



Maryvonne Merri et Charilaos Képhaliacos (dir.)

## Nouvelles raisons d'agir des acteurs de la pêche et de l'agriculture

Éditions Quæ

---

### Chapitre 8 - De marin à enseignant de techniques maritimes : une prise de position identitaire

Sylviane Veillette, Candy Laurendon-Markes, Joël Gaborit et Jean Guénoilé

---

Éditeur : Éditions Quæ  
Lieu d'édition : Éditions Quæ  
Année d'édition : 2016  
Date de mise en ligne : 10 mars 2021  
Collection : Nature et société  
ISBN électronique : 9782759231386



<http://books.openedition.org>

#### Référence électronique

VEILLETTE, Sylviane ; et al. *Chapitre 8 - De marin à enseignant de techniques maritimes : une prise de position identitaire* In : *Nouvelles raisons d'agir des acteurs de la pêche et de l'agriculture* [en ligne]. Versailles : Éditions Quæ, 2016 (généré le 11 mars 2021). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/quæ/30340>>. ISBN : 9782759231386.

---

# Chapitre 8

## DE MARIN À ENSEIGNANT DE TECHNIQUES MARITIMES : UNE PRISE DE POSITION IDENTITAIRE

**Sylviane Veillette, Candy Laurendon-Marques, Joël Gaborit  
et Jean Guénolé**

« [Être marin] c'est toujours notre métier, ça restera toujours notre métier, jusqu'au bout. La seule chose, c'est que le grand bateau, il n'est plus là. Le grand bateau, c'est ici [au lycée maritime]. »

Adrien, enseignant de techniques maritimes.

Le système français de formation professionnelle aux métiers de la mer regroupe douze lycées maritimes. Le corps enseignant y est composé de professeurs de disciplines générales et de professeurs de techniques maritimes (pont, machine, techniques de pêche, etc.). Ces derniers sont recrutés à la suite d'une carrière de marin. À la fois traditionnel et hautement technique, le métier de marin est transmis non seulement par la famille, mais également en formation professionnelle initiale et en cours de carrière pour l'obtention des brevets maritimes. Ces « gens de mer » ont vécu dans des conditions exigeantes, tels l'éloignement géographique, l'exiguïté et l'instabilité du bateau, la fatigue et l'investissement physique (Groupe Mer et valeurs, 2012).

L'objectif de ce chapitre est de décrire le développement de l'identité professionnelle de ces enseignants de techniques maritimes. Sept d'entre eux nous ont raconté leur parcours professionnel, du bateau au lycée maritime.

### LA MISE EN TENSION DES FORMES D'IDENTITÉ

Une personne se construit une identité personnelle lorsqu'elle arrive à se percevoir comme la même à travers les changements dans sa vie. Selon de Gaulejac (2002, 2009), l'identité se présente sous trois formes complémentaires.

La première forme est l'« identité héritée ». Elle précède la personne qui, avant même sa naissance, est inscrite dans une histoire familiale et socioculturelle qui la guidera dans une trajectoire de vie plus ou moins assumée. Par exemple, dans le cas des pêcheurs, être issu d'une famille de marins peut esquisser le destin de la personne.

La deuxième forme, l'« identité acquise », est construite par la personne et fortement liée à sa position socioprofessionnelle. Elle rend compte des compétences et des statuts acquis au cours de sa vie.

Enfin, l'« identité espérée » est celle à laquelle la personne aspire. Dans le cas du marin, il peut s'agir, par exemple, du statut de capitaine. Être enseignant peut également devenir une identité espérée lorsqu'il satisfait, pour le marin, le besoin de perpétuer le métier.

Ces trois formes d'identité coexistent à chaque moment de l'existence. Elles peuvent être harmonieuses ou contradictoires, provoquant des tensions qui peuvent être de trois types.

Un premier type de tension oppose identité héritée et identité acquise. En effet, la personne hérite d'une tradition tout en devant s'adapter aux circonstances actuelles. Ainsi, le métier de la pêche est une activité ancienne mais elle requiert du marin qu'il suive les avancées techniques. Ce faisant, le marin peut craindre d'abandonner le « cœur du métier ».

Un deuxième type de tension oppose identité héritée et identité espérée. En effet, la personne est partagée entre, d'une part, la reproduction sociale de ses origines et, d'autre part, la mobilité sociale et la réalisation de son propre destin, encouragées dans la « modernité » (De Gaulejac, 2009 ; De Singly, 2012 ; Martuccelli, 1999). Dans le cas du marin, cet équilibre requiert, à notre époque, à la fois d'imiter le père et d'espérer le surpasser (Escallier, 2003). Un jeune issu de milieu non maritime qui souhaite développer une identité de marin devra, quant à lui, pallier l'absence d'héritage maritime.

Enfin, un troisième type de tension oppose identité acquise et identité espérée. En effet, la personne peut s'inscrire dans un quotidien routinier ou, au contraire, se placer dans une perspective de développement personnel. Par exemple, le marin peut demeurer matelot ou envisager, par les brevets maritimes adéquats, d'accéder à un statut de capitaine de pêche.

Le développement identitaire repose sur la mise en tension de ces formes d'identité et sur la résolution de celle-ci par la construction d'un récit personnel. Cette mise en récit, qui transforme l'inattendu d'un événement en une partie intégrante de l'histoire personnelle, constitue l'« identité narrative » d'une personne (Ricoeur, 1990). Ainsi, le concept d'identité « évoque la permanence

dans le temps d'individus qui ne cessent de se transformer pour tenter de maîtriser le cours de leur existence » (De Gaulejac, 2009, p. 174). La réinterprétation des événements extérieurs par la personne alimente son développement identitaire :

« L'individu est donc le produit d'une histoire, [...] d'une société. [Il est confronté] à une exigence d'autonomie, à des contradictions, des choix vécus comme nécessaires, des événements biographiques qui le conduisent à être autre chose que ce qu'il est au départ, à devenir pour une part producteur de son existence, à développer une réflexivité, à poser des actes d'affirmation de soi-même. Dans cette quête d'existence, il dessine les contours d'une identité "personnelle" entre identité héritée, identité acquise et identité espérée. » (De Gaulejac, 2009, p. 55)

Au-delà de l'individu et de sa capacité à « raconter » (Ricœur, 2005), le développement professionnel s'inscrit dans un métier. Selon Clot (2007), ce dernier est constitué de quatre instances. L'activité du professionnel n'est pas seulement tournée vers lui-même (instance personnelle), elle est nécessairement sociale et située historiquement. En effet, elle est orientée vers les autres (collègues et autres acteurs) et réalisée avec eux (instance interpersonnelle). À ces deux instances s'ajoutent des prescriptions, soit la part impersonnelle du métier. Enfin, le métier est « transpersonnel puisque traversé par une histoire collective qui a franchi nombre de situations et disposé des sujets de générations différentes à répondre plus ou moins d'elle, d'une situation à l'autre, d'une époque à une autre » (Clot, 2007, p. 86).

Nous faisons l'hypothèse que la cohérence ou la discordance de ces instances permettent respectivement de consolider l'identité du professionnel ou de mettre en tension ces différentes formes identitaires. Les trois formes d'identité et les instances du métier que nous venons de présenter nous permettront donc d'analyser les conditions du développement de l'identité professionnelle des marins devenus enseignants de techniques maritimes et leur capacité à résoudre les tensions identitaires vécues.

## MÉTHODOLOGIE D'ENTRETIEN AVEC LES ENSEIGNANTS DE LYCÉE MARITIME

Les sept anciens marins interrogés enseignent actuellement les techniques de pêche ou de navigation à de futurs pêcheurs. À l'exception d'un ancien officier de la marine marchande, tous sont d'anciens capitaines de pêche. La moitié d'entre eux a suivi une formation professionnelle initiale courte<sup>40</sup> — différente, par sa durée au moins, de la formation professionnelle dispensée aujourd'hui au Lycée maritime<sup>41</sup>. Les autres ont suivi une formation

qualifiante dans un secteur industriel. Ils ont tous navigué entre 10 et 20 ans et ont obtenu, en cours de carrière, différents brevets maritimes tels le « Lieutenant de pêche », le « Capitaine de pêche » ou encore, pour le commerce, le « Chef de quart ». Par la suite, ces personnes ont obtenu un poste d'enseignant de techniques maritimes<sup>42</sup> qu'elles occupent depuis au moins sept ans.

Un entretien d'une durée moyenne d'une heure a été réalisé avec chaque enseignant, dans un lieu choisi par celui-ci, dans l'atelier ou sur le port. L'analyse des entretiens fait suite à une précédente analyse du même corpus qui visait à dégager les représentations de l'apprentissage et de l'enseignement des enseignants de techniques maritimes. Il est apparu que les enjeux de transmission de ces enseignants de techniques maritimes sont avant tout de former de bons professionnels, respectueux des règles maritimes, et non de bons élèves. De ce fait, les enseignants réinvestissent les valeurs, les savoirs et les instruments de transmission de leur système d'activité antérieur. Ils surmontent ainsi certaines limites personnelles, mais continuent pourtant de se heurter à des limites sociales tels un nouveau public d'élèves, des innovations techniques, la difficulté du secteur, etc. (Merri et Veillette, 2014).

Les données sont ici analysées selon les formes d'identité (De Gaulejac, 2002, 2009) que les enseignants mettent de l'avant dans leur discours. En particulier, nous nous intéressons à la cohérence ou aux tensions exprimées entre celles-ci et/ou entre celles-ci et les instances du métier (Clot, 2007).

Dans la suite de cet article, nous présentons d'abord les motifs ayant conduit les enseignants à quitter le métier de marin. Ensuite, nous analysons le sens qu'ils attribuent à leur activité professorale.

## QUITTER LE MÉTIER DE MARIN

Au cours des entretiens, les enseignants révèlent les contraintes qui ont motivé leur départ : la rencontre d'une limite dans le déve-

---

40. Il s'agit du CAM, Certificat d'apprentissage maritime, qui n'existe plus aujourd'hui. Cette formation durait neuf mois.

41. À l'heure actuelle, la formation initiale offerte en Lycée maritime offre le CAP « Matelot », d'une durée de deux ans, et le baccalauréat professionnel (Bac pro), d'une durée de trois ans (depuis 2009). L'ancien BEPM et le Bac pro, chacun d'une durée de deux ans, ont été fusionnés. Les brevets maritimes acquis ensuite s'accompagnent de prérogatives.

42. Avant 2001, la gestion des enseignants des lycées professionnels maritimes français était sous le contrôle d'une association professionnelle, l'Association de gérance des écoles maritimes et aquacoles (Agéma). Au moment du rattachement de ce corps professionnel au ministère en charge de l'Agriculture et la Pêche, les enseignants engagés par l'Agéma ont passé un concours interne, suivi d'une formation de neuf semaines sur un an.

loppement personnel offert par le métier, l'impossibilité pour le corps de supporter la dureté physique du métier, ou encore le morcellement entre la vie professionnelle et la vie familiale. Ce faisant, ils décrivent l'organisation et les valeurs du milieu maritime.

## UN MÉTIER ORGANISÉ ET HIÉRARCHISÉ

L'identité de marin, souvent héritée de la famille, doit être consacrée par l'institution maritime. En premier lieu, les brevets maritimes définissent objectivement les prérogatives de chaque membre de l'équipage. Le métier place ainsi le marin dans une progression (matelot, lieutenant, capitaine). Pourtant, cet acte d'institution (Bourdieu, 1982) ne suffit pas à fonder l'identité du marin, qui doit s'approprier cette « règle » hiérarchique comme une « norme » (Scott, 2008) allant de soi. Louis énonce ainsi la gradation dans les échelons du métier et en justifie le bien-fondé :

« On va toujours fonctionner sur ce même schéma : “Tu seras à la passerelle un jour, certainement, mais auparavant tu passeras quelques années sur le pont.” Les meilleurs patrons de pêche, ce sont ceux qui ont passé quelques années sur le pont et qui comprennent la réalité du métier et bien sûr la connaissance des hommes, des marins, qui sont pas toujours faciles à gérer, bien sûr. »

Dès lors, le milieu de travail organise, pour le novice, un moyen d'entrevoir son avenir, en lui permettant d'aller à la passerelle, lieu réservé au capitaine. Sébastien, comme d'autres de ses collègues, oppose donc le bas (le pont ou les machines) et le haut (la passerelle) : « Le soir, on montait à la passerelle, on regardait avec le patron, comment c'était les plans, on apprenait. »

Ainsi, le métier préserve du quotidien routinier et offre un espace de développement personnel — que Louis symbolise comme une « échelle » — à condition bien sûr « d'être volontaire » : « Et c'est tout à fait révélateur dans l'échelle... c'est que du bruit on en a marre un jour et on veut aller voir à l'air libre. Il fait beau en haut, parce qu'on a envie de voir quelque chose quoi, on a envie de découvrir. »

En définitive, le métier favorise la mise en cohérence des différentes formes de l'identité : l'acquisition de brevets et la reconnaissance sur le bateau consolident l'identité héritée du jeune issu d'une famille de pêcheur et lui offrent l'opportunité d'une identité espérée dans le métier.

Pourtant, ultimement, le métier ne permet plus le développement personnel. En effet, devenus capitaines, une partie des marins ne parviennent plus à investir la valeur de l'ambition professionnelle : « Donc un moment donné, je me suis dit, j'avais fait un peu le tour de la question donc c'est un peu prétentieux de ma part, mais j'avais fait le tour de la question et je pouvais laisser la place

aux autres. » (Adrien.) Cet achèvement provoque chez certains capitaines une confusion entre leur identité acquise et leur identité espérée : ils ne sont plus « en devenir », ne s'inscrivant que dans la routine du métier, sans possibilité de renouvellement.

## UN MÉTIER D'ENGAGEMENTS

L'acuité sensorielle et l'endurance du marin sont constamment mises à l'épreuve par l'environnement et le vieillissement. La première capacité est attestée par les « médecins des gens de mer ». En l'absence de conformité, un capitaine, contraint à renoncer à la passerelle du bateau, envisage souvent de quitter le métier :

« On voit très peu de gens partir de la passerelle pour descendre dans la machine. J'ai des collègues qui ont été obligés de le faire parce que, pour des problèmes de vue et d'audition, problème de vue notamment, ils n'étaient plus aptes à faire patron, c'est-à-dire que la faculté d'observation leur a été refusée par le médecin des gens de mer. » (Louis.)

Pour sa part, l'endurance physique garantit la cohésion de l'équipage, comme l'exprime Nicolas : « J'n'ai pas de fainéants [au sein de mon équipage]. Pourquoi ? On est à cinq en mer en effectif réduit, donc il faut que tout le monde travaille parce qu'autrement ça ne roule pas. » Ainsi, la compétence du marin ne se mesure pas par sa seule dimension personnelle : l'activité du marin doit également être réfléchie dans sa dimension interpersonnelle, car « dans aucun autre milieu le principe de causalité ne s'applique avec autant de rigueur et les insuffisances des uns doivent être compensées par les corrections des autres » (Groupe Mer et valeurs, 2012, p. 33). Aussi, lorsque le corps n'arrive plus à fournir le rendement nécessaire au métier, le marin ne peut plus tenir sa place et son rang dans l'équipage. L'identité acquise du marin est alors ébranlée : « Et moi j'avais des problèmes de dos, là je me suis dit : "Il faut que je songe à faire autre chose. Je ne pourrai pas rester faire le métier de marin tout le temps." » (Nicolas.)

Par ailleurs, au cours de sa carrière, le marin doit agir dans des situations incertaines relatives au rendement de la pêche et aux conditions météorologiques (Groupe Mer et valeurs, 2012). Cette incertitude est exaltante, comme Max le relate à propos de sa première sortie comme capitaine :

« Et puis on est tombé sur le poisson et puis j'ai fait une super marée, j'ai fait jackpot quoi, jackpot cette marée-là et la première marée, alors j'avais le sourire jusque-là. (*Pointe ses oreilles, rire.*) On retombe très vite hein, ça ne dure pas. »

Néanmoins, cette incertitude comporte simultanément une exposition constante au danger : « Moi je me suis trouvé en plein dans l'ouragan au large de X, avec le patron qui est sur le pont, et

qui est décédé. Et là, c'était vraiment ce qu'on appelle l'horreur. » (Sébastien.) Ces événements et l'obligation d'y répondre rapidement sont partagés par l'équipage mais plus rarement avec la famille ou les personnes extérieures au milieu maritime.

Enfin, malgré le sentiment de liberté qu'il procure (Groupe Mer et valeurs, 2012), le métier exige une dissociation de la vie du marin entre la mer et la terre. Dans certains cas, une volonté de rapprochement familial, inspirée par la naissance, la maladie ou les difficultés d'un enfant, ou encore la crise d'adolescence, justifie de quitter le métier. Ainsi, à un moment donné de leur existence, les marins se donnent le pouvoir de redéfinir la hiérarchie de leurs formes identitaires (De Singly, 2012), le rôle paternel devenant prégnant dans leur vie. Pour une partie des enseignants, l'évocation de ce moment demeure difficile car elle réveille la tension entre les sphères maritime et familiale :

« Ben, le problème des marins, bien souvent [...], c'est la naissance du premier enfant. [...] Parce que bon, bien sûr que c'est un grand moment de sa vie, ce n'est pas sage simplement... Est-ce qu'on peut repartir et puis voilà ? Il faut voir son enfant grandir. » (Louis.)

En définitive, aucun marin ne justifie son départ par des désagrèments tels l'exiguïté de l'espace, les horaires de travail difficiles, etc. Les contraintes évoquées dévoilent plutôt à quel point ils sont allés à la limite du métier. Ce dernier leur a permis de se développer au-delà de leur identité acquise, en investissant une identité espérée, instituée par l'obtention d'un brevet maritime supérieur et reconnue par les pairs. Mais cette reconnaissance professionnelle peut aussi être menacée, notamment par la perte de facultés nécessaires à l'exercice du métier. Quitter le métier est alors l'ultime solution envisagée, les valeurs maritimes tels le respect de la hiérarchie et la solidarité étant mises à trop rude épreuve. Cet abandon professionnel est vécu comme un deuil (Balleux, 2006).

## DEVENIR ENSEIGNANT DE TECHNIQUES MARITIMES

L'enseignement se présente comme une solution permettant de quitter le métier de marin sans abandonner le milieu maritime et de se projeter dans une nouvelle identité espérée. Les évidences du métier antérieur, fortement incorporé, sont alors revisitées et les prescriptions de l'institution d'enseignement sont lues à la lumière de cette prise de conscience.

### UNE NOUVELLE IDENTITÉ ESPÉRÉE

Sur le bateau, une activité importante consistait à assurer la formation de la relève. Le rôle d'enseignant n'entre donc pas en



contradiction avec l'identité acquise du marin, comme l'explique Adrien : « [Être marin] ça toujours été transmettre notre savoir quoi en quelque part. Et puis, ben continuer le métier comme ça quoi. Ça me plaisait beaucoup. » Être enseignant devient alors une nouvelle identité espérée, en continuité avec l'ascension dans le métier.

Le métier d'enseignant permet de poursuivre la chaîne des générations en transmettant aux plus jeunes une opportunité de vie et de carrière. Ainsi, les anciens marins résolvent les tensions rencontrées en fin de carrière maritime en devenant eux-mêmes porteurs du genre professionnel. Leur démarche est légitimée par l'obligation morale de payer sa dette à la communauté maritime : « J'étais redevable, on m'avait fait confiance, des gens s'étaient beaucoup investis pour moi, je ne pouvais pas tout quitter et dire : "Je ne connais plus personne dans ce domaine-là", ça m'était impossible. » (Louis.)

## REVISITER LES « ÉVIDENCES » DU MÉTIER DE MARIN

Pour devenir médiateurs du genre professionnel, les anciens marins devenus enseignants doivent effectuer un retour réflexif sur le métier antérieur et identifier le « cœur du métier ».

Leur « loyauté » envers le milieu maritime est en partie nourrie par la certitude que leur compétence y a été reconnue, notamment de manière objective par la délivrance d'un brevet de capitaine : « Et le (brevet de) capitaine à l'époque, les places étaient très, très dures. Il n'y avait pas de place pour les mauvais. » (Sébastien.) Pourtant, malgré leur confiance en leurs compétences sur le bateau, certains anciens marins doutent de la transposition de celles-ci dans la classe. Ainsi, Paul se sentait mal préparé à tenir une classe et ne parvenait pas à évaluer son activité enseignante :

« Parce qu'on ne sait pas, on ne sait pas faire [...]. Quand on prépare un cours, on ne sait pas si on fait ce qu'il faut pour que le cours tienne la route. [...] Bon, c'est vraiment pas évident quoi. Très laborieux la première année. Même la deuxième, c'était pas toujours évident non plus. »

Les enseignants prennent conscience de l'opacité de leurs gestes professionnels (Vergnaud, 1996), autant pour eux-mêmes que pour leurs élèves. Ainsi, Paul comprend qu'il doit « mettre à jour les évidences » pour rendre efficace son enseignement :

« Quand je faisais un cours, que ce soit ramendage ou n'importe quoi, il y a des choses qui nous paraissent évidentes à nous [les marins], donc on oublie ces choses-là. Et ces choses-là, elles, ne sont pas évidentes aux élèves. »

Par ailleurs, le choc culturel entre « marins » et « terriens » permet aux enseignants de mettre en avant, par un effet différentiel, les valeurs maritimes. En effet, les enseignants des matières académiques et les élèves issus d'un milieu non maritime n'accordent pas

la même importance que les anciens marins aux valeurs de solidarité, d'engagement physique et d'ambition. La plupart des marins disposent des règles implicites du milieu maritime par imprégnation familiale : « Tout petit déjà... on a le nez dans l'eau déjà, si on peut dire. » (Paul.) Fortement intériorisées par le marin, ces règles deviennent pour lui des instruments d'action, malgré l'incertitude, en lui offrant une économie cognitive et relationnelle : « On ne se pose pas de questions. C'est que chacun est à son poste et à son grain, voilà. [...] on obéit à la hiérarchie et puis on se fait confiance. » (Sébastien.) Au-delà d'être contraignantes, elles guident les conduites individuelles à bord et cimentent l'équipage, permettant au travail d'exister :

« Ouais, il faut être volontaire. En mer, il faut être courageux, et surtout pas menteur. [...] il faut que tout le monde travaille parce qu'autrement, ça ne roule pas. Et on ne peut pas mentir à un de nos collègues parce que si on commence à mentir, l'ambiance, l'esprit d'équipage va commencer à s'effriter et si on a plus d'esprit d'équipage, c'est pas la peine. » (Nicolas.)

Par ailleurs, malgré l'investissement en temps pour la préparation des cours, l'élaboration de projets pédagogiques et didactiques et l'encadrement des élèves à l'extérieur de la classe, certains enseignants ne parviennent pas à envisager leur nouvelle activité comme un véritable travail, ne considérant que les heures de cours, objectivement mesurables. Pour la majorité des anciens marins, le « vrai » travail implique le corps et l'endurance, comme l'exprime Sébastien :

« [Lorsque je suis devenu enseignant] je partais au travail toujours en sifflant, je pensais que je ne faisais rien. Je ne travaillais pas. [...] c'était entre 16 et 18 heures par jour, comme capitaine, de travail quand on était à bord. Et comment dire, à terre, c'est ce que je faisais dans la semaine. »

Sur un bateau, le travail requiert d'être disponible en permanence pour « affronter le réel qui résiste à la maîtrise technique » (Dejours, 2008). Ainsi, l'activité du marin est contrainte par les imprévus de l'environnement et les exigences de rentabilité. Nicolas se rappelle son endurance dans un environnement hostile : « Le plus de temps que je suis resté [...] sans dormir, je crois que c'est plus de 48 heures. Parce qu'on cassait systématiquement du matériel, fallait le réparer et après [...] il fallait s'occuper du poisson et ainsi de suite. » Mais Nicolas montre que l'environnement peut aussi être l'allié du pêcheur qui trouve alors une exaltation dans le métier : « On a du poisson, on pêche, on ne déchire pas trop de chaluts, de filets, on est à l'air libre, on est heureux. »

En définitive, les enseignants confirment, dans leur confrontation à l'altérité, que leur nouveau milieu n'est régi ni par les mêmes valeurs ni par les mêmes règles que celles du milieu maritime.

Former des marins est donc une entreprise autant morale que technique. Ainsi, ils recherchent chez leurs élèves, futurs pêcheurs, les qualités de prévention et de solidarité des bons professionnels qui gardent toujours un œil sur le collègue : « Si quelqu'un se met en danger involontairement, y'aura toujours son copain qui dit : "Ah, fais attention, ton chalumeau, tu l'as mal posé, la flamme est réglée trop grande, fais attention tu vas te brûler, tu vas brûler quelqu'un." » (Louis.)

## FAIRE FACE AUX PRESCRIPTIONS

En devenant enseignant, les anciens marins sont confrontés à la part impersonnelle du métier : les référentiels de formation. Ils font alors deux constats. En premier lieu, ils doivent transmettre des savoirs qu'ils n'ont jamais mobilisés eux-mêmes comme marins, tels des savoirs océanographiques et certains calculs relatifs aux chaluts : « Donc, j'ai pris les bouquins et puis je m'entraînais tout seul et puis voilà. Donc, à partir de là, j'étais obligé de, ben de faire mon enseignement à partir de ce que j'avais appris moi-même [...]. Je pense à l'océano par exemple, bon ben je ne suis pas un scientifique quoi, déjà. » (Paul.)

En second lieu, les référentiels mettent en concurrence les savoirs traditionnels du métier de pêcheur avec des techniques plus récentes. La réduction des heures accordées à la transmission des savoirs traditionnels fragilise alors la tradition et l'identité héritée. Daniel s'y oppose en défendant la transmission des techniques de tracés de route « à la main » malgré la mise en place d'équipements électroniques à bord des navires :

« Sans consulter mes camarades, on est tous d'accord, c'est-à-dire qu'on nous demande de former les élèves à des techniques qui sont un petit peu anciennes mais qui nous semblent nécessaires. Donc on a là, on est confronté à la... à ce "Mais à quoi ça sert ?", hein. Parce que quand ils [les élèves] voient à bord qu'il y a un GPS et une table traçante, ils se demandent quelle est l'utilité, on a du mal à faire passer la chose. »

Plus encore, les enseignants placent la relation du pêcheur à ses instruments de travail au « cœur du métier ». Ainsi, la création de nouveaux diplômés met en péril les compétences traditionnelles mais nécessaires à la réparation des filets de pêche :

« C'est dommage parce que c'est une perte de culture. Et [...] c'est important de savoir comment est constitué son matériel parce que là, au moins, on travaille correctement. [...] il ne faut pas que ton chalut devienne ton ennemi, quoi. [...] Moi je connais des patrons de pêche aujourd'hui, ils s'en vont en mer, ils ont la peur au ventre de le déchirer [le chalut] parce qu'ils sont incapables de le réparer, quoi. » (Daniel.)

Enfin, les nouveaux diplômés, notamment le baccalauréat professionnel, permettent d'accéder au statut de capitaine plus rapidement que par le passé. Aussi, les enseignants s'inquiètent de la promotion de capitaines moins adaptés à la réalité du milieu, leur temps d'embarquement étant réduit :

« Quand je vous dis que c'est important d'aller, de faire le temps de navigation avant, pour aller après au brevet, ça c'était bien. Mais, maintenant ça se fait sur certains brevets, sur d'autres ça ne se fait pas. [...] Et après on va vous raconter qu'il n'y a plus de poisson dans la mer. Et vous avez compris pourquoi ? C'est simple à comprendre. [...] Parce que les capitaines qui sont là, ils ne sont plus adaptés comme avant. » (Sébastien.)

## UNE RESPONSABILITÉ ENVERS LES ÉLÈVES

Face à des jeunes parfois en grande difficulté scolaire, les enseignants adoptent une posture bienveillante, une partie de ces anciens marins ayant vécu eux-mêmes un rapport difficile à l'école. Le défi de l'enseignement est alors de transmettre un savoir technique et le goût du milieu maritime : « C'est partir d'enfants qui sont pas forcément tous très forts au début, très intéressés et de les amener tout doucement, ben à avoir une certaine connaissance du milieu [maritime] et puis voire, un certain intérêt pour le milieu. » (Daniel.)

Les enseignants doivent développer une tolérance, sans pour autant réduire leur niveau d'exigence qui sera aussi celui du milieu maritime. Le défi devient donc, pour eux, d'instrumenter eux-mêmes leur nouveau métier afin de parvenir effectivement à transmettre un savoir. Ils élaborent ainsi des moyens permettant d'étayer les représentations et les conduites de leurs élèves dans un milieu maritime exigeant (Merri et Veillette, 2014). En particulier, ils s'appuient sur leur propre expérience pour montrer à leurs élèves que, par une tolérance à l'inconnu, le marin peut se développer personnellement et donner un sens à sa vie :

« En fait, ce qui faut leur transmettre, je pense que c'est un peu la passion de la vie, quoi. Et donc là où je suis le plus, le plus je pense efficace, c'est ce qui concerne la mer. Moi j'ai pris beaucoup de plaisir, pas toujours hein, mais souvent beaucoup de plaisir, sur les bateaux parce que ben, à force de connaître... » (Daniel.)

Cependant, les enseignants prennent conscience que cette « identité espérée » qu'ils alimentent pour leurs élèves ne correspond pas tout à fait à celle qu'ils ont eux-mêmes investie au cours de leur carrière maritime, la nouvelle génération d'élèves de lycées maritimes ne partageant pas les valeurs de sacrifice et de vocation dont ils ont eux-mêmes fait preuve (Merri et Veillette, 2014).

## CONCLUSION

Pour donner un sens à leur activité professorale, les enseignants de techniques maritimes doivent non seulement faire le deuil de leur ancien métier, tel qu'ils l'ont exercé, mais également s'inscrire de nouveau dans une perspective de développement personnel et professionnel. Comme nous l'avons vu, ces anciens professionnels ont expérimenté, pour une part d'entre eux, une perte de leur « identité espérée », tel le capitaine qui a « fait le tour » du métier. Pour une autre part des enseignants, l'identité acquise du marin a été menacée par la perte des prérogatives associées à son brevet, en cas, par exemple, d'inaptitude visuelle. L'enseignement est alors apparu comme un moyen de transmettre les valeurs et les savoirs du métier, dans le prolongement de leur activité antérieure.

Pourtant, à bien des égards, l'institution scolaire se place en contradiction avec les règles implicites et les valeurs du milieu maritime. Pour transformer ces tensions en source de développement, les anciens marins effectuent un retour réflexif sur le métier, acceptant que celui-ci ne soit pas figé. Dès lors, ils analysent les référentiels sous l'angle de la tradition, porteuse de l'« identité héritée », mais acceptent également que de nouvelles techniques y fassent leur apparition. Les enseignants accueillent ainsi l'école comme une nouvelle voie de transmission pour les futurs pêcheurs, qui n'auront certes ni les mêmes connaissances ni les mêmes sensibilités que leur propre génération. Pour mener à bien leur projet de formation de bons professionnels, ils s'appuient sur les ressources du lycée maritime, notamment le temps, qui n'est plus envahi par le travail et l'imprévisibilité, comme sur le bateau.

Être enseignant de techniques maritimes, c'est donc se sentir responsable, et ce, à double titre. D'abord, les enseignants ont une responsabilité envers leurs élèves, car ils ont conscience du potentiel de développement que permet le métier. Ils ont, par ailleurs, une responsabilité envers le métier qu'ils savent exigeant du point de vue de la mobilisation requise chez le novice. En s'efforçant de former de bons professionnels, capables de s'adapter à une réalité en évolution, ils permettent au métier de perdurer au-delà de leur propre génération. Dès lors, les enseignants agissent, à travers leurs élèves, sur le métier de marin et sur l'identité du métier. Ainsi, les métiers maritimes, malgré les difficultés du secteur, peuvent être réinventés, comme Sébastien s'en convainc :

« [Transmettre le savoir à l'école, c'est] leur faire aimer le métier et pas dire tout le temps que le métier est foutu. [...] Donc, qu'on ne raconte pas de bêtises. [...] moi je dis le métier de marin, le marin qui sait s'adapter, aux changements aussi — parce qu'il y a des changements dans le métier hein, des quotas, des normes. [...] Ça c'est à

chacun de voir. Donc, voilà. Moi je pense, c'est pas que je pense, je suis même certain, c'est, il y a des évolutions. »

