

L'AVENIR DE LA PROFESSION

La situation dramatique voire catastrophique dans laquelle se trouvent les établissements de formation aux différents titres de conduite des bateaux de plaisance à moteur, contribuent à inquiéter fortement leurs dirigeants et ce à plusieurs titres :

1. Dégradation des conditions de travail ;
2. Contrôles de l'administration aux résultats sélectifs ;
3. Chute des revenus ;

Ces situations dévaluent une profession qui a de plus en plus de mal à trouver sa place. Aussi avons nous demandé à rencontre le chef de la Mission plaisance afin de lui faire part de nos craintes et de la nécessité de provoquer une réunion en octobre avec tous les représentants de la profession.

RENDEZ-VOUS AVEC LE CHEF DE LA MISSION PLAISANCE
Monsieur Hervé GOASGUEN et son adjoint Monsieur Robert BROUX

I.- BAISSÉ DE L'ACTIVITÉ

Nous avons souvent déjà eu l'occasion de nous exprimer sur l'explosion des permis en 2007 avec une surcharge des établissements et des sessions d'examen, en particulier la conduite avec son cortège de formations au rabais et d'épreuves de conduite bâclées. Comme nous ne pouvons pas nous appuyer sur les chiffres de 2007 qui ne sont pas représentatifs du niveau de la clientèle annuelle nous choisirons de prendre comme référence ceux des années 2004 à 2006 (moyenne de 91000 permis par an).

La chute a été sévère en 2008, année de mise en place de la réforme et depuis, chaque année très timidement nous progressons de 10 à 20% ce qui ne nous a pas encore permis, plus de quatre années après, de retrouver les chiffres des années 2004-2006.

Parallèlement le coût moyen du permis mer côtier, qui nous servira d'étalon, a baissé dans des proportions alarmantes, mettant de nombreux bateaux écoles au-dessous du seuil de rentabilité. Le prix moyen en 2006/2007 qui était de 370,00 € TTC pour un permis côtier sans les ouvrages pédagogiques et timbres fiscaux, est descendu chaque année pour se situer actuellement largement au-dessous des 200,00 € TTC. Nous trouvons même des offres à 129,00 €.

Nous avons comptabilisé entre 2008 et 2011, une perte de plus de 140000 permis mer côtier depuis le 1^{er} janvier 2008, ce qui ne manquera pas d'impacter le marché de la plaisance qui est par ailleurs durement touché par la crise. C'est donc autant de futurs accédants aux loisirs nautiques, perdus pour la plaisance. Enfin contrairement à ce que nous prédisaient les responsables administratifs, les années 2009 et 2010 n'ont pas permis de constater un retour à la normale. Une nouvelle baisse des permis est à prévoir pour 2012 et même 2013.

II.- DÉRIVES

Ces situations de vaches maigres vont inciter à des pratiques non habituelles ou non conformes et pour certaines s'apparentant à de l'escroquerie.

- Recours de manière abusive et presque systématique au cours de code sur Internet, alors même que ce dernier devrait rester un outil à la disposition de l'enseignant et non le remplacer ;

.../...

- ...
- Non utilisation de la salle de cours réglementairement obligatoire qui devient alors un lieu de stockage pour l'établissement dont le responsable pose alors la question sur l'intérêt de posséder une salle de cours qui n'est pas fréquenté ou que très rarement.
 - Et surtout restriction ou « oubli volontaire » de la formation à la barre ce qui en dit long sur le niveau de responsabilité et de conscience professionnelle du moniteur et du chef d'établissement mais aussi, de l'apprenant qui accepte de payer une formation sans la faire.

III.- DURCIR L'EXAMEN DE CODE ET IMPOSER DES HEURES DE CODE

Afin de court-circuiter les formations uniquement par Internet et ainsi amener l'apprenant devant son moniteur, il est proposé :

de durcir l'épreuve de code en :

- augmentant de manière substantielle le nombre de questions ;
- ne rendant pas publique les questions d'examen ;
- passant de 30 à 35 questions le jour de l'examen avec toujours 5 fautes admises :

d'obliger à un minimum de cours de code avec un moniteur et non un DVD, une cassette ou une autre machine, **de 6h, hors les 1h 30 des objectifs 1 à 8 du livret et les examens blancs**, ce qui n'empêche pas le moniteur **de s'aider** de tous les outils pédagogiques qui existent (*vidéo, diapositives, maquettes, etc...*).

Ces dispositions obligeront le moniteur à voir l'ensemble du programme et à ne pas faire l'impasse sur les parties non demandées actuellement à l'examen. Elles permettront d'établir un minimum de face à face pédagogique afin de favoriser l'échange et le partage, le cours par Internet devant rester un outil pédagogique parmi d'autres et non une panacée.

En compensation, nous demandons un allègement de certaines parties du programme qui ne sont quasiment jamais rencontrées par le plaisancier ou dont la connaissance trop empirique va à l'encontre de l'effet recherché. Cet aménagement permettra de consacrer sur les éléments essentiels du partage moniteur/apprenant que sont la prévention, la sécurité, le comportement, le respect de l'environnement,...

Toutefois le fait de passer de 30 à 35 questions à l'examen de code va entraîner un allongement de l'épreuve et donc une diminution du nombre de session par demi-journée. En effet avec 30 questions certains centres organisent quatre sessions dans la matinée. **Avec 35 questions cela ne sera plus possible.**

IV.- ALLÈGEMENT DU PROGRAMME

Tout d'abord à qui s'adresse principalement le Permis Mer Côtier.

- 70% des plaisanciers nouveaux naviguent sur un navire à propulsion mécanique ;
- 50% fréquentent la côte méditerranéenne ;
- 80% utilisent des bateaux dont la longueur ne dépasse pas 6m ;
- Il s'agit essentiellement d'un plaisancier du « dimanche » bien souvent tractant son bateau sur une remorque ;

.../...

...

- Il appareille le matin et rentre avant la tombée de la nuit ou même avant si les conditions météorologiques se dégradent.
- Il sort 1 à 10 fois par an avec une moyenne de 70 heures de moteur par an ;
- Il a donc tendance à oublier les détails de ce qu'il a appris.

A/ BALISAGE

Le plaisancier n'a pas de difficulté particulière à mémoriser, à comprendre et à doubler du bon côté, les marques du balisage. Seule l'usage d'expressions, peu marines ou difficilement compréhensibles, le perturbe le jour de l'examen.

Par contre, il est souvent amené à transgresser les marques du balisage surtout s'il pratique la pêche pour la recherche du poisson, la pose du filet ou celle des casiers. Certains, avec l'habitude, prennent des raccourcis et trop optimistes sur la profondeur ou négligeant sur l'importance de la houle et des éléments naturels perturbateurs comme l'action du vent et/ou de la pression atmosphérique, talonnent ou s'échouent.

Il n'est pas nécessaire de faire apprendre le balisage latéral de la zone B même si des départements et des territoires de la République en font partie. Avec la connaissance du balisage latéral de la zone A, le principe a été acquis et il permet d'appréhender très facilement celui de la zone B si le plaisancier doit s'y rendre. Il y aura lieu cependant de l'informer de l'existence de ces deux zones tout en lui demandant de retenir que les côtes françaises, dont la métropole, se trouvent en zone A à l'exception de Saint Pierre et Miquelon, La Guyane, La Martinique et la Guadeloupe.

Insister particulièrement sur les marques spéciales à caractère occasionnel dans la bande littorale des 300 m dont le rôle est, tout en protégeant les baigneurs, de faire cohabiter de multiples activités de loisirs (*ski nautique, parachute ascensionnel, planche à voile, dériveur, plongée sous-marine,...*)

En ce qui concerne les réponses à la manière de contourner une marque, il y aura lieu de s'abstenir d'utiliser les expressions comme :

« *Passer, aller ou venir à droite, à gauche, à bâbord ou à tribord* »

« *Passer, aller ou venir sur la droite, sur la gauche, sur bâbord ou sur tribord.* »

Une marque étant de section circulaire (cylindre, sphère, tronc de cône,...), elle ne possède ni droite, ni gauche »

En navigation, afin d'éviter tout retard dans la compréhension d'une action, d'une injonction ou d'une recommandation (*ordre du chef de bord*) il est plus facilement compréhensible d'utiliser les expressions suivantes : « *laisser sur la droite, sur la gauche, sur tribord, sur bâbord* »

La question se pose aussi en ce qui concerne l'intérêt de connaître les marques de chenaux préférés qui sont quasiment inexistantes sur les côtes de la métropole. Nous pouvons citer les chenaux d'entrée de LORIENT et encore faudrait-il intégrer la notion de hauteur d'eau en fonction de l'heure de la marée. En effet à LORIENT le chenal non préféré est sans eau à certaines heures de la marée.

.../...

...

B/ RIPAM ET PROGRAMME DE L'EXAMEN

1) PARTIE A

Règle 1 - CHAMP D'APPLICATION

Règle 2 - RESPONSABILITÉ

Règle 3 - DÉFINITIONS GÉNÉRALES

2) PARTIE B - RÉGLES DE BARRE ET DE ROUTE

Règles 7 à 11

Règles 12 à 19 sauf hydravions (18 e)

3) PARTIE C – FEUX ET MARQUES DE JOUR DES NAVIRES

Règles 20 à 30 sauf :

- les portées lumineuses des feux (22)
- feux facultatifs 360° rouge sur vert pour les voiliers (25c)
- navires en train de pêcher en groupe (26d)
- bateau pilote (29)

4) PARTIE D - SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

Règles 31 à 37 sauf :

- hydravions (31)
- les signaux lumineux (34b)
- bateau pilote (35j)

5) RAPPEL DES EXCLUSIONS

- hydravions (18 e & 31)
- les portées lumineuses des feux (22)
- feux facultatifs 360° rouge sur vert pour les voiliers (25c)
- navires en train de pêcher en groupe (26d)
- bateau pilote (29 & 35j)
- dragueur de mines (27d)
- les signaux lumineux (34b)
- les annexes I, II & III

6) OBSERVATIONS

6a/ Portées lumineuses des feux (22)

« La portée lumineuse des feux est une conséquence du mode de fabrication du matériel (*puissance de l'ampoule, absorption de la verrine de protection,...*), de son alimentation (*tension nominale stable, intensité disponible, section et isolement des fils,...*) de son implantation (*hauteur au-dessus de l'eau,...*). Ces exigences ne concernent en rien le plaisancier et sont opposables au fabricant du matériel, au constructeur du navire et au monteur du matériel qui peut être distinct du chantier constructeur.

Il est nécessaire de rappeler que la portée réelle d'un feu sera, hormis sa puissance et son altitude, directement tributaire de la limpidité de l'air. Un plaisancier qui aperçoit un feu de côté par exemple ne peut,

par nuit noire, en tirer aucune donnée exploitable **en matière de distance** puisqu'il ne connaît pas les caractéristiques du navire porteur. Il peut tout aussi bien se trouver très proche d'un petit navire ou éloigné d'un navire important.

6b/ Bateau pilote (29)

Ce navire ne jouit pas d'un privilège particulier. De jour il se fait reconnaître des navires qui en ont l'usage, en apposant sur sa coque ou ses superstructures le mot « PILOTE » souvent suivi du nom du port d'attache. De nuit ses feux indiquent essentiellement sa présence pour les navires qui ont besoin des services d'un pilote (*pratique local*) ;

C/ MÉTÉOROLOGIE

Il est de la météo comme de la mécanique, il est hors de question de demander aux candidats au permis mer Côtier d'être capable d'analyser un bulletin météo et de faire de la prévision. Lui faire croire le contraire au bout de quelques minutes de présentations ou d'explications succinctes, c'est lui donner une fausse assurance et donc le mettre en danger, lui, son bateau et son équipage.

La mécanique des masses d'air est trop complexe pour avoir sa place dans le programme du permis mer Côtier, aussi restons en au contenu de l'arrêté du 28/09/2007 que je cite :

« *la météorologie : savoir se procurer les prévisions ; connaître l'échelle anémométrique Beaufort et l'état de la mer »*

Il est nullement indiqué que le plaisancier doit connaître les symboles officiels des fronts ainsi que les noms des vents (*Méditerranée essentiellement*). Il lui est seulement demandé de savoir se procurer les prévisions et rien d'autres ; or nous constatons à l'examen de code plusieurs questions qui dépassent cette simple recommandation.

Ce qui est important c'est de connaître la force (*Beaufort ou nœuds*) et la direction d'où vient le vent qui est donnée dans les bulletins prévisionnels.

D/ MÉCANIQUE MOTEUR

La mécanique implique l'intervention du plaisancier sur son moteur que ce soit dans le cadre de l'entretien courant ou suite à un dysfonctionnement.

Je pense qu'il est hors de question de former des mécaniciens Nous n'apprendrons rien à celles ou ceux qui s'y connaissent déjà en mécanique et nous perdrons notre temps avec les autres à qui nous pourrions inculquer une fausse sécurité. Il est vain de vouloir apprendre à un plaisancier qui ne sait pas se servir d'un outil à remplacer une bougie, une courroie, un injecteur ou un rouet de pompe de circulation eau de mer.

Par contre il faut particulièrement insister sur la responsabilité qui pèse sur le pilote, chef de bord, en matière de prévention, comme :

1. prendre connaissance du manuel du propriétaire (EN ISO 10240)
2. suivre les préconisations du fabricant en matière d'entretien périodique ;
3. contrôler les niveaux et la présence des témoins au tableau de bord ;

.../...

...

4. ne pas appareiller si l'on a un doute sur le fonctionnement du moteur : vibrations anormales, pour moteur in board présence anormale de liquide (*noir, clair, vert, bleu,...*) dans la gatte ou les fonds, comportement anormal au démarrage, odeurs suspectes, fumées à l'échappement en quantité excessive (*blanches, noires, bleues*). **Alors il faut faire appel à un mécanicien** ;
5. En cas de panne en mer ne pas utiliser les signaux de détresse s'il n'y a pas pour le navire un danger imminent de se perdre. Demander une consultation mécanique par VHF ou se faire remorquer (*simple contrat de louage et non assistance au sens de la loi de 1967*). **Si dérive sur des roches ou la côte il faut tout d'abord utiliser son mouillage et non abuser des signaux pyrotechniques de détresse.**

Demander, comme dans l'ancien permis, aux candidats d'identifier certains organes externes (*démarrreur, alternateur, échangeur de chaleur, réfrigérant, pompe eau de mer, culasse, bougies, injecteurs,...*) nous paraît inutile surtout que de plus en plus les groupes thermiques (*in board*) ou les têtes motrices (*hors bord*) sont entièrement carénés et l'accès à de nombreux organes, même de manière visuelle, est devenu impossible ou risquer (*perte du capot,...*). De même avec l'omniprésence de l'électronique il est devenu illusoire de procéder à un contrôle ou à un réglage sans l'aide d'un terminal informatisé ou d'un ordinateur.

E/ VHF

Le programme de la VHF devrait être allégé mais par contre il serait renforcé en ce qui concerne la manipulation de l'appareil. Chaque candidat devra envoyer réellement un message ASN et non le simuler ou le décrire oralement.

Je cite l'arrêté du 7 mars 2011 : *« connaissances élémentaires du service mobile maritime, du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMSDM) et du bon usage d'une station radioélectrique fonctionnant dans la gamme des ondes métriques (VHF) : fréquences, voies, alphabet phonétique et notions de langue anglaise de base pour son utilisation ; Maritime Mobile Service Identity (numéro MMSI) et appel sélectif numérique (ASN), zones du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMSDM) ; communications liées à la détresse et à la sécurité, protection des fréquences de détresse ; l'organisation du sauvetage en mer ; »*

Il ne me paraît pas utile de faire apprendre les codes des numéros MMSI qui sont délivrés avec la licence par l'ANFR et sur lesquels l'utilisateur n'a pas son mot à dire. Il l'enregistre et puis c'est tout. De même pourquoi s'appesantir sur les 4 zones du système mondial de détresse ou les communications par **INMARSAT** qui est une compagnie de télécommunication, alors qu'il ne peut utiliser sa VHF en dehors des eaux territoriales françaises (*12 milles de la laisse de basse mer ou des lignes de base droites pour les côtes très découpées ou bordée d'îlots*).

.../...

...

V.- BREVET DE MONITEUR

Compte tenu de **l'absence de critères de compétences nautiques** pour pouvoir enseigner, il y a lieu d'étudier la mise en place d'un **véritable BREVET DE MONITEUR** ce qui implique le suivi d'une formation sanctionnée par un examen avec comme prérequis incontournables :

- Etre titulaire depuis plus de trois ans des permis mer côtier et hauturier, eaux intérieures et du CRR ;
- Savoir nager
- Être secouriste
- Avoir suivi le stage à l'évaluation

Nous avons aussi évoqué le principe de la **formation permanente** pour les moniteurs agréés et/ou brevetés, conditions indispensables, pour conserver son agrément.

VI.- PLACES D'EXAMEN SUR PARIS, LYON, TOULON,...

L'administration ne souhaite pas favoriser les formations courtes qui sont plus du bachotage que de la formation. Il s'agit d'amener l'apprenant à la réussite et à la délivrance de son précieux SESAME au détriment d'une véritable acquisition de compétence.

Il ne faut donc pas favoriser les formations courtes de WE au détriment des formations longues d'une semaine à 10, jours. Comment, en regroupant les examens de code en fin de semaine et non au début. Un décalage des sessions des lundis et mardis, vers les jeudis et vendredis est une des réponses à ce souhait qui ainsi laisser le temps aux moniteurs de dispenser leur savoir au sein de leur formation

Le logiciel d'examen permet en réalité de gérer simultanément 35 boîtiers, ce qui permettrait de gonfler le nombre de candidats à chaque session d'examen et ainsi contribuer à résorber les surplus.

Enfin en ce qui concerne Paris le Service Instructeur quitte, fin décembre 2012, ses locaux actuels et nous ne savons toujours pas où auront lieu les examens en janvier 2013.

VII.- DIVERS

Il a été évoqué enfin la nécessité de :

1. Faire en sorte, afin de montrer l'exemple, que **le moniteur porte aussi la brassière** durant les cours ;
2. **Bien séparer certaines activités distinctes de la formation** comme la vente de bateaux pour lesquelles les formations aux permis, à des prix très compétitifs, constituent de simples produits d'appels pour « ferrer » le client pour ensuite l'orienter vers l'acquisition d'un bateau ;
3. Veiller à ce que **la salle de cours soit exclusivement dédiée à de la formation**, ce qui excluent les salles de restaurant, magasins d'accastillage, halls de vente, ;
4. Enlever toute **présence d'alcool** dans les bateaux de formation ;
5. **Réduire le nombre d'établissements de formation** qui sont trop nombreux eu égard au nombre de clients potentiels.

Quimper le 5 juillet 2012
Le Secrétaire Général
Pierre Bost