



Officier de la marine marchande

Rome N3101

1 Le métier

Le métier : officier de la marine marchande

Responsable de la navigation, des machines et de l'encadrement des hommes sur un navire, l'officier de marine marchande fait partie des " gens de mer " qui ont choisi de naviguer " au commerce ".

" Polyvalent ", " pont " ou " machine "

Pratiquant la voile, ou bien issu d'une famille ayant navigué ou encore passionné par la mer, les motivations qui amènent à entamer une formation d'officier de la marine marchande sont variées, mais il s'agit toujours d'un choix... La fonction peut s'exercer au pont (" navigation ") ou à la machine, ou encore de façon polyvalente, même si dans la pratique l'officier est souvent amené à une spécialisation. Elle concerne toujours un poste à responsabilité avec l'encadrement de l'équipage.

Transport de passagers, transport de marchandises ou activités maritimes spécialisées

Ce n'est ni un militaire ni un fonctionnaire. Son travail se déroule à bord d'un transbordeur (ferry) ou d'un navire de croisière qui transporte des passagers, ou bien d'un navire de commerce chargé d'une cargaison de marchandises. Il est salarié d'une compagnie maritime. Il peut aussi exercer sur un navire armé pour des activités maritimes spécifiques : navires d'assistance à l'exploitation pétrolière, navire câblé (pose de câbles de télécommunication sous marins) ou de recherche océanographique, baliseur, drague.

Partir un peu ou longtemps.

Selon le type de navire et d'activité, les temps de déplacement sont organisés différemment. Il est possible de choisir une certaine régularité de vie ou au contraire de partir au long cours :

Dans les activités portuaires, par exemple le pilotage des navires qui entrent et sortent du port permet un retour à son domicile quasiment tous les soirs.

L'activité des ferries a un rythme d'embarquement court (7 à 15 jours à terre et 7 à 15 jours embarqués ; quelquefois un mois).

Le cabotage concerne le transport de marchandises sur des distances courtes avec des escales fréquentes et des navires plus petits. Les temps d'embarquement peuvent aller de 1 à 3 mois.

La pose d'un réseau de câbles sous marins sur un navire câblé va entraîner des déplacements plus longs.

Le long cours emmène les marins dans le monde entier pour le transport de marchandises ou de passagers.

Lorsqu'il s'agit de transport de marchandises, le type de navire dépend de la nature du fret transporté : porte-conteneurs, pétroliers, vraquiers, etc. La durée des embarquements est d'environ 3 mois, avec des escales de 24H.

Lorsqu'il s'agit de transport de passagers, le long cours concerne uniquement les croisières.

Les voyages ont tendance à se raccourcir. Les navires sont plus rapides et les escales plus courtes. Les temps de chargement et de déchargement sont diminués grâce à l'assistance technique et cela permet de réduire les coûts.

Commander une équipe et vivre en collectivité pendant parfois plusieurs mois.

Partir embarqué pour plusieurs mois, c'est vivre en collectivité, selon des règles précises avec un fort esprit d'équipe. La responsabilité de l'officier est de commander et de maintenir l'entente et l'efficacité de l'équipage. Cela est rendu plus complexe par la présence de marins de nationalités différentes.

Travailler par quart, alterner période à terre, période en mer.

L'organisation du travail connaît des rythmes particuliers. Le travail est organisé par quart : période de 4 heures suivie d'un temps de repos. Les quart se passent de jour comme de nuit. Le plus souvent les congés correspondent environ à la durée des temps d'embarquement - 3 mois embarqué permettent d'avoir ensuite 3 mois de congés - mais cela peut varier.

2 Le marché du travail

Sur quels postes débiter dans le métier ?

Le cursus de formation qui fait alterner les cours et les périodes de navigation entraîne un parcours d'entrée dans le métier très précis.

L'élève officier fait très rapidement ses premiers " stages embarqués ". Il doit trouver lui même une compagnie qui puisse le prendre à bord comme élève polyvalent (ou pont ou machine). Il existe un accord entre armateurs de France et le Ministère pour embarquer les élèves officiers durant leur formation.

Le premier poste où il navigue comme professionnel est celui de chef de quart de navire de mer (ou pont ou machine).

Il y parvient lorsqu'il a obtenu le brevet correspondant. Il " fait le quart ", assiste le second mécanicien ou le second capitaine dans la vie à bord et encadre le personnel d'exécution qui travaille pour la navigation ou aux machines.

Il peut évoluer vers second polyvalent ou second capitaine ou second mécanicien.

Il assiste le capitaine ou le chef mécanicien. Il a des responsabilités liées à la navigation ou aux machines, à la sécurité, aux passagers, aux opérations d'embarquement et de débarquement des cargaisons.

Ensuite il peut devenir capitaine (ou commandant) ou chef mécanicien, selon sa spécialité.

Le commandant a la responsabilité de toute l'activité du navire, de l'équipage, des passagers, de la cargaison. C'est une responsabilité qui demande de la maturité et n'est confiée qu'à des professionnels confirmés ayant une dizaine d'années d'expérience de la navigation.

Chef mécanicien, il est responsable des machines et doit maîtriser leurs technologies de fonctionnement (machines hydrauliques, électroniques, informatiques).

Et demain ?

Différents éléments sont à prendre en compte pour juger de l'évolution de l'emploi des officiers :

D'un côté des éléments optimistes :

- Le transport de passagers est porteur d'emplois.

Le marché des croisières est en pleine croissance. En France, ce marché a augmenté de presque 100 % en moins de 10 ans. Le transport de passagers est l'un des domaines d'activité où l'emploi des officiers se développe (+ 38% entre 1998 et 2004). Mais il s'agit aussi d'emplois en contrat à durée déterminée dont le nombre a augmenté.

- Le commerce maritime international est en constante progression.

Plus de ¾ des marchandises produites et consommées dans le monde sont transportées par mer. Nos importations comme nos exportations concernent de plus en plus des régions éloignées et le transport maritime reste un mode de transport essentiel. Le trafic de marchandises augmente de 8% par an.

Le nombre des officiers a augmenté dans l'activité du transport de marchandises à la demande.

- Peu d'officiers entrés en formation dans les années 1980.

En raison du nombre réduit d'élèves officiers entrés en formation dans les années 1980, la pyramide des âges des officiers est déséquilibrée. Il est probable qu'apparaisse une difficulté de remplacement des officiers qui partiront en retraite dans les 10 années à venir.

- Vers une pénurie d'officiers de la marine marchande ?

Selon les l'organisation professionnelle des entreprises française de transports et de services maritimes, le transport maritime mondial connaît une pénurie d'officiers qualifiés. Sur le plan national on dénombrait en 2004 un peu plus de 3000 officiers. En trafic international, le nombre des officiers est estimé à 400 000. Il manquerait dès 2010 au niveau mondial près de 46 000 officiers.

D'un autre côté, des éléments incitent à la prudence :

- Il existe une bonne évolution globale mais certaines activités stagnent ou perdent des emplois.

Les effectifs stagnent dans les activités portuaires et le transport de marchandises par ligne régulière La perte d'emploi est constatée dans des activités comme le transport pétrolier. Elle est moins importante que celle constatée pour les marins d'équipage, néanmoins les officiers sont aussi concernés.

- Les équipages sont de plus en plus internationaux.

Les navires sous pavillon français, avec un équipage totalement français ont tendance à disparaître, malgré les incitations fiscales faites aux armateurs lorsqu'ils arment un bateau sous pavillon français. Les entreprises françaises peuvent également immatriculer leurs navires au registre international français (RIF) ou sous d'autres pavillons. Dans ces cas, des marins et officiers étrangers peuvent faire partie de l'équipage. Les officiers supérieurs restent souvent français, en raison de la réglementation pour le pavillon RIF, ou du choix des armateurs. Par contre les officiers dits " subalternes " sont en concurrence avec des professionnels venant d'autres pays.

3 Evoluer

Je veux évoluer dans le métier ou dans le secteur professionnel

Il est possible d'évoluer en poursuivant la navigation.

Pilote de port

C'est une fonction convoitée. C'est aussi une fonction qui permet un rythme de vie moins atypique (alternance 24 h de travail et 48h de repos). Embarqués à bord des navires, ils les guident à leur arrivée ou à leur départ du port. Le recrutement est sévère, se fait par concours et les postes sont en nombre limité. Les pilotes de port ont des parts dans la société au sein de laquelle ils exercent et qui possède le matériel, les bateaux, et pour certaines stations, un hélicoptère !

Pour la station maritime qui regroupe Marseille et Fos, ils sont un peu plus d'une cinquantaine.

Mais on observe de moins en moins de carrières longues.

Beaucoup d'officiers arrêtent après quelques années de navigation ou ne vont pas jusqu'à l'obtention du brevet de capitaine ou de chef mécanicien.

Ils recherchent un emploi à terre et les possibilités sont réelles.

Exercer une fonction technique, administrative ou commerciale dans les compagnies maritimes ou " para maritimes ".

Il peut exister au sein des compagnies maritimes qui emploient les officiers de marine des opportunités de postes à terre. Les postes proposés sont le plus souvent des postes à responsabilité, avec un rôle d'encadrement.

Les officiers peuvent aussi trouver un emploi dans les sociétés d'assurance maritime, dans l'expertise maritime, dans les entreprises de transport logistique, dans les entreprises portuaires.

Exercer au sein de l'industrie.

Les officiers ont des compétences reconnues dans l'industrie. Ils ont l'expérience de l'encadrement, du travail de nuit, ont développé le pragmatisme et la prise de décision rapide. Ils ont un haut niveau de formation technique, humaine, juridique, commerciale en plus de leur formation nautique.

Travailler dans l'administration publique.

Les officiers peuvent réaliser une reconversion à terre et passer les concours pour intégrer des postes " sédentaires " : administrateur des affaires maritimes, professeur d'enseignement maritime, inspecteur de la sécurité ou officier de port...

Cette fiche a été produite par l'ORM PACA

