Pour citer cet article :

Pelgrims (Bernard), « L'apprentissage maritime à Belle-Île », *Rééducation*, n°62-64, janvier 1955, pp. 43-58.

Enfants en justice
XIX-XX ème siècles

L'APPRENTISSAGE MARITIME A BELLE-ILE

par M. PELGRIMS

Directeur de l'I.P.E.S. de Belle-Ile

L'apprentissage maritime à Belle-Ile constitue une spécialité professionnelle qui suscite l'intérêt des éducateurs et des juges. Nous avons prié M. PELGRIMS, le dynamique directeur de l'école, de bien vouloir préciser l'organisation de cette branche qui attire un nombre assez grand de jeunes. L'étude ci-dessus montre les diverses qualités qu'il faut exiger d'un candidat marin : bonnes conditions physiques de force et d'endurance, niveau intellectuel suffisant. Trop de nos garçons se figurent qu'ils ne s'agit que d'un rêve d'évasion. Il est nécessaire de les mettre en présence de la réalité

PRÉLIMINAIRES

L'on s'étonnera, à juste titre, et pour plusieurs raisons. de ce que nous nous proposions de traiter de l'apprentissage maritime en Institution publique de rééducation sachant que l'apanage d'une telle formation revient essentiellement aux Ecoles d'Apprentissage Maritime de la Marine Marchande.

Comment s'explique cette situation ? D'une part, en raison de ce que l'Education Surveillée dispose d'un établissement de rééducation dont l'implantation insulaire s'avère propice à l'activité considérée. D'autre part, de ce qu'une longue antériorité a, peu à peu, amené la reconnaissance d'une situation qu'il semblait avantageux de sauvegarder, mais qu'il y avait lieu de préciser, de structurer plus solidement, en lui donnant une orientation définitive parallèlement à l'organisation et l'évolution des Ecoles d'Apprentissage Maritime qui, elles, recevaient depuis la guerre, une impulsion nouvelle et s'érigeaient en véritables Institutions d'Etat.

C'est à quoi tendaient, dès lors, les efforts de ceux qui, successivement, aux postes qui leur étaient assignés, dans le secteur qui leur était

dévolu, avaient reçu pour mission de développer à l'I.P.E.S. de Belle-Ile une section d'apprentissage maritime et de la mettre au diapason des Ecoles spécifiques.

Bientôt le Ministère de la Marine Marchande donnait son agrément et consacrait, en la rattachant à l'E.A.M. de Quiberon, l'existence de notre Section Maritime.

L'Association pour la gérance des Ecoles d'Apprentissage Maritime, dans le même temps, nous assurait la permanence de son concours technique et pédagogique et facilitait le travail de coordination à réaliser sur le plan de l'enseignement.

Il est particulièrement heureux que l'Education Surveillée ait pu offrir à certains des garçons qui lui sont confiés une telle possibilité d'apprentissage, que les autres départements compétents et intéressés l'aient favorisée de leur accord, donnant ainsi à ces garçons la chance exceptionnelle d'un reclassement professionnel et social de grande valeur.

CAPACITÉ — RECRUTEMENT — SÉLECTION

Le recrutement ne peut s'effectuer sur une grande échelle.

a) Le nombre maximum de places à la section maritime est actuellement de 27 élèves répartis en trois canots.

b) Il y a lieu de discriminer parmi les candidatures à un tel apprentissage, dont certaines relèvent davantage de velléités aventureuses, de tendances instables que de dispositions et d'aptitudes réelles au métier, de vocation véritable éventuellement marquée de caractère atavique ou d'un goût profond pour la vie et les choses maritimes.

Il nous appartient par conséquent d'être circonspect dans la décision initiale et, déjà sous cet angle, d'écarter tout sujet dont l'ambition déclarée risque de n'être qu'un caprice influencé par des représentations erronées dont l'origine et l'explication tiennent à des lectures romanesques, génératrices d'idées d'évasion, de constructions chimériques de l'esprit, bref de conceptions fausses et dénuées de fondement.

Aussi paradoxal que cela paraisse, le métier de marin veut que celui qui s'y destine ait, autant que faire se peut, la tête sur les épaules, le corps sain, l'esprit rassis et les « pieds sur terre ».

c) Une priorité est donnée aux élèves qui nous viennent de régions littorales, élevés dans l'ambiance des gens de mer, familiarisés avec certains aspects de la vie maritime, accoutumés à l'activité des ports, aux mouvements de bateaux, ayant pris dès l'enfance des leçons de choses concrètes et richement illustrées.

d) Nous avons encore à tenir compte des conditions de vie qui attendent le garçon, des exigences morales et sociales de la vie à bord d'un bateau et naturellement devons-nous présumer des possibilités d'adaptation et d'évolution du postulant.

Tâche difficile a priori. Certes, serait-il bon dans le doute, de s'abstenir. Mais l'espoir est le corollaire du doute, et l'espoir autorise la tentative, à fortiori en rééducation. Ceci explique les risques que nous prenons parfois et les échecs qu'il arrive d'enregistrer (déception et désaffection des uns, carence morale et mauvaise conduite à bord chez d'autres).

e) La difficulté du placement en fin d'apprentissage est encore une raison de nous limiter. Les Ecoles d'Apprentissage Maritime sortent chaque année plus de mille novices et force nous est de reconnaître que leur clientèle est en partie plus saine que la nôtre. La sélection intellectuelle y est, à l'entrée, plus rigoureuse. La concurrence est sérieuse et les embarquements ne courent pas les rues. L'accroissement constant du tonnage de la flotte marchande reste le meilleur garant de nos moyens de reclassement.

f) Le niveau scolaire à l'admission disons-nous est à considérer, si nous voulons faire jeu égal avec les élèves des E.A.M. Mais notre choix n'est qu'un demi-choix : notre seule latitude est de choisir parmi ce qu'on nous envoie. Notre but dépassant le cadre de l'orientation et de la formation professionnelle, surgissent des cas de conscience. Faut-il décourager tel garçon issu d'un milieu de pêcheurs conditionné et déterminé presque à coup sûr, pour la raison que son niveau scolaire ne permet pas, sur le plan théorique, l'apprentissage ? Non, sans doute puisque le problème reste, en définitive, un problème aux finalités sociales. Dès lors, sommes-nous conduits à accepter, exceptionnellement quelques garçons inaptes à briguer un certificat d'apprenti marin mais qui se destineront à la pêche (pêche côtière et artisanale le plus souvent).

Ces quelques cas provoquent l'encombrement d'une section restreinte en soi : la situation est acceptable dans le rapport 1/6 à 1/5 ; c'est là une tolérance maxima.

g) En relation directe avec les difficultés d'embarquement signalées plus haut, nous sommes conduits, au départ, à tenir compte de l'âge du candidat à l'arrivée.

Les E.A.M. admettant les élèves de 14 à 17 ans, la même règle doit être observée en ce qui nous concerne et même avec une restriction pour les élèves de 17 ans. S'il est possible, en effet, de trouver une Compagnie maritime disposée à prendre sur un de ses bateaux un novice — c'est-à-dire un moins de 18 ans, il n'en va pas de même pour obtenir au départ un embarquement de matelot léger ou de matelot (plus de 18

ans). Le garçon de 17 ans admis en E.A.M. peut sortir valablement après une session d'études de trente-six semaines. Ce résultat s'il reste, professionnellement, à la portée des élèves bien doués de notre section marine, ne présente, par contre, sur le plan éducatif, que des garanties insuffisantes, pour autant qu'il est plus facile d'instruire que de rééduquer dans le même temps, et que toute dysharmonie prononcée entre l'évolution morale et la formation professionnelle compromettrait la réussite d'une mesure d'embarquement trop hâtive.

h) Il ressort des remarques précédentes que la capacité annuelle de la section maritime de l'Etablissement se trouve encore réduite de moitié, en règle générale, sur le nombre primitivement avancé.

Ce n'est plus de 27 places disponibles par an qu'il s'agit mais seument d'une quinzaine, puisque le cycle scolaire est étalé sur deux ans et que le renouvellement complet des effectifs présente à peu de choses près, la même périodicité.

Si les exigences d'une imprégnation durable, d'une influence éducative profonde ont, en premier lieu, inspiré la fixation de ce délai, si la faibesse de certains niveaux scolaires et l'indigence intellectuelle de certains éléments y ont contribué, il faut encore le justifier par notre souci, pour l'équilibre d'un Etablissement polyvalent comme le nôtre, de ne pas créer de différences sensibles entre les divers ordres d'enseignement. Il eût été malsain que les garçons puissent se figurer qu'à côté du cycle normal des sections industrielles, existât, par la voie de l'apprentissage maritime, un cycle court, trop court pour atteindre à une rééducation foncière, au terme duquel il eût été difficile, en certains cas, de faire comprendre à tel garçon que l'acquisition d'une qualification professionnelle n'est rien en soi sans celle des valeurs personnelles et d'une moralité exemplaire.

Que de vocations spontanées n'eût-on pas enregistrées si l'on considère que l'intérêt bien compris du garçon qui arrive ne guide pas toujours son engagement dans le métier ! Est-il possible, est-il souhaitable d'accroître les effectifs de notre section maritime ? En l'état de nos moyens personnels, matériels, techniques et financiers la réponse, de ces points de vues internes, nous paraît devoir être négative pour le moment : la section maritime est à parité avec les autres — industrielle et agricole — elle ne peut drainer à son seul profit les crédits accordés à l'ensemble de l'Etablissement et l'internat ne peut lui concéder un nombre plus élevé de places.

D'un point de vue externe, nous croyons également prudent de ne pas augmenter le nombre d'apprentis marins, étant donné les difficultés d'embarquement que nous éprouvons en fin de cycle d'apprentissage. Il

n'y a aucun intérêt à former plus de garçons qu'il n'est possible à la carrière d'en absorber et à notre Service de suite d'en trouver. D'autre part, l'Inspection générale de l'apprentissage maritime pourrait être conduite à nous contingenter, encore que notre apport n'aggrave pas, de façon sensible, la situation des candidats à l'embarquement, issus des E.A.M.

ORGANISATION — FONCTIONNEMENT

Orientation de l'enseignement.

Deux voies sont offertes aux élèves :

1° La voie normale qui, par un enseignement établi sur deux années conduit l'élève au C. A. M. ;

2° Le cycle spécial de formation nautique qui s'applique aux élèves dont la formation professionnelle de base leur a déjà valu l'obtention d'un C. A. P. utilisable dans la carrière maritime.

Le C. A. M. comporte trois options qui entraînent des différences sensibles quant aux programmes : le pont, la machine et la pêche.

L'Etablissement a retenu les deux premières formations et délaissé la troisième. Faut-il en donner les raisons ?

Brièvement, nous nous bornerons à indiquer que le métier de pêcheur s'il est rude et requiert de belles qualités, est aléatoire du point de vue qui nous intéresse et que ses moindres défauts expliquent notre décision redhibitoire. L'activité ne nous semble pas favorable à la rééducation de jeunes gens trop peu rassis pour éviter l'écueil. Chacun sait que boire c'est déchoir, physiquement, moralement et socialement, que la boisson altère encore et mine parfois des qualités professionnelles indéniables en soi.

Par ailleurs, des raisons techniques s'ajoutent à ces considérations d'ordre éducatif. Pour préparer le C.A.P. pêche, il faut pêcher, c'est-à-dire développer la partie pratique de cet apprentissage, engager des moyens matériels, suivre le sort commun et la saison de pêche, se soumettre aux règles du droit maritime en la matière, assurer l'écoulement du produit de la pêche.

Les Instructeurs marins ne peuvent, à la fois, assurer les autres cours théoriques et partir en mer. L'équipement de notre flotille ne permet pas la rentabilité de l'activité. Filets, chaluts, coutent fort cher ! Ils exigent une certaine puissance de traction, que notre meilleure pinasse n'était pas en mesure, jusqu'à maintenant, de développer. De

plus, nous nous heurtions, pour la pêche au chalut, à des dispositions strictes en matière de zone d'exploitation, dispositions qui nous contraignirent, en raison du tonnage trop élevé de notre bateau, à renoncer. L'équipement d'un Diesel, d'une seconde pinasse, son armement adéquat à la pêche, sa jauge inférieure, son équipement électrique, de liaison et de sécurité — tous points en cours de réalisation — sont susceptibles de réintroduire la pêche dans nos programmes, mais sous une forme plus artisanale qu'industrielle et limitée aux besoins de l'Etablissement. Cette activité pourrait meubler les mois d'été. Raison pédagogique de laisser de côté la spécialité pêche, les examens n'auraient pas coïncidé avec ceux des autres options et il aurait été difficile de mener sur trois fronts un enseignement différencié.

Le pont et la machine restent, par conséquent, à la base de nos préoccupations. Ces spécialités sont en relation plus étroite avec les besoins de la Marine Marchande.

ORGANISATION TECHNIQUE ET PÉDAGOGIQUE

Effectif maximum de 27 élèves répartis sur trois canots : un canot qui groupe les candidats possibles au C. A .M. de la session de l'année en cours et deux canots dits « préparatoires » (ou inversement) selon la répartition des effectifs en fonction de leur division en deux années).

La scolarité comporte deux périodes : la période commune aux sections pont et machine est épuisée dans la première année, soit en 9 mois de travail, c'est-à-dire sur un rythme plus lent que dans une E. A. M.

La période spéciale fait l'objet d'une répartition sur la seconde année. Néanmoins, elle est précédée d'une révision rapide mais complète par plans d'étude, portant sur les acquisitions de l'année précédente.

Cette disposition nous permet de pallier les inconvénients des arrivées échelonnées sur l'année entière et de bien remettre en selle les élèves dont l'année préparatoire s'est trouvée incomplète.

En première année, l'accent est mis sur l'enseignement des disciplines manuelles (matelotage, ramendage, entretien des bateaux, etc. qui concrétisent le mieux le métier.

De même, prenons-nous soin, sur le plan scolaire, de combler les lacunes constatées, faute de quoi nul progrès sensible ne saurait être ensuite obtenu.

Les élèves de première année suivent d'ailleurs l'enseignement scolaire dans leur classe de niveau et seuls les élèves du « canot C.A.P. » sont constitués en une classe spéciale où l'enseignement général est axé plus directement sur le programme des E. A. M.

Si le caractère polyvalent de l'Etablissement est un inconvénient auquel il y avait lieu de prendre garde (mise des élèves sur un pied d'égalité quant au régime intérieur), il est, par contre, un avantage comme nous allons le voir, pour l'enseignement de certaines disciplines incluses dans le programme de formation professionnelle car il permet de disposer d'ateliers bien équipés et outillés, d'un Personnel très qualifié et spécialisé.

Il facilite la division du travail et l'on peut faire appel non seulement à la compétence des Instructeurs marins mais encore à celle des Instructeurs professionnels des sections industrielles, à celle des Educateurs d'enseignement général et des Educateurs spécialisés (par exemple moniteurs d'éducation physique).

En effet le programme comporte les disciplines suivantes :

a) Education morale, Education physique, Français, Calcul, Géographie, Dessin, Hygiène, Matières où il est fait appel aux Educateurs ;

b) Réglementation, Législation, Navire, Navigation, Machine, Embarcation, Matelotage, Ramendage, Signaux, Sécurité, Electricité, Moteur, Service courant, Secteurs pris en charge par les Instructeurs marins ;

c) Matières de base (bois et fer, ajustage, forge et menuiserie) où les Instructeurs marins participent à l'enseignement, le dirigent même, mais sur les conseils éclairés et sous le contrôle précieux des Professeurs techniques adjoints et Instructeurs Professionnels dans les branches énumérées.

La division des tâches est chose excellente et ces larges possibilités de mettre à contribution l'ensemble du Personnel de l'Etablissement soulagent d'autant les Instructeurs marins qui ne peuvent prétendre à l'universalité dans leurs connaissances. Nous n'entrerons pas dans le détail des horaires, pour ne pas alourdir cette étude destinée davantage à informer qu'à donner des directives pédagogiques puisque, d'ailleurs, ces directives ne concerneraient que notre Etablissement. Toutefois, l'insertion du Tableau ci-dessous donnera encore un aperçu de l'importance relative donnée à chaque cours.

HORAIRE HEBDOMADAIRE

THÉORIE	PREMIÈRE ANNÉE	DEUXIÈME ANNÉE
Français	6 h	3 h
Calcul	4 h	3 h
Histoire	1 h	0 h 40
Géographie	1 h	0 h 40
Sciences	2 h	
Hygiène		0 h 40
Dessin	1 h	
Réglementation	1 h 30	2 h 30
Navigation	1 h 15	1 h 30
Navire	3 h 45	2 h 30
Machine	1 h 15	2 h
Moteur	3 h 15	3 h
Signaux	1 h 15	1 h
Sécurité	1 h 30	1 h
Croquis forge		1 h
TOTAUX THÉORIE	28 h 45	22 h 30
PRATIQUE	**PREMIÈRE ANNÉE**	**DEUXIÈME ANNÉE**
Embarcation	6 h 30	7 h
Bois		2 h 30
Fer		4 h 30
Matelotage	3 h 15	3 h 30
Ramendage	1 h 30	
Voilerie	1 h 30	2 h 30
Entretien atelier et navires	2 h 30	1 h 30
TOTAUX PRATIQUE	15 h 15	21 h 30
TOTAUX GÉNÉRAUX	44 h	44 h

NOTA — Sont incorporés dans ces horaires les pauses et battements de quelques minutes entre chaque cours.

En dehors de ces préparations, doit être mentionné le cycle de formation nautique, cycle de 18 semaines, que sont autorisés à suivre les élèves déjà pourvus d'un C.A.P. industriel et âgés de 19 ans au plus.

Cette formation n'a pas été dispensée sur une grande échelle, mais elle mérite d'être retenue et amplifiée dans les années à venir. La formule, si elle ne présente que des avantages relatifs sur le plan de la préparation au métier de marin parce que insuffisante, ouvre vraisemblablement une carrière meilleure et plus rapide.

Il est excellent, par exemple, qu'un candidat titulaire d'un C.A.P. de mécanique générale opte ensuite pour la section machine. Il a toutes chances de faire plus tard un bon mécanicien, voire même un officier mécanicien. La prolongation sensible du séjour de ce garçon à l'Etablissement, ne peut nuire, bien au contraire, à sa meilleure préparation morale.

D'autre part, il est précieux de disposer de plusieurs cordes à son arc et le garçon qui, pour une raison quelconque, devrait renoncer à naviguer, peut ainsi revenir à son métier de base, dans l'industrie, sur les chantiers de construction navale, si la question continue de l'intéresser.

LES MOYENS

a) *Matériels :* Salles de cours, ateliers professionnels, outillage professionnel, matière d'œuvre, matériel spécifique, maquettes, tableaux, schémas ;

1 bureau d'étude pour préparation des cours et matériel pour tirage, au duplicateur, des leçons et croquis.

1 flotille comprenant : 2 pinasses (de 20 et 14 tonnaux), la première équipée d'un moteur à essence, la deuxième d'un moteur Diesel ; 1 côtre à moteur auxiliaire ; 1 grand canot-école (voile et avirons), 2 annexes sardinières ;

b) *Personnels* (propres à la section maritime) :

1 maître d'équipage, patron des bateaux, assure les missions, conduit toutes opérations en mer, pêche, etc... Cours pratiques de voilerie et d'embarcation ;

3 Instructeurs marins chargés : le premier de l'enseignement théorique, navire, réglementation, sécurité, service courant ; le deuxième, du matelotage et de l'embarcation ; le troisième, de la navigation, machine, signaux, travaux manuels bois ;

1 Agent Technique faisant fonctions d'instructeur : ramendage, cours moteur, croquis, forge, ajustage ;

avec, en outre, l'appoint d'autres Membres du Personnel, comme signalé plus haut. Les cours théoriques et techniques sont donnés à l'Etablissement. Les séances d'embarcation ont lieu dans le port de la rade de Le Palais, plan d'eau très convenable, abrité des vents dominants de sud-ouest. Les cours sont concrétisés, chaque fois que se

présente une occasion, par des visites d'usines, de sémaphores, de phares, de bateaux de tous types qui viennent jeter l'ancre dans la rade de Le Palais.

Il est à noter que les questions administratives concernant la direction de la section sont traitées à l'échelon Direction. Elles s'avèrent multiples (autorisation d'embarquement à demander aux familles, dossiers d'apprentissage et d'examens, relations avec la Marine Marchande, l'Association de Gérance des E. A. M., les questions maritimes. les E. A. M., cotisations Caisse Invalides, Gestion financière, production pêche, etc...).

LES EXAMENS

a) *Le C. A. M.* « *Pont* », « *Machine* », ainsi que le certificat de Formation nautique et, complémentairement, le permis de conduire les moteurs marins, sanctionnent les formations données à l'Etablissement.

Les tableaux ci-dessous donneront une idée de ce que sont ces épreuves et des notes qu'elles exigent :

Tableau des coefficients d'examen

1° Pont et Machine

A. — THÉORIE

MATIÈRES	COEFFICIENT PONT	NOTE ÉLIMINATOIRE inférieure à	COEFFICIENT MACHINE
Français	3		3
Calcul	2		2
Histoire	1		1
Géographie . . .	1		1
Hygiène	1		1
Réglementation . .	2		2
Navigation	4		2
Navire	9		4
Machine	2		9
Moteur	–		5
Signaux	4		–
Sécurité	5		5
TOTAUX THÉORIE .	34		35

B. — PRATIQUE

MATIÈRES	COEFFICIENT PONT	NOTE ÉLIMINATOIRE inférieure à	COEFFICIENT MACHINE
Embarcation . . .	15	8	12
Bois	3	2 notes inférieures à 8	3
Fer	3		15
Matelotage	12		3
Electricité	–		3
Service C. P. . . .	8		–
Service C. M. . . .	–		4
Education physique .	5		5
TOTAUX PRATIQUE . .	46		45
TOTAL DES COEFFICIENTS	80		80

2° Certificat de formation nautique

MATIÈRES		PONT		MACHINE	
Hygiène			2		2
Réglementation			3		3
Navigation			5		2
Marine			10		5
Sécurité			6		6
Machine			3		12
Electricité			–		3
Embarcations	Aviron . . .	5	15	5	15
	Voile	7		7	
	Moteur . . .	3		3	
Bois			3		3
Fer			3		12
Matelotage	Cordages-nœuds, Poulies-palans .	2	12	1	3
	Filin	3		1	
	Fil d'acier . .	5		1	
	Voilerie . . .	2		–	
Moteur			–		5
Signaux			5		–
Service courant			8		4
			75		75
Education physique			5		5
			80		80

NOTA — L'épreuve fer peut être mixte : ajustage et forge.
La note de présentation n'est donnée qu'à titre indicatif par le jury. Elle n'intervient pas dans le total des points.

3° Permis de conduire

Essentiellement pratique comportant :

— Interrogation sur mise en marche, surveillance en marche,
— Variations stoppage, inversion (avec manœuvres),
— Entretien courant et dépannage classique,
— Interrogation sur le fonctionnement.

Cet examen comprend 2 options : 1° moteurs à combustion ;
2° moteurs à explosion.

Nous ne présentons de candidats qu'au permis de conduire les moteurs de moins de 100 CV et pour cause, ne disposant sur nos bateaux que d'une puissance maxima de 50 CV.

L'âge requis pour cet examen est de 18 ans. Celui-ci est subi devant un Inspecteur de la navigation.

L'intérêt de ce permis est évident, il favorise l'embarquement puisqu'il est exigé que tout navire à moteur ait à son bord un titulaire du permis correspondant à sa puissance. Il comporte un classement avantageux dans la hiérarchie professionnelle et une rémunération plus élevée. Le fait, pour un élève, de posséder ce premier permis l'incitera peut-être à tenter, ultérieurement, le certificat de motoriste (bateaux de 300 CV). Les titulaires de ce permis sont assurés de trouver un embarquement à la pêche, à défaut de place sur un navire marchand.

Les examens de formation professionnelle sont passés dans l'Ecole d'apprentissage maritime la plus proche (Concarneau depuis la fermeture de Quiberon, Etel peut-être dans les années prochaines).

Le permis de conduire est subi à Le Palais ou à Quiberon.

Les épreuves de l'examen du C.A.M. s'étendent sur une semaine.

Les candidats totalisant plus de 960 points sont inscrits dans l'ordre du mérite sur la liste des admis du Centre d'examen, pour la session considérée.

IMMATRICULATION

Dès lors, se pose la question de l'immatriculation de nos élèves. Un livret vert spécial ayant été préparé au nom de chaque candidat et adressé à l'Ecole, Centre d'examen, il appartient aux candidats de choisir un « Quartier-Centre » — un grand port — où, en cas de succès, seront adressés dossier et livret spécial en vue d'une immatriculation de l'apprenti. Une fiche d'embarquement est, de plus, établie qui permettra au Quartier-

Centre de suivre les candidats à l'embarquement. C'est à ces Quartiers-Centres que les lauréats du C.A.M. ont intérêt à se présenter pour l'embarquement. Ils y recevront, en outre, leur livret spécial, signé de l'Administrateur-Chef dudit Quartier-Centre.

Fichier et matricule sont donc tenus pas le même Quartier-Centre. Les dispositions arrêtées par le Secrétariat d'Etat à la Marine marchande permettent une vérification rapide de la situation des jeunes gens, embarqués ou non et constituent les éléments de base d'une coordination administrative propre à faciliter le « Service de Suite ».

EMBARQUEMENTS

Les disponibles à la navigation au commerce sont donc connus des Quartiers-Centres. Les titulaires d'un certificat d'apprentissage et du certificat de formation nautique sont, en principe, prioritaires à l'embarquement à bord des navires de plus de 250 tonneaux de jauge brute. Néanmoins, il s'avère à l'expérience, que trop souvent, les jeunes gens attendent pendant plusieurs mois une convocation qui tarde à leur être adressée. Aussi, établissons-nous, par notre Service Social, des liens directs avec les Compagnies maritimes en leur communiquant nos candidatures et les renseignements qu'elles peuvent désirer. L'armateur, s'il est tenu de respecter le Code du Travail maritime, et spécialement l'article 116 sur la priorité à l'embarquement des moins de vingt ans, conserve tout de même une liberté de choix parmi les candidatures prioritaires.

Une liaison permanente a été réalisée avec le Service Départemental de la Main d'œuvre de Nantes, bureau paritaire du placement maritime.

En général, la convocation arrive sous forme télégraphique et le garçon doit être mis en route, sans délai, pour rejoindre son bateau d'affectation.

L'embarquement est assimilé, du point de vue administratif, à la « permission renouvelable » et non au placement dont les dispositions (article 116 de l'arrêté du 26 mai 1952) seraient difficilement applicables en l'espèce. La mesure d'embarquement est notifiée au Juge des Enfants compétent qui reçoit, comme dans le cas ordinaire, une notice de renseignements pour la post-cure.

Pratiquement, c'est le Commandant du navire (et le Capitaine d'armement) qui sera appelé à remplir à l'égard de ses novices, mousses et matelots mineurs, de véritables devoirs de père de famille et à consolider le travail de rééducation.

L'INSCRIPTION MARITIME

La discrimination est faite selon qu'il s'agit d'élèves jeunes ou âgés. Pour la logique des choses, et puisque nous nous proposons de favoriser la formation et le reclassement des élèves, une dérogation d'âge pour l'admission à la section maritime permet, exceptionnellement, à un garçon de plus de 17 ans, d'entreprendre cet apprentissage. Il arrivera, bien que ce ne soit pas de règle générale, que ce dernier soit embarqué sur l'un de nos bateaux et que, comme tel, il devienne ensuite Inscrit Maritime provisoire et soit pourvu d'un livret avant l'examen du C.A.M. A 18 mois de navigation, il sera inscrit définitif, assuré d'être levé par la Marine, pour effectuer son service militaire, dans le mois qui suit ses vingt ans et évitera toute solution de continuité qui nuirait à son avenir et sa formation.

L'Inscription Maritime préalable à l'examen du C.A.M. présente un moindre intérêt pour les éléments plus jeunes puisqu'ils ont toutes chances de réunir 18 mois d'embarquement avant d'atteindre 20 ans. Les charges qu'elle implique (taxes) sont supportées par l'Etablissement. C'est pourquoi cette prise en charge doit conserver un caractère limitatif et ne concerne que les cas d'espèce où elle favorise un reclassement difficile à garantir sans cette mesure.

Pour le garçon déjà Inscrit maritime (le plus souvent au Quartier le plus proche) et candidat au C.A.M. il est demandé son changement de Quartier deux mois avant les épreuves afin qu'il soit ensuite immatriculé au Quartier-Centre de son choix (le plus proche généralement, de sa future résidence de post-cure). Son livret initial (livret bleu) est alors échangé contre le livret vert spécial.

POSSIBILITÉS DE CARRIERE

En fait, deux voies s'ouvrent à nos garçons nantis d'une formation C.A.M. ou C.A.P. + C.F.M. : La Marine Nationale, par engagement, et la Marine de Commerce, (accessoirement la pêche). Les candidats à l'engagement sont dirigés par le Bureau d'engagement Marine de Lorient où ils subissent examens et tests.

Les titulaires d'un Certificat d'aptitude professionnelle peuvent opter pour leur spécialité de base. Ce peut être le cas pour les jeunes gens ayant suivi le cycle de formation nautique. Huit groupes leur sont offerts au titre du service général. Leur carrière, comme en toutes branches de l activité humaine, est fonction non seulement de la formation de base, encore bien modeste pour nos garçons qui entrent par la « petite porte » mais encore des efforts personnels de perfectionnement et d'enrichissement ultérieurs.

Le garçon courageux peut espérer franchir les grades du quartier-maître et second maître, peut-être mieux encore. La carrière militaire est assortie d'une retraite proportionnelle à 15 ans de service et de la retraite d'ancienneté à 25 ans.

En outre, elle offre, avant ces termes, des débouchés vers les carrières civiles et emplois réservés. Nous ne nous y étendrons pas dans le cadre de cette étude.

La Marine marchande attire toutefois vers elle le plus grand nombre de nos garçons. Là encore, il faut gravir les échelons : novices, matelots légers, matelots, voire nettoyeurs, soutiers, graisseurs, tels seront les postes occupés lors des premiers embarquements. La rémunération, même à ces postes, permet aux garçons de faire face aux besoins matériels. Oscillant autour de 17 à 18 mille francs, elle comporte, en outre, une indemnité journalière fixe des plus values pour qualification spéciale et heures supplémentaires, qui portent parfois le salaire net à près du double du salaire de base.

Aux uns comme aux autres, au Commerce comme dans l'Armée, il leur faut suivre la filière, mais il n'est pas déraisonnable aux garçons de bonne instruction et sérieux de briguer, moyennant préparation, un brevet d'officier mécanicien. Ce but est, avec le temps, dans les cordes d'un bon apprenti des sections « Machine » et « Pont ».

Ne serait-ce déjà pas un beau résultat que de voir un ancien de la section « Pont » devenir plus tard Maître d'équipage? A moyens limités, ambitions mesurées !

Il est à noter que tout marin professionnel, par application à l'Etablissement National des Invalides, à la Caisse de retraite des Marins et à la Caisse générale de prévoyance, moyennant taxation calculée sur la base d'un salaire forfaitaire correspondant à sa classe, se constitue une retraite appréciable et se prémunit contre les risques inhérents à la profession.

Nons nous résumerons en exprimant ces réflexions : que les places vacantes à l'apprentissage maritime, à l'Education Surveillée, doivent être réservées aux éléments jeunes, dont le fonds de courage et de probité reste intact en dépit des vicissitudes de leur adolescence.

— que l'apprentissage du métier de marin requiert de nos jeunes gens les mêmes efforts, les mêmes disciplines de travail et de formation que dans les autres branches ;

— que l'acquisition d'une technique de base ajoute aux chances de l'embarquement initial et de carrière ;

— que les embarquements sont difficiles à découvrir et que les échecs non pas aux examens mais à la pratique du métier doivent rester excep-

tionnels afin que les Compagnies de navigation continuent à répondre favorablement aux demandes que nous leur présentons après chaque promotion ;

— que le métier est payant et que les Compagnies, de plus en plus, prennent à leur charge le perfectionnement des éléments dont la valeur et le mérite sont reconnus, afin de se donner les cadres dont elles ont besoin ;

— mais que le criblage présélectif et la vocation spontanée conditionnent, au départ, la réussite, davantage que ne sauront y contribuer ensuite, la qualité des méthodes d'enseignement ou le perfectionnement de l'équipement technique.