

## MEMOIRE SUR L'ECOLE D'APPRENTISSAGE MARITIME DE BASTIA

La création du système actuel de l'Apprentissage maritime est récente, bien que l'exercice de la profession de marin remonte à l'origine de l'histoire des hommes. Il fallut attendre, en effet, 1941 pour que les services de la Marine marchande s'intéressent à ce problème, pour de multiples raisons, qu'il n'est pas dans notre propos d'examiner ici.

Il faut noter, toutefois, que l'un des motifs essentiels qui présida à l'élaboration des grandes lignes de l'A.M. fut, à l'instar de ce qui se pratiquait dans les autres secteurs de l'activité nationale de donner au futur marin une formation générale, grâce à une instruction théorique de base et une formation pratique spécialisée dans le secteur choisi par les jeunes apprentis marins. Ainsi, ils allaient pouvoir acquérir les disciplines essentielles pour assimiler le plus rapidement possible et d'une façon rationnelle les nouvelles conditions d'application que ne manqueraient pas de provoquer l'emploi des techniques modernes enfantées par l'épreuve en cours des armes guerrières, dans ce milieu hautement spécialisé.

Le Département de la Marine marchande, en instituant l'Apprentissage maritime, confia à une association privée : l'A.G.E.A.M., dont le siège social est à Paris. le soin de "créer" et de "gérer" l'ensemble du dispositif scolaire maritime.

Cette formule audacieuse et peu commune, bien que certaines critiques aient été formulées à son égard, présente l'avantage d'une certaine souplesse d'adaptation alliée à une simplicité de gestion. Cela a donné jusqu'à ce jour, sous le chapitre du rendement et du prix de revient, des résultats probants et nettement plus heureux que tout ce qui a été réalisé de similaire dans les domaines les plus divers.

Il est vrai que le Conseil d'administration est composé, en vertu de statuts spéciaux, de représentants patronaux et syndicaux de la profession maritime assistés dans leurs délibérations par un commissaire du gouvernement qui possède un droit de veto sur certaines questions.

Les ressources financières de l'A.G.E.A.M. sont constituées en majeure partie par des subventions de l'Etat. De leur côté, les Chambres de commerce et les employeurs complètent autant que faire se peut, au titre de la taxe d'apprentissage, le montant de ces subventions ; et à seule fin de donner plus de garantie, s'il en était besoin, à ce système financier, un contrôleur de l'Etat relevant du service des Finances et des Affaires économiques en vérifie le parfait équilibre.

Le dispositif ainsi défini dans son ensemble fut à l'épreuve pendant une période de neuf ans durant laquelle on procéda à de profondes modifications de structure : le problème de l'implantation des E.A.M. dans la métropole fut repensé, la durée de la scolarité modifiée, les dates d'ouverture de chaque cours échelonnées sur l'année de l'exercice.

Ainsi mis au point dans son fonctionnement intérieur, il ne manquait plus à l'Apprentissage maritime qu'une base légale : ce fut l'œuvre de la loi du 29 juillet 1950.

Cette loi dispose que « nul marin âgé de moins de vingt-cinq (25) ne peut embarquer à bord de navires de plus de 250 tonneaux de jauge s'il n'est titulaire du Certificat d'apprenti marin délivré par les services de la Marine marchande aux élèves des Ecoles d'apprentissage maritime au terme d'une scolarité de neuf mois, après avoir subi un examen probatoire devant une commission présidée par l'Administrateur de l'Inscription maritime, Chef de quartier, dans le ressort duquel se trouve implantée l'école ».

Quelques dérogations ont été apportées à cette loi ; la plus importante concerne l'embarquement des spécialistes de la machine, titulaires d'un Certificat d'aptitude professionnelle, pour lesquels on tolère l'embarquement à partir de vingt ans bien qu'ils ne soient pas en possession du Certificat de l'apprentissage maritime.

D'une façon générale donc, les élèves doivent, pour être admis à suivre les cours de l'Ecole d'A.M., être âgés de quatorze à seize ans au 31 décembre de l'année de l'examen. La sélection se fait d'après les modalités suivantes

1° Les fils d'Inscrits maritimes et d'agents du Service général, titulaires du Certificat d'études primaires, bénéficient d'une priorité pour l'entrée dans les E.A.M. où ils sont admis sans examen ;

2° Les autres candidats sont admis après examen, dans la limite des places disponibles, suivant leur ordre de classement. Cet examen se passe dans un Centre d'Orienta-tion Professionnelle.

Les épreuves sont d'ordre psychotechnique. Une majoration de points est accordée aux fils d'Inscrits maritimes ou agents du Service général ;

3° Tous les candidats, prioritaires ou non, doivent en outre subir une épreuve d'éducation physique éliminatoire.

La vie dans ces écoles est basée sur un régime mixte d'internat et d'externat. Les cours y sont gratuits, bien que les fournitures scolaires individuelles soient à la charge de l'élève. A l'heure actuelle, compte tenu des assurances contre la maladie et les accidents, le montant des frais d'internat est de l'ordre de cinq mille francs. Les parents peuvent percevoir, le cas échéant, des allocations familiales, grâce à l'attestation de scolarité qui est délivrée par la Direction de l'Ecole. En outre, des bourses peuvent être attribuées par la Caisse nationale d'Allocations familiales des Marins du Commerce aux fils de marins, et par le Ministère de la Marine marchande aux apprentis les plus nécessiteux et les plus méritants.

La discipline qui règne dans les E.A.M. est semblable à celle des bâtiments de commerce. Elle vise à développer l'esprit d'équipe et les réflexes d'une vie collective en bannissant toute contrainte du système d'éducation.

C'est une des raisons pour lesquelles la charge complète des écoles est placée dans les mains de marins chevronnés : officiers navrants de la Marine marchande détachés pendant quatre ans environ à l'Apprentissage maritime.

Sous l'autorité de l'officier directeur, la formation générale est assurée par des instructeurs chargés de cours pratiques ou théoriques ; en outre, des moniteurs sont chargés de l'apprentissage manuel dans les travaux de bois, fer, filin et voilerie.

Ces écoles sont placées sous les ordres permanents de l'Administration de l'Inscription maritime dans le ressort de laquelle elles sont situées. Le Ministre de la Marine marchande assure, de même, le contrôle direct des écoles et de la formation par l'intermédiaire d'un Inspecteur général de l'Apprentissage maritime. Un Conseil national dénommé Comité supérieur de l'Apprentissage maritime éclaire le Ministre de ses avis sur l'orientation à donner à l'institution.

Pourvue depuis 1950 d'un texte organique, l'institution de l'Apprentissage maritime poursuit son implantation sur le territoire national. Succédant aux installations précaires dans lesquelles elles étaient installées depuis la Libération, et grâce à un plan quinquennal voté le 7 février 1953, En 1941, alors que l'A.M. était lancée, une école fut créée à Calvi grâce à une initiative privée.

La disette qui régnait en Corse à cette époque, le désarmement partiel des bâtiments de commerce, le défaut de propagande, l'absence de crédits pour la préformation maritime, contribuèrent, à n'en pas douter, à ne donner à cette oeuvre qu'une durée et une audience réduites. Huit mois après, elle fut fermée, bien qu'elle ait compté une vingtaine d'élèves, ce qui, eu égard aux éléments défavorables cités plus haut, ne pouvait être considéré comme un mauvais début.

Après la Libération, des collectivités publiques comme le Conseil général de la Corse et la Chambre de Commerce de Bastia, des associations régionales et locales, présentèrent des vœux et engagèrent même une action pour l'établissement d'une E.A.M. à Bastia. Il en fut surtout question au moment de la vente du vieux s/s "Fred-Scamaroni", à l'effet de l'affecter en qualité d'école flottante. Mais pour des raisons inconnues de nous, ce projet qui semblait près d'aboutir échoua. Qu'il nous soit permis d'indiquer à ce sujet que la réalisation d'un tel projet eut été, à n'en pas douter, dans l'immédiat, une solution heureuse à la question posée. Mais elle aurait soulevé par la suite des inconvénients majeurs, dont on doit indiquer, en premier lieu, le défaut d'adaptation au bât poursuivi et le prix très élevé de la gestion d'une école flottante.

Il peut paraître curieux de lire, sous la plume de marins, la condamnation du navire-école, alors que dans les marines marchandes étrangères, on l'utilise avec succès semble-t-il ! Mais la différence est tout de même sensible entre un navire-école proprement dit et celui que l'on destinait par exemple au port de Bastia.

Le navire-école ne peut être utilisé que sur la formule de navires annexés à un centre fixé à terre. C'est le système utilisé à l'Ecole navale par exemple. Après une période de formation que nous qualifierons de théorique, le jeune aspirant est embarqué sur le croiseur-école "Jeanne d'Arc" pendant une période déterminée afin de soumettre sa formation récente aux impératifs et aux réflexes des disciplines pratiques.

Dans l'Apprentissage maritime, cette période de formation pratique ne peut être exercée, pour de multiples raisons, que sur les navires de commerce et de pêche auxquels les jeunes gens se destinent à leur sortie de l'école. On doit noter toutefois qu'il existe à Sète une Ecole d'Apprentissage maritime à bord de l'ex-"Gouverneur-Général -Lépine" ; mais les résultats annuels de la gestion sont tels qu'à chaque assemblée générale de l'Association de gestion, les membres du Conseil d'administration de cet organisme insistent auprès du commissaire du gouvernement pour que le Département de la Marine marchande reconsidère le problème et relogé les apprentis marins à terre.

Pour conclure sur ce point, nous devons ajouter que c'est de l'ensemble de ces considérations que nous avons tiré la conclusion qui s'impose ; à savoir que la solution de l'école flottante préconisée par certains pour l'E.A.M. en Corse doit être radicalement écartée.

Le projet de l'E.A.M. à Bastia sur le s/s "Fred-Scamaroni" n'ayant pas abouti, et à la suite des incidents provoqués par le retrait du s/s "Commandant -Quéré" qui eurent pour résultat, indépendamment du maintien de ce dernier navire sur les lignes de Corse, de cristalliser l'opinion sur les problèmes relatifs aux transports maritimes, les marins corses exprimèrent le souhait de se grouper, de se réunir, afin de faire converger leurs volontés sur les points particuliers du ressort exclusif du système maritime.

Le 8 avril 1956, l'Association des Marins corses était créée. La première partie du programme d'action qui fut élaborée au cours de l'Assemblée, générale constitutive se rapportait à la création d'une école d'apprentissage maritime à Bastia et à l'ouverture de sections nautiques dans les lycées et collèges de la Corse, à l'effet de pourvoir à un recrutement de candidats officiers de la Marine marchande.

Animés comme nous le sommes par la volonté de rester dans une neutralité absolue à l'égard des problèmes purement politiques, forts de l'autorité que nous pensons avoir du fait de notre appartenance à des cadres professionnels de la Marine marchande, certains de la large audience qu'allait très probablement nous ouvrir notre action sur un plan général, nous commençâmes nos démarches pour la réalisation de l'objectif n° 1.

Les parlementaires et les élus locaux furent avisés par lettre de nos intentions; la plupart nous répondirent fort aimablement et fidèles à l'engagement qu'ils avaient pris, intervinrent auprès des Pouvoirs publics. D'autres n'hésitèrent pas, au cours de débats politiques au Conseil de la République, à demander au Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande ;a création d'une école à Bastia. La Commission départementale du Conseil général de la Corse l'inscrivit sous la forme de vœu pendant l'exercice passé. De plus, au cours de l'Assemblée générale de l'Association de gestion des E.A.M., dans le rapport -d'activité pour l'année 1956, le projet d'une école en Corse fut adopté.

Autant de résultats encourageants, semble-t-il, mais qui ne nous autorisent point à relâcher notre action. Nous avons pensé, en effet, qu'une étude sur le projet d'établissement de l'Ecole d'A.M. devait être menée par nos soins et que les conclusions devaient être communiquées aux Pouvoirs publics, afin de dégrossir le problème et donner une idée plus précise des impératifs auxquels doit répondre, à notre sens, une Ecole d'Apprentissage maritime.

Au cours des diverses entrevues que nous avons eues avec le représentant de la Municipalité de Bastia et de la Chambre de Commerce de cette ville, nous nous sommes aperçus que la conception que l'on avait de l'Apprentissage maritime était par trop

sommaire. On ne faisait pas la distinction entre l'apprentissage en général et l'apprentissage maritime un particulier ; si bien que dans le projet de développement des nouveaux locaux du Centre d'enseignement technique de la ville, une partie de ceux-ci allaient être destinés à la formation de jeunes gens que leur vocation attirait plus particulièrement vers les "métiers de la mer".

En qualité d'Association de Marins, nous ne pouvions, sachant parfaitement que seul le Ministère de la Marine marchande pouvait diriger et contrôler la préformation maritime, accepter qu'une telle conception puisse prendre racine dans l'esprit de ceux qui ont la charge (de la gestion) des affaires municipales bastiaises.

Bien qu'il n'y ait pas incompatibilité, à priori, entre la formation technique et la préformation maritime, les buts poursuivis par l'Apprentissage maritime et l'Enseignement technique, ainsi que les méthodes et moyens d'action, sont, en réalité, totalement différents.

Sans entrer outre mesure dans le détail, il tombe sous le sens que seuls les marins ont qualité pour former d'autres marins, et qu'il ne saurait être question de laisser à d'autres, étrangers aux disciplines très spéciales de notre profession, le soin d'instruire ceux qui se destinent à la carrière maritime.

Nous croyons savoir que l'une des raisons qui ont fait pencher les édiles locaux vers une solution que nous avons combattue aussitôt, est tout simplement l'absence de locaux municipaux disponibles sur le littoral.

En effet, l'un des impératifs auxquels doit se plier l'emplacement d'une E.A.M. est la proximité de la mer et d'un port abrité pour y permettre les exercices de canotage par tous les temps.

Or, après une enquête rapide auprès des correspondants de notre Association, nous avons appris que, faute de mieux, deux emplacements étaient susceptibles d'être utilisés pour l'édification de l'E.A.M.

Le premier se trouve situé dans la partie nord du port de Bastia, à une trentaine de mètres de la rive nord et dans le prolongement des bâtiments de l'Inscription maritime. Sur cet emplacement se trouve un hangar plus petit que le bâtiment de l'Inscription maritime et auquel il est rattaché par un passage. En élevant ce hangar à la hauteur d'un étage et en le complétant pour qu'il rejoigne le bâtiment principal de l'Inscription maritime, on réalise un ensemble de 273 m<sup>2</sup> de surface de base sur deux plans.

Nous nous sommes livrés à une étude à ce sujet et nous avons fait exécuter un avant-projet. On pourrait y établir une école de moyenne importance susceptible de loger une quarantaine d'élèves et d'en instruire une soixantaine. Le devis estimatif s'élèverait à vingt-cinq millions, y compris les frais de premier établissement.

Les avantages que peut présenter cet emplacement sont, en premier examen, les suivants

1° L'emplacement appartient à la Marine marchande et se trouve à une vingtaine de mètres du Vieux-Port, et ne pose de ce fait aucun problème sous cet aspect de la question ;

2° Le coût de la construction serait moins élevé que le laisse apparaître le devis approximatif si l'on tient compte de la présence des murs principaux du hangar que l'on doit utiliser dans la construction.

Quant aux inconvénients, ils sont, hélas, nombreux

1° Pour ne pas dépasser l'alignement du toit du bâtiment de l'Inscription maritime et respecter une certaine unité dans l'aspect de cette partie du port, obligation est faite de construire une école réduite dans ses dimensions principales ;

2° Aucun terrain à proximité pour faire, par exemple, de la culture physique aux élèves ;

3° Enfin, la proximité d'une E.A.M. peut présenter, pour les services de l'Inscription maritime, une source de difficultés.

Il est évident qu'un examen plus approfondi permettrait de déceler à n'en pas douter, d'autres avantages et inconvénients : mais à notre sens, on ne saurait les considérer comme majeurs.

Quant au second emplacement, il est situé en bordure et à une quinzaine de mètres au-dessus de l'enracinement de la jetée sud du Vieux Port : c'est la Batterie des Turquines. L'ouvrage qui comportait à l'origine plusieurs pièces de 75, est désarmé à l'heure actuelle.

Depuis le 1er janvier 1956, la D.C.A.N. l'a remis aux Travaux maritimes de la Marine nationale qui en ont la charge.

D'une superficie totale de 2.500 m<sup>2</sup>, il n'y a pas sur ce terrain de locaux habitables, sauf quelques magasins d'importance réduite.

Cette Batterie pourrait être divisée, sommairement, en deux parties principales. Dans la partie la plus au Nord, il est pratiquement impossible, à cause des frais considérables de terrassement que cela comporterait, de bâtir quoi que ce soit : les retranchements qui abritaient l'armement sont beaucoup trop importants.

Dans la partie sud surélevée de trois à quatre mètres; environ au-dessus de la partie nord, sur une surface approximative de 1.000 m<sup>2</sup>, on pourrait à peu de frais aménager un terre-plein avec une voie d'accès terminée par un escalier pour rejoindre en contrebas le quai du Vieux port de Bastia.

La vue y est magnifique, face à la mer, tournée vers le large, on pourrait y construire une Ecole d'A.M, beaucoup plus importante que celle que nous avons envisagée sur le Vieux-Port, avec une surface de base de quatre cents mètres carrés environ sur trois étages habitables.

D'après un avant-projet que nous avons fait exécuter, l'ensemble du devis s'élèverait à cinquante-trois millions, y compris les frais de premier établissement : prix des canots, du matériel scolaire, du matériel technique. Cette école pourrait recevoir quatre-vingt-dix élèves en internat et cent vingt en instruction.

Les avantages de cet emplacement sont de plusieurs ordres. Tout d'abord, cette école est plus en rapport avec l'importance que l'Enseignement maritime doit prendre en Corse, si l'on en juge par les résultats extraordinaires qu'ont fourni les sondages effectués par notre Association auprès des maires de cinquante communes corses ; nous en traiterons d'ailleurs plus loin.

Un seul inconvénient : ce terrain, quoique servant d'émonctoire, si l'on peut dire, aux habitants du vieux Bastia, est encore sous le contrôle de la Marine nationale (T.M.) qui, nous en sommes certains, ne ferait aucune difficulté pour concéder la partie intéressante, pour l'édification de l'école, d'une superficie de 1.000 m2 environ, au Département de la Marine marchande si celui-ci en faisait la demande. Car il faut dire aussi que si la partie nord de ce qu'on appelle la "Batterie des Turquines" peut être présentée, avec beaucoup d'indulgence, comme un ouvrage militaire, il ne peut en être question pour la partie sud où tous les gosses pénètrent librement et s'amuse à qui mieux mieux.

Nous ne pensons pas que la Marine nationale rejette de ce fait la demande, d'autant qu'elle contribuerait, en accordant la cession, à cette oeuvre de formation maritime dont elle est indirectement la bénéficiaire si l'on en juge par les servitudes militaires exorbitantes du droit commun qui sont, en la matière, attachées à la qualité d'Inscrit maritime.

Ainsi voici très brièvement exposées les grandes lignes de l'étude que nous avons entreprise sur les deux seuls emplacements possibles dans le port de Bastia pour l'édification d'une Ecole d'apprentissage maritime.

Parallèlement à cette étude, nous avons, dans une circulaire adressée aux maires et directeurs d'écoles d'une cinquantaine de communes du département de la Corse, demandé que l'on nous fasse connaître le nombre d'enfants de onze à treize ans que leurs parents seraient désireux de voir embrasser les carrières de la Marine marchande. Les réponses que nous avons reçues, authentifiées par les signatures des maires et instituteurs, d'une trentaine de communes font ressortir un chiffre de trois cent quatre vingts enfants dont cent cinquante pour Bastia. Ces chiffres, bien qu'aucune propagande spéciale n'ait été faite à ce sujet, ainsi que s'est engagée à le faire notre Association lorsque l'école sera créée, constituent une indication des plus encourageantes. Nous sommes convaincus d'ailleurs que lorsque cette école fonctionnera, il n'y aura pas à faire face à des problèmes de recrutement comme il s'en est posé dans certaines écoles de la Manche ; cela tombe d'ailleurs suffisamment sous le sens pour que nous n'ayons point à nous étendre sur ce point.

Avant de terminer, nous voudrions dire un mot des statistiques que nous avons relevées dans l'es bulletins de l'Association de gestion des E.A.M. et dans la presse spécialisée.

Les prévisions de l'Armement et de la Direction des Gens de Mer établissent qu'avant 1961, il faudra former cinq mille marins, et les E.A.M. du continent assurent avec quelques difficultés le recrutement actuel dont est tributaire l'Armement en novices, mousses, nettoyeurs. C'est une des raisons, d'ailleurs, pour laquelle l'Apprentissage maritime a subi des attaques sérieuses de la part de l'opinion intéressée aux problèmes de la formation nautique. On lui reproche d'être insuffisamment "productif". Nous pensons que les critiques qui ont été adressées à ce sujet, ne sont pas fondées : il était matériellement impossible de bâtir une oeuvre de cette ampleur en un jour, voire en une décade. Toutefois, nous devons dire que l'ordre d'implantation des E.A.M. eût pu être différent : en divisant par exemple le littoral français en trois zones maritimes du nom des mers et océans qui en baignent le pourtour : Manche, Atlantique, Méditerranée. Ensuite, construire ou installer les E.A.M. à tour de rôle dans chacune des zones en limitant à trois celles qui auraient été édifiées dans la zone méditerranéenne, à Sète, Marseille, Bastia.

Cela aurait pu équilibrer le recrutement en lui assurant une variété conforme aux buts que doit poursuivre le Service public de l'Apprentissage maritime, et en lui évitant surtout d'éponger trop rapidement une région maritime excentrée par rapport aux grands ports comme l'est le département du Finistère, où l'on trouve quatre écoles d'apprentissage maritime pour un effectif de trois cents élèves en 1956, dont cent soixante-dix pour la navigation de commerce.

Nous arrivons à la fin de ce mémoire en indiquant que les quatre mille marins d'origine corse sur les vingt-cinq mille que compte la Marine marchande permettent de dire qu'il est inutile de se livrer à une règle de trois compliquée pour s'apercevoir qu'une E.A.M. doit être établie en Corse, alors qu'il en existe quatorze dans la métropole depuis une dizaine d'années environ.

La mission de cette école est toute trace dans l'aide qu'elle doit apporter à celle de Marseille pour pourvoir au remplacement des marins des cadres méditerranéens qui portent à la retraite ; en outre, elle doit contribuer à la préformation des futurs cadres exigés par la flotte en construction et permettre enfin de redonner la vie à cette branche artisanale de la pêche qui se meurt en Corse, à cause des difficultés matérielles que rencontrent les pêcheurs qui s'y livrent encore, dans la mesure où ils désirent vivre exclusivement de la pêche d'un bout à l'autre de l'année.

Le 1er juin 1957.

#### CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Le Président d'honneur** : de LANFRANCHI Simon, C.L.C., Chevalier du Mérite maritime.

**Le Président** : L.-E. SANTELLI, C.L.C., Chevalier de la Légion d'honneur, Chevalier du Mérite maritime, Commandant honoraire.

**Le Premier Vice-Président** : ANTONETTI Pierre, Infirmier chef.

**Le 2e Vice-Président** : MUZI Joseph, Officier mécanicien honoraire de - re classe.

**Le 3e Vice-Président** : BISO Dominique, Capitaine d'armes.

**Le Secrétaire** : MARCANTETTI Antoine, Capitaine au Long Cours.

**Le Secrétaire adjoint** : PAOLI Jean, matelot.

**Le Commissaire aux Comptes** : SOLARI Marcel, Chef mécanicien honoraire, Chevalier de la Légion d'honneur.

**Le Trésorier** : BARTOLOMEI Noël, Chef de service Acconage, Chevalier du Mérite maritime

**Le Trésorier adjoint** : MATTEI Joseph, patron au Bornage.

**Les Conseillers** : MM. ANTONETTI Pierre, C.M.M. ; CARLINI César, Batelier ; LENCI Horace, Chef Batelier ; ALFONSI Antoine, Patron au Bornage ; BASTIANI Dominique, Infirmier ; FILIPPI Sylvestre, Maître d'équipage ; SIMONPAOLI Paul, C.M.M. ; SALDUCCI Jérôme, Officier de port ; PASQUALINI Pierre, Marin retraité, Chef Batelier Messageries Maritimes.