche (750 kW).

➔ **Philippe Creach**, patron et chef mécanicien petit navire à passagers → p. 19

➔ **Olivier Malidor**, chef mécanicien de yacht, chef mécanicien 3000 kW → p. 21

LES FORMATIONS

FORMATION CONTINUE

Véritable système de promotion sociale, la formation continue permet à tout marin breveté d'accéder à la formation et au diplôme du niveau suivant.
Diplôme + navigation → brevet (de mécanicien 250 kW, de capitaine, etc.).

Le certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche (CACPP) s'obtient après un enseignement de 192 heures et 3 mois de navigation. Le CACPP permet d'exercer toutes les fonctions de capitaine sur des navires de moins de 9 mètres armés à la petite pêche, c'est-à-dire sortant du port pour moins de 24 heures, et/ou de mécanicien dès lors que la puissance propulsive est inférieure à 160 kW.

Les progressions au service pont
Certificat de matelot pont → diplôme de capitaine 200 → diplôme de capitaine 500 → diplôme d'officier chef de quart passerelle → diplôme de capitaine 3000 → diplôme de capitaine (illimité).

Les progressions au service machine
Diplôme de mécanicien 250 kW → diplôme de mécanicien 750 kW → diplôme d'officier mécanicien → diplôme de chef mécanicien 3000 kW → diplôme de chef mécanicien 8000 kW → diplôme de chef mécanicien (illimité).

Renseignements dans les services locaux (Direction interrégionale de la mer, Direction de la mer à l'outre-mer, services des affaires maritimes en Nouvelle-Calédonie et Polynésie française, Direction départementale des territoires et de la mer).

CAPM Le certificat d'aptitude professionnelle maritime s'obtient en 2 ans après la 3^e dans un établissement public ou privé agréé.
Il existe deux CAPM : le CAPM matelot, qui permet d'embarquer avec le niveau de base de marin professionnel, et le CAPM conchyliculture, qui prépare à la culture des coquillages marins et à l'ostréiculture.

CAPM

CAPM
2^e année

CAPM
1^{re} année

CLASSE

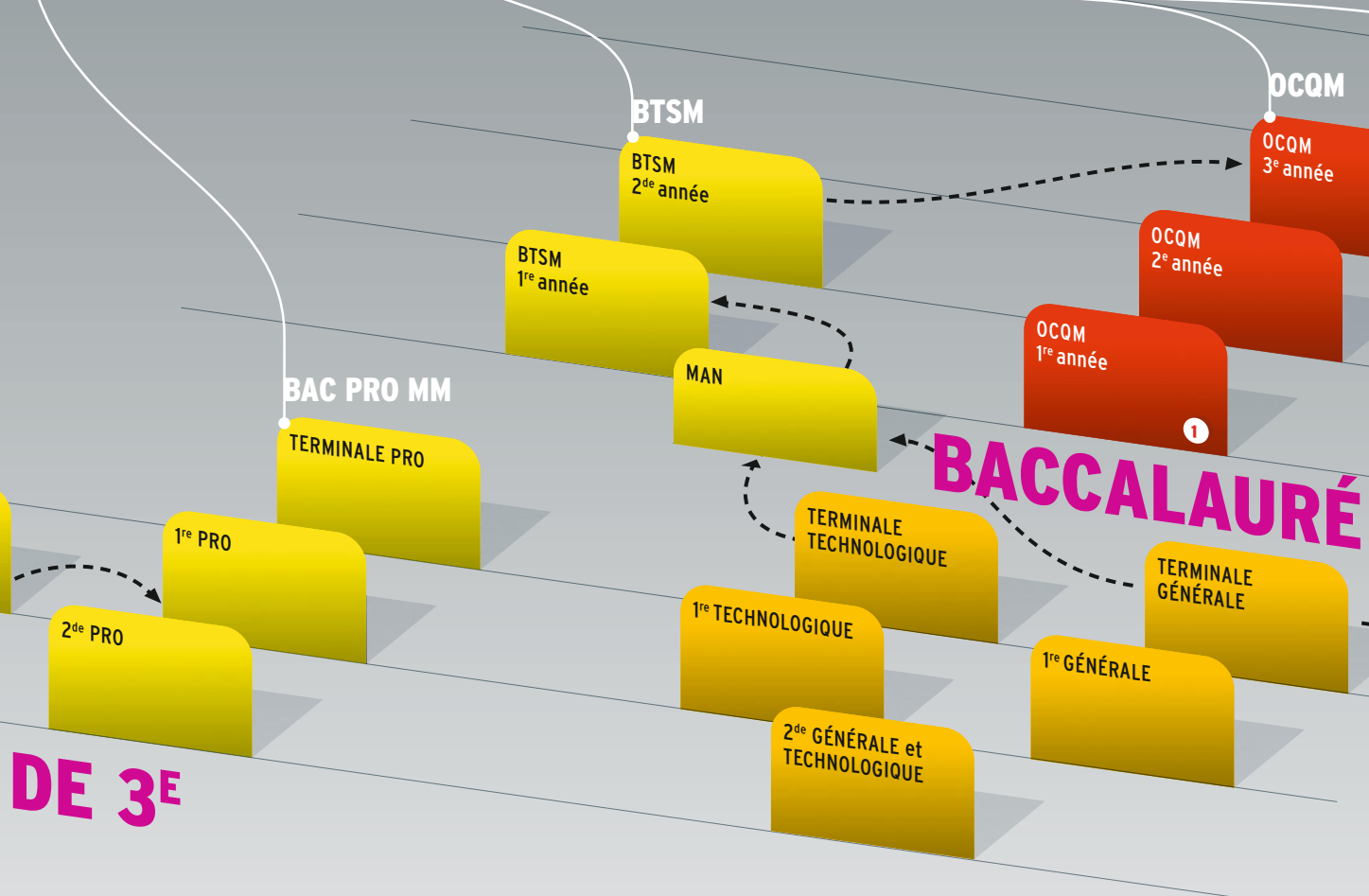
AUX MÉTIERS DE MARINS

Bac professionnel Le bac professionnel des métiers de la mer se prépare en 3 ans après la 3^e, dans des lycées professionnels maritimes ou des organismes agréés. **Trois bacs professionnels spécifiques au secteur** : le bac pro cultures marines prépare à la production et à la culture de poissons, crustacés, coquillages ou algues, et à la conduite des navires ; le bac pro conduite et gestion des entreprises maritimes (CGEM), option commerce, pêche ou plaisance, pour devenir capitaine de navire ou responsable d'entreprise maritime ; le bac pro électromécanicien marine (EMM) permet d'embarquer sur tous types de navires, mais également de travailler dans les entreprises maritimes à terre en tant que mécanicien. Le brevet d'études professionnelles maritimes (BEPM), certification intermédiaire du baccalauréat professionnel, peut être obtenu et donner accès aux brevets maritimes, sous conditions (notes et navigation).

BTSM Le brevet de technicien supérieur maritime (BTSM) se prépare dans des lycées professionnels maritimes (LPM), en 2 ans, directement après un bac professionnel des métiers de la mer ou après une année de mise à niveau (**MAN**) pour les autres bacheliers. **Il existe deux BTSM** : le BTS maintenance des systèmes électro-navals (MASEN) aux LPM de Fécamp et de Saint-Malo ; le BTSM pêche et gestion de l'environnement marin (PGEM) aux LPM de Sète, Boulogne, Le Guilvinec et La Rochelle. Ces BTSM ont une large ouverture professionnelle, comme marin ou dans les entreprises maritimes à terre, et permettent des poursuites d'études vers des formations supérieures (ENSM notamment).

OCQM et OCQP Le diplôme d'officier chef de quart machine - chef mécanicien 8000 kW (OCQM) et le diplôme d'officier chef de quart passerelle - capitaine 3000 (OCQP) se préparent dans deux filières monovalentes distinctes proposées par l'ENSM (École nationale supérieure maritime) :
 - **Une filière machine** à Saint-Malo, sur concours ouvert aux bacheliers. Elle prépare en 3 ans à la fois au diplôme d'officier chef de quart machine et au diplôme de chef mécanicien 8000 kW. Les élèves valident leur brevet d'OCQM après une navigation de 6 mois en qualité d'élève et peuvent continuer ensuite à naviguer pour valider leur brevet de chef mécanicien 8000 kW.
 - **Une filière OCQPI** au Havre, en admission directe pour les bacheliers STI2D et les élèves de classes prépa, ou en classe d'intégration sur dossier pour les autres bacheliers. La formation est dispensée majoritairement en anglais. Les élèves obtiennent un brevet d'officier chef de quart passerelle après avoir effectué 12 mois de navigation, puis le brevet de capitaine 3000 après une nouvelle navigation.

DEO1MM Le diplôme d'élève officier de 1^{re} classe de la marine marchande (DEO1MM) se prépare sur le site de Marseille de l'ENSM (École nationale supérieure maritime) et s'obtient en 7 semestres (6 semestres de filière dite polyvalente suivis d'un semestre de compléments maritimes). L'accès se fait sur concours de niveau scientifique, ouvert à tous les bacheliers, ou sur dossier pour les élèves de classes prépa. Avec ce diplôme, les élèves accèdent au brevet de chef de quart navire de mer (brevet polyvalent, pont et machine) après 12 mois de navigation. À l'issue du cycle L, les élèves accèdent au cycle M, option navigant.



DESMM Le diplôme d'études supérieures de la marine marchande (DESMM), titre d'ingénieur option navigant.

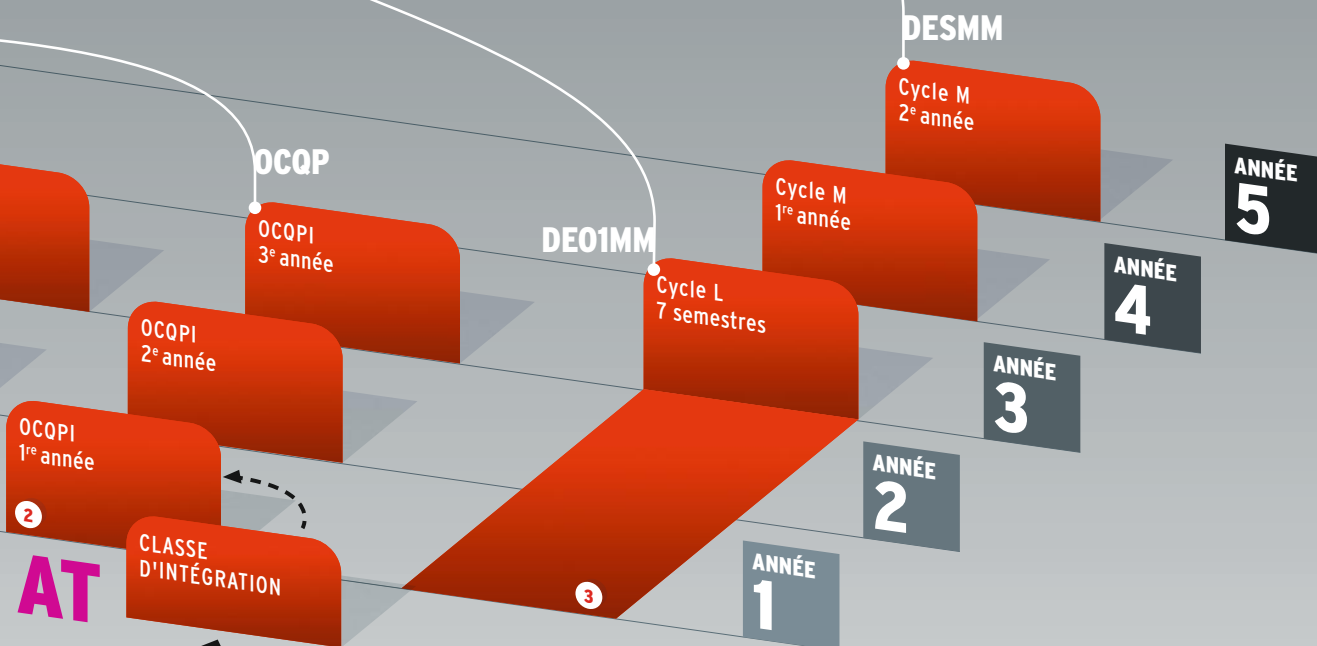
Accessible après la validation du cycle L (licence), le cycle M (master) se prépare sur le site du Havre de l'ENSM (École nationale supérieure maritime) en 4 semestres dont un en stage embarqué.

Il est possible, à l'issue du 6^e semestre du cycle L, d'opter pour deux autres options, qui préparent (en 4 semestres) à d'autres carrières dans les domaines du développement durable et de la croissance bleue, à savoir l'option éco-gestion du navire (EGN) et l'option déploiement et maintenance des systèmes offshore (DMO). Elles sont dispensées sur le site de Nantes et délivrent également un titre d'ingénieur.

LÉGENDE

- Lycée professionnel maritime
- Lycée général ou technologique
- École nationale supérieure maritime
- Parcours possible

- 1 Admission sur concours pour la filière OCQM
- 2 Admission sur dossier, directe ou en classe d'intégration (1 an) pour la filière OCQPI
- 3 Admission sur concours ou sur titres / Ingénierie admission sur dossier



Pour en savoir +

www.ecologique-solidaire.gouv.fr
www.supmaritime.fr
www.onisep.fr



LES ÉTABLISSEMENTS DE FORMATION SECONDAIRE ET SUPÉRIEURE MARITIME



En outre-mer



Gourbeyre



La Trinité



Dzaoudzi



Nouméa



Le Port

- Lycées professionnels maritimes
- ▲ Établissements publics/privés agréés
- Sites de l'École nationale supérieure maritime

LES MÉTIERS DE MARINS

La mer, qui représente 70 % de la surface du globe, est indispensable à la vie des hommes pour ses ressources alimentaires comme pour leurs échanges commerciaux. Si l'on ajoute aux activités commerciales la pêche, les cultures marines et les activités de plaisance, le secteur maritime emploie plus de 400 000 personnes, dont plus de 36 000 marins.

Dans ce Zoom, une vingtaine de professionnels, matelots/es, mécaniciens/nes, capitaines, skippers ou patrons/nes de pêche, partagent leur passion de la mer. Au fil des pages, dans des missions et des contextes très variés, ils décrivent leur expérience et nous font voyager loin de nos standards quotidiens.

Tout le monde peut choisir un jour de rejoindre une formation maritime : du CAP à bac + 5, diverses options permettent d'emprunter les filières qui ouvrent sur ces activités, par la formation initiale tout autant que par la formation continue.

Quel bac professionnel choisir ? Quelles spécialités de BTS ? Comment se former aux cultures marines ? Quelles étapes franchir pour devenir capitaine ? Les formations sont présentées sous forme de questions/réponses et un schéma d'ensemble permet de visualiser tous les cheminements possibles.

Une page bilan vous permettra aussi de faire le point sur votre lecture et de vous projeter dans les métiers présentés pour discerner ceux qui vous correspondent le mieux.



onisep.fr/la-librairie

Code de diffusion 901361
ISSN 1772-2063
septembre 2017

4,90 €



toute l'info sur les métiers
et les formations