

Étude de la Commission européenne soutenant l'éventuelle création d'un réseau d'académies et d'instituts de formation maritime dans le bassin méditerranéen

Document de synthèse

Contexte et objectif de l'étude

Sur la base de la Politique maritime intégrée (PMI)¹, la stratégie croissance bleue² vise à offrir aux décideurs politiques de l'UE et du bassin maritime une analyse complète, solide et cohérente des options politiques futures pour soutenir une croissance intelligente, durable et inclusive des océans, des mers et des côtes. Dans ce contexte, la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et l'enseignement et la formation associés sont essentiels afin de maximiser le potentiel de l'économie bleue.

La déclaration de la promotion de l'économie bleue en région méditerranéenne par les ministères et autres chefs de délégation, réunis en novembre 2015 sous la bannière de l'Union européenne pour la Méditerranée³, souligne la nécessité pour la région méditerranéenne d'utiliser au mieux le potentiel de l'économie bleue, de promouvoir la croissance, l'emploi et les investissements. Elle met également en lumière l'inadéquation des compétences de la main-d'œuvre ainsi que la lenteur de la progression des regroupements et du réseautage et conclut que la coopération régionale et le réseautage sont nécessaires pour relever ces défis.

Dans ce contexte, cette étude vise à proposer aux décideurs politiques une évaluation de la faisabilité, de la valeur ajoutée et des options disponibles pour déclencher et/ou renforcer un ou plusieurs réseaux (internationaux) entre les institutions et les organisations qui assurent l'enseignement et la formation pour les besoins des professions marines et maritimes.

L'enseignement et la formation aux activités marines et maritimes en Méditerranée : un paysage très complexe et fragmenté

Selon notre propre analyse cartographique, le nombre d'institutions éducatives et de formation situées dans des pays bordant la Méditerranée est de 355⁴, réparties dans 21 pays méditerranéens. Parmi les organisations cartographiées, 40 % se concentrent uniquement sur une activité économique maritime, alors que les 60 % restants assurent un enseignement sur plusieurs AEM. Le point central de l'enseignement et de la formation dans le secteur maritime semble porter principalement sur les secteurs traditionnels et les gens de mer et moins sur les sujets côtiers. Les activités off-shore se caractérisent à la fois par un sens aigu de fierté de sa main-d'œuvre et par des réglementations et normes internationales strictes. Dans certains cas, ces normes empêchent les institutions d'innover et de s'étendre au-delà des disciplines traditionnelles.

L'exercice de cartographie et les recherches qui ont suivi ont prouvé la complexité de l'enseignement et la formation maritimes dans ce domaine, une complexité due :

- à la variété des secteurs économiques maritimes représentés, comme le tourisme (nautique et côtier), l'ingénierie maritime (transport, ports, énergie), les garde-côtes et la sécurité (y compris la surveillance) ainsi que les disciplines biologiques nécessaires à la progression de l'aquaculture, des pêcheries et de la biotechnologie ;

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, Comité économique et social européen et au Comité des régions - Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, COM(2007) 575 final, 10.10.2007.

² Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions - La croissance bleue: des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime, COM(2012) 494 final, 13.9.2012.

³ http://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2015/11/2015-11-17-declaration-on-blue-economy_en.pdf

⁴ Nous avons exclu de l'étude les organisations pour lesquelles il fut impossible de déterminer les AEM.

- à la diversité géographique et aux distances importantes dans ce bassin de mer à grande échelle ; la distance entre Gibraltar à l'Ouest et Beyrouth à l'Est est plus importante que celle qui sépare Gibraltar du Danemark ;
- aux différences entre les pays de l'UE et les pays hors UE, non seulement en termes de développement socio-économique, mais aussi en termes de moyens et de faisabilité des déplacements (ex : exigences en matière de visas) et de la reconnaissance formelle et informelle des compétences et des qualifications ;
- à la couverture de l'enseignement supérieur et des systèmes d'enseignement technique, qui diffèrent en termes d'installations et d'attributions ;
- au nombre et de la diversité des institutions, allant des universités généralistes aux académies dédiées aux matières maritimes, en passant par les organisations sectorielles et d'employeurs, les autorités publiques, les ministères, les agences pour l'emploi etc., qui proposent un enseignement dans le cadre de leurs activités ;
- à la spécificité nationale des systèmes éducatifs, notamment aux différents degrés d'implication des secteurs privé et public. Dans certains pays, l'enseignement et la formation maritimes sont principalement proposées par l'État, alors que dans d'autres, le secteur privé joue un rôle prépondérant, avec toutes les variations entre ces deux situations. Comme la variété des parties prenantes impliquées dans l'enseignement et la formation dépend largement du système éducatif national, il est important de tenir compte de ce type de différences lors de toute tentative de coopération.

L'offre en termes d'enseignement et de formation maritimes semble assez traditionnelle – et ne répond pas entièrement aux attentes de l'économie bleue de demain

Les programmes existants proposés dans le bassin méditerranéen sont plutôt traditionnels et conventionnels et pas toujours adaptés aux besoins de l'économie bleue moderne. Des initiatives commerciales ont donc été prises dans la région mais également en dehors⁵ pour réduire les écarts existants. Même si des opportunités de ce type aident à répondre aux besoins de l'économie maritime, surtout dans le domaine du transport de marchandises, elles n'aident pas à mettre en place une offre d'enseignement et de formation maritimes et à la pointe dans la région, ni à développer des compétences dans des secteurs plus réduits mais qui ont le vent en poupe.

Un paysage constitué d'initiatives par projet et d'initiatives structurelles

L'étude indique qu'il n'existe pas de base de données centrale proposant une vue d'ensemble de tous les prestataires de formation dans le secteur maritime en Méditerranée. Sans base de données de ce type, il est difficile d'obtenir une vue d'ensemble de toutes les initiatives d'enseignement et de formation et de la coopération existant dans la Méditerranée. Notre propre inventaire a mis en évidence quatorze réseaux actifs dans la Méditerranée dans le domaine de l'enseignement et la formation maritimes. Parmi eux, plusieurs sont financés par l'UE et basés sur des projets dont la plupart ont déjà pris fin : citons comme exemples représentatifs AQUA-TNET - le réseau thématique européen dans le domaine de l'aquaculture, des pêcheries et de la gestion des ressources aquatiques) et Vasco de Gama. Bon nombre des initiatives basées sur projet identifiées dépendent dans une large mesure de mécanismes de financement de l'UE, ce qui pose problème en termes de durabilité.

Parmi les autres organes plus structurels, citons le forum des fonctions des garde-côtes de la Méditerranée et le MariFuture - la plateforme européenne pour l'éducation, la recherche et l'innovation dans le domaine maritime. Les deux initiatives ont été décrites comme faisant partie de l'étude de cas dérivée de l'étude de cas de Gène. Il s'agit d'initiatives importantes dont il convient de tenir compte, mais elles ne semblent pas être spécifiquement orientées vers une offre d'enseignement et de formation maritimes au sens plus large dans le bassin méditerranéen.

⁵ Voir <http://www.marifuture.org/Partners.aspx>

MariFuture semble se concentrer principalement sur l'offre commerciale et n'a que très peu de liens avec les institutions éducatives publiques.

La coopération se concentre surtout sur l'enseignement supérieur - l'EFP est moins bien couvert

Les réseaux internationaux existants sont principalement actifs dans l'enseignement supérieur et délaissent largement l'EFP. Les instituts d'enseignement supérieur (universités) ont tendance à disposer d'un réseau international robuste qui se concentre sur les nouvelles thématiques. Leur attachement principal à la coopération se situe plus souvent au niveau de la recherche que de l'enseignement : l'offre de formation n'est pas leur activité principale, ce qui entrave le transfert de connaissances et d'innovation vers les entreprises.

Nous avons également cartographié dans le bassin méditerranéen des réseaux ou une coopération institutionnelle plus stable et des exemples impliquant une large variété de thématiques et des institutions d'enseignement supérieur (avec de très rares fournisseurs dans l'EFP).

Même si une très large proportion de l'offre de formation concerne l'EFP, la coopération internationale dans l'EFP n'est pas aussi forte que dans l'enseignement supérieur, déjà plus internationalisé. Les raisons en sont multiples, et le fait que la reconnaissance des compétences et des qualifications soit plus avancée dans l'enseignement supérieur (processus de Bologne) en fait certainement partie.

Un certain nombre d'institutions de formation disposent d'un réseau international fort et certains prestataires proposent des formations dans le cadre d'initiatives globales de formation respectant les normes internationales. Les institutions privées sont souvent plus aptes à coopérer avec les entreprises. Par ailleurs, il se peut que le fait de se concentrer principalement sur la certification et les compétences traditionnelles freine l'innovation.

L'enseignement et la formation maritimes sont coûteux

Dans l'ensemble, l'enseignement et la formation maritimes impliquent des coûts de capitaux élevés, nécessaires à l'infrastructure : matériel de formation, simulateurs de formation, laboratoires, navires etc. La structure de financement pour le secteur est vulnérable. Les investissements à plus long terme sont nécessaires car l'offre de formation actuelle est obsolète et ne suit pas le rythme des avancées technologiques du secteur. La coopération offre des occasions concrètes pour réaliser des économies d'échelle, partager et mettre en commun les ressources.

La coopération et l'intégration suscitent néanmoins un vif intérêt

Malgré sa complexité la coopération entre les prestataires d'enseignement et de formation maritimes dans le bassin méditerranéen semble susciter un vif intérêt. Un large éventail de similitudes, de synergies, de défis et d'inquiétudes ont été identifiés et confirment la volonté des parties prenantes à coopérer pour les surmonter. Cet intérêt pour la coopération a été confirmé par la volonté et la capacité de cinq organisations dans la région d'accueillir conjointement les groupes d'intérêts et ce, conformément à des normes professionnelles très élevées. Il a également été confirmé par le grand intérêt des participants à se joindre à ce type de groupes d'intérêts malgré les distances à parcourir et les investissements à réaliser. Ces éléments peuvent être considérés comme un indicateur fort de la faisabilité d'une activité de suivi.

Plusieurs problèmes compliquent les efforts de coopération

Des barrières de nature structurelle ou pratique se dressent bien souvent face aux efforts de coopération dans l'enseignement et la formation maritimes :

- des différences dans les caractéristiques de l'enseignement et de la formation maritimes, notamment sa nature publique ou privée ;
- la reconnaissance des qualifications. Au niveau académique, les systèmes d'enseignement maritime répondent à un système national de dénomination de postes et de reconnaissance. Par exemple, la dénomination de poste d'une personne qui étudie au Royaume-Uni ne sera pas systématiquement reconnue en France. Les dénominations de postes nord-américaines sont plus souvent reconnues car elles suivent plus ou moins le système français ;
- une capitalisation insuffisante des expériences du passé. Par exemple, le choix d'un cadre de coopération inapproprié et la sous-estimation du volet durabilité ;
- le manque de compréhension et d'intérêt pour le monde maritime dans les institutions et les organisations généralistes d'enseignement ;
- des barrières financières qui empêchent de poursuivre la coopération sans la mise à disposition de nouveaux financements ; des difficultés à assurer la continuité des réseaux basés sur les projets de collaboration à long terme.

Manque de coopération entre le Nord et le Sud du bassin

Notre analyse des réseaux d'enseignement existants indique clairement que les liens entre les institutions éducatives dans les pays situés de l'autre côté du bassin méditerranéen sont toujours ténus, pour ne pas dire inexistantes. De nombreux obstacles entourent l'admission des étudiants et les exigences liées aux visas. Il convient de mettre en place des programmes spécifiques pour favoriser la mobilité dans les pays tiers pour l'enseignement et la recherche, ainsi que des méthodes communes de reconnaissance des qualifications dans le secteur maritime. Cela exige une pleine confiance dans les capacités, l'employabilité et les performances des travailleurs de l'autre côté du bassin méditerranéen.

Étude de la faisabilité des initiatives ascendantes prometteuses, existantes et émergentes

Ce projet a identifié et évalué différentes initiatives existantes et émergentes et a joué le rôle de facilitateur pour leur développement futur et leur visibilité. Les initiatives existantes qui ont été mises en lumière sont VET On Board (« Mariner » l'offre de formation nautique, émergent du groupe d'intérêt de Barcelona, Espagne) le Forum maritime de Malte et Malta Marittima, basé sur le groupe d'intérêt de la Valette, Malte). Les nouvelles initiatives qui ont été activement facilitées sont le Blue Career Centre for the Eastern Mediterranean (basé sur le groupe d'intérêt de Larnaca, Chypre) et le Blue Biotechnology & Aquaculture Postgraduate Course for the Central-East Mediterranean basin, basé sur le groupe d'intérêt d'Athènes, Grèce.

Un « Plan de passage » - principes d'action

Sur la base de l'analyse à ce jour et en tenant compte des expériences acquises grâce à la coopération dans l'enseignement et la formation maritimes dans le bassin méditerranéen, un certain nombre de principes peuvent être formulés dans le but de servir d'aide pour une action future par toutes les parties prenantes :

- *Principe 1 : accentuer l'attractivité, la modernisation et l'innovation* – car les besoins du secteur maritime évoluent rapidement ;
- *Principe 2 : coopérer selon le principe de la triple hélice* - avec les institutions de l'enseignement et la formation maritimes, le gouvernement et le secteur privé ;
- *Principe 3 : penser « global », agir « local »* - appliquer localement les normes et pratiques internationales ;
- *Principe 4 : capitaliser sur les expériences existantes et passées* - et tirer les leçons de ce qui a fonctionné ou pas ;
- *Principe 5 : établir dès le départ des formes de coopération durables* – la coopération a besoin pour croître de la confiance, bien plus que de la discontinuité.

Recommandations à l'attention des décideurs politiques européens, internationaux et nationaux

Sur la base des principes énoncés ci-dessus, nous formulons un certain nombre de recommandations à l'attention des décideurs politiques européens, internationaux et nationaux :

- *Recommandation 1 : établir un forum pour l'enseignement et la formation maritimes dans le bassin méditerranéen* – qui fera office de parapluie flexible ;
- *Recommandation 2 : utiliser le cadre Union pour la Méditerranée* – maintenant qu'il a été mandaté par le biais de la Déclaration sur l'économie bleue ;
- *Recommandation 3 : s'appuyer sur la coopération existante – dans la Méditerranée et au-delà* ; les bonnes initiatives méritent reconnaissance et valorisation – tout particulièrement en ce qui concerne la coopération Nord-Sud ;
- *Recommandation 4 : promouvoir la visibilité et l'adoption de programmes, d'initiatives et de financements existants* ; oser mettre sous les projecteurs ces initiatives qui méritent d'être partagées dans le bassin et au-delà ;
- *Recommandation 5 : adapter des programmes, financements et initiatives à caractère général aux besoins de l'enseignement et de la formation maritimes dans le bassin méditerranéen* - tout spécialement car de nombreux fonds ne sont pas ouverts aux États non membres, mais également dans les cas où les acteurs méditerranéens ne sont pas bien placés pour faire face à la concurrence au niveau de l'UE.

Recommandations pour les professionnels de l'enseignement et la formation maritimes

En plus des recommandations formulées ci-dessus pour les décideurs politiques, les recommandations suivantes s'adressent aux praticiens :

- *Recommandation 1 : aligner les normes de qualité dans tout le bassin méditerranéen* ; il faut pouvoir récolter des crédits dans l'enseignement ;
- *Recommandation 2 : cibler les besoins réels* – qui sont orientés vers l'avenir et répondent à de réels défis et problèmes ;
- *Recommandation 3 : établir avec soin les conditions appropriées pour un cadre* – prendre le temps de gagner la confiance et le faire pas à pas ;
- *Recommandation 4 : rassembler les ressources* – faire un usage commun de l'équipement onéreux comme les simulateurs maritimes et les navires ;
- *Recommandation 5 : s'appuyer sur l'expérience acquise* – tenir compte des leçons apprises des initiatives passées et ne pas réinventer la roue ;
- *Recommandation 6 : s'engager avec le secteur privé* – qui connaît les exigences du marché du travail et aide à la création d'emplois et d'opportunités ;
- *Recommandation 7 : développer des initiatives de Carrière bleue* – qui promeuvent la sensibilisation et l'attractivité des professions maritimes auprès des jeunes ;
- *Recommandation 8 : créer des programmes conjoints et des stages d'été* – les stages d'été constituent un bon point de départ pour passer ensuite à des programmes conjoints de Bachelier ou Master ;
- *Recommandation 9 : explorer les opportunités d'e-learning* - principalement en raison des frais de déplacements élevés pour voyager dans le bassin méditerranéen, mais aussi parce que ce type d'apprentissage permet de participer à des formations organisées en dehors du bassin méditerranéen ;
- *Recommandation 10 : « mariner » les programmes d'EFP existants* – utiliser les offres existantes et établies de formation en EFP, mais assurer qu'elles s'adaptent aux particularités de l'environnement marin.