

Marin de la marine marchande

Rome N3102

1 Le métier

Le métier : marin de la marine marchande

Embarqué sur un navire transportant des marchandises ou des passagers, le marin de la marine marchande fait partie des " gens de mer " qui ont choisi de naviguer. Sur le pont pour les manoeuvres comme aux machines pour leur surveillance, c'est un marin qualifié, adaptable, prêt à la vie " en équipage " et en bonne santé physique.

Le marin de la marine marchande ou " marin au commerce ", est différent du " marin à la pêche ". L'emploi dans la marine marchande concerne le transport de passagers (transbordeurs ou " ferries " et croisières), les activités portuaires (remorquage par exemple), le transport en ligne régulière ou à la demande de marchandises de toutes sortes (conteneurs, blé, charbon), les services technologiques pour l'équipement public (pose de câbles sous marins de télécommunication par exemple), les missions d'assistance pour les plateformes offshore, etc.

Sur le pont ou en salle des machines.

Selon le navire la composition et l'effectif d'un équipage peuvent varier, mais on retrouve toujours à bord :

- les officiers de marine qui dirigent et encadrent le travail sur le pont et dans les machines
- le personnel d'exécution, dont le marin fait partie.

Sur le pont, il participe aux manoeuvres, effectue des rondes, réalise l'entretien du navire (peinture, graissage, etc.). En salle des machines, il assiste le chef mécanicien, participe à la mise en route et aux réglages des moteurs ainsi que des machines et surveille leur bon fonctionnement. Il surveille la manutention lors du chargement ou du déchargement de la cargaison et réalise parfois son arrimage. Ses temps de travail s'organisent par quart (quatre heures de travail, deux fois par 24h)

Voyage au long cours ou cabotage, croisière.

Tous les marins de la marine marchande ne partent pas pour de longs mois. Certains navires font du cabotage, c'est-à-dire qu'ils restent à proximité des côtes, d'où des escales plus fréquentes et des temps embarqués plus courts. Cela peut concerner le transport de n'importe quelle marchandise.

Les ferries (transbordeurs) effectuent des traversées sur des lignes souvent courtes ce qui amène une alternance temps embarqué/temps à terre plus rapide.

Mais celui qui veut aller loin pourra toujours rechercher une compagnie qui réalise du transport maritime au long cours en effectuant des traversées transocéaniques sur un porte-conteneurs ou travailler dans des activités maritimes spécialisées (pose de câbles sous marins par exemple). Les temps d'escale sont cependant plus limités qu'autrefois afin de réduire les frais engendrés et parce que les moyens techniques de manutention permettent d'être plus rapide.

Un rythme de travail atypique et des alternances temps à terre/temps embarqué variables suivant le type de transport.

Sur le bateau l'organisation du travail se fait par quart (périodes de travail de 4 heures). En 24h, le marin effectue 2 quarts. Les quarts s'effectuent de jour comme de nuit.

En fonction du secteur d'activité (transport de marchandises ou transport de passagers) le rythme de travail peut être différent.

Pour le transport de marchandises, le temps embarqué est de 1 à 3 mois en général suivi d'une période équivalente de repos à terre.

En transport de passagers, sur les ferries, les alternances sont plus courtes : 7 à 15 jours d'embarquement, suivis du même temps de repos à terre.

Bonne santé physique et bon équilibre psychologique.

Les conditions de travail nécessitent une bonne santé physique. Le marin est sur le pont par tous les temps ou exposé au bruit et à la chaleur dans les salles des machines. Ce travail requiert aussi un bon équilibre psychologique pour supporter l'éloignement, accepter la vie en collectivité (même si de plus en plus de bateaux ont des cabines individuelles) ou en espace clos. Il doit s'adapter à un équipage composé de marins de différentes nationalités

2 Le marché du travail

Sur quels postes débiter dans le métier ?

L'entrée dans le métier se fait en cours de formation.

Le diplôme obtenu en école doit être validé par des temps de navigation qui font partie de la formation. Sur les ferries il est fréquent que le matelot ne navigue pas lors de son premier emploi en tant que matelot professionnel. Il participe à l'embarquement des voitures et des passagers, mais reste à terre lorsque le navire quitte le port.

Ensuite, il devient matelot de quart, il effectue des rondes de sécurité.

Le matelot commence sa carrière en étant polyvalent.

Il peut ensuite être affecté plus régulièrement à des tâches spécialisées : pont ou machine, mécanique, électricité.

Et demain ?

Différents éléments sont à prendre en compte pour juger de l'évolution possible de l'emploi des marins d'équipage.

Le commerce maritime international est en constante progression.

Plus de $\frac{3}{4}$ des marchandises produites et consommées dans le monde sont transportées par mer. Il existe environ 50 000 navires de commerce navigant internationalement. Le trafic de marchandise augmente d'environ 8% par an. Plus que les lignes régulières, c'est le transport à la demande qui est porteur d'emplois pour les marins d'équipage.

Le transport de passagers est en développement.

Le marché des croisières est en pleine croissance. En France, ce marché a augmenté de presque 100 % en moins de 10 ans. L'activité des ferries est aussi en bonne santé. C'est l'un des rares domaines où le nombre d'emplois permanents de marins d'équipage a augmenté entre 1998 et 2004.

Mais il existe une tendance à la perte d'emplois dans certains domaines.

Les activités portuaires, le transport de marchandises en ligne régulières, le cabotage et certaines activités maritimes spécifiques (pose de câbles sous marins, recherche océanographique) sont concernés.

Les équipages sont de plus en plus internationaux.

Les navires sous pavillon français, avec un équipage totalement français disparaissent, malgré les incitations fiscales faites aux armateurs. Les entreprises françaises peuvent également immatriculer leurs navires au registre international français (RIF) ou sous d'autres pavillons. La réglementation concernant la nationalité des équipages change, et donc le coût dû aux salaires.

Cette concurrence internationale influe sur l'emploi des marins d'équipage.

Le rythme des escales a changé.

Profiter des escales " pour voir du pays " a été longtemps une motivation pour s'embarquer au long cours. Aujourd'hui, les temps d'escale ont fortement diminué : de quelques heures à 24 h suffisent pour décharger et recharger une cargaison dans un pays dont on ne voit que le port marchand. Néanmoins ce métier donne toujours pour celui qui le souhaite la possibilité d'un rythme de vie " atypique ".

3 Evoluer

Je veux évoluer dans le métier ou dans le secteur professionnel

De la polyvalence à la spécialisation

Au départ le marin est polyvalent. Il peut se spécialiser et devenir matelot électricien, matelot de quart, etc. Certaines compétences, notamment en mécanique, sont très recherchées.

Maître d'équipage (le bosco).

Le marin accède à des responsabilités d'encadrement. Il est chargé à bord des navires de commerce de transmettre à l'équipage les ordres des officiers, de répartir le travail entre les membres d'une équipe de matelot et d'en contrôler l'exécution.

C'est une évolution qui demande une bonne expérience du métier et de navigation. Il sont beaucoup moins nombreux que les marins d'équipage : en PACA 10 à 12 fois moins environ.

Il peut continuer sa carrière et présenter des formations d'officier telles que " capitaine 200 ", puis " capitaine 500 " voire " capitaine 3000 ".

Ces chiffres renvoient à la " taille " du navire. S'il obtient le " capitaine 200 " il peut exercer un commandement sur des bateaux qui ont, approximativement, la taille des navettes qui relient Marseille aux Iles du Frioul. Il conserve la possibilité de naviguer sur des navires plus gros, mais seulement comme matelot. Le " capitaine Yacht 3000 " lui permet de piloter des gros yachts en plaisance.

Cette fiche a été produite par l'ORM PACA

