

**XXII^{ème} CONGRÈS MONDIAL DE L'APOSTOLAT DE LA MER
GDYNIA, 24-29 JUIN 2007**

Atelier : Vie à bord, réalité et attentes

Mon nom est Guy Pasquier ; on m'a demandé d'animer cet atelier : "**vie à bord, réalité et attentes**". Je vais exprimer mon vécu et parler de moi, mais je ne suis pas un chef, et j'aimerais vous aider, chacun et chacune, à parler de votre propre expérience ; je voudrais qu'ensemble nous parvenions à mieux comprendre cette vie de marin très exigeante.

Je suis un prêtre français, j'ai 59 ans ; exactement, je suis un prêtre navigant ; je partage cette vie de marin depuis 14 ans ; cela me fut demandé par mon Église, et la Mission de la Mer française : pour quelques prêtres, c'était possible de vivre ainsi la mission depuis 1950 ; ce fut honoré jusqu'à maintenant. Mais aujourd'hui, je suis le dernier, et je vais bientôt partir à la retraite professionnelle. Dans quelques jours, je rejoins mon bateau pour le dernier embarquement. J'ai lancé un appel aux responsables de mon Église, pour que ce type de ministère puisse être repris par des Églises d'autres pays.

PRÉSENTATION :

Mon parcours professionnel ne fut pas aussi droit que la route d'un bateau ; ce fut bien chaotique. Entre 1993 et 2000, j'ai vécu dans la précarité, alternant périodes d'embarquement et chômage, pour des compagnies françaises, navigant aussi aux conditions internationales (2 contrats de 7 mois, géré par une compagnie d'Hong-Kong, sur un bateau chilien...), sur tout type de bateau (porte-conteneurs, rouliers, pétroliers, gaziers...), avec des équipages mélangés (Africains, Indiens, Philippins, Chiliens, Bulgares, Russes, Roumains, et autres... des Français aussi !). Je n'étais jamais certain de repartir, parce qu'engagé pour un contrat ; en cela, j'étais comme la très grande majorité des marins.

Depuis 2000, je suis maintenant stabilisé dans une compagnie, une compagnie qui gère des bateaux et qui fournit des équipages à un armateur. La compagnie de gestion, qui est aussi marchand d'hommes, s'appelle V Ships : c'est un grand ensemble mondial gérant quelques 900 bateaux, avec une petite unité en France pour des gaziers et pétroliers. L'armement, qui comprend des intérêts français, est basé à Genève, et spécialisé dans le commerce mondial du gaz liquéfié de pétrole.

C'est fastidieux, mais je voudrais vous faire saisir la complexité de ce monde maritime. Aujourd'hui, c'est compliqué d'identifier un armateur : derrière un nom connu, il y a la haute et la grande finance : chaque bateau est l'objet d'un montage financier complexe, dans le but de ne pas pouvoir atteindre le vrai propriétaire. Le bateau sur lequel je suis depuis 2004 (transporteur de GPL de 80 000 m³, soit 40 000 tonnes à 400 dollars la tonne !) s'appelait du doux nom d'Anne-Laure (prénom d'une des filles de l'armateur) ; en 2006, il a changé de nom, beaucoup moins romantique, pour devenir le Summit Terra : coque nue, il est propriété d'une société japonaise, et il est affrété par Geogas. Ainsi, le lien traditionnel entre armateur, pavillon d'immatriculation, et pays d'origine, est le plus souvent rompu. Les pavillons de complaisance, qui immatriculent environ 60 % de la flotte mondiale de commerce, permettent les délocalisations, les déréglementations, et l'emploi de marins de pays tiers.

Le monde maritime du commerce international, qui est dirigé par les grands pays industrialisés, et qui est un secteur stratégique pour la libre circulation des marchandises, est organisé selon les normes de l'ultralibéralisme : absence de contraintes, la seule régulation dans la libre concurrence étant le marché. Les marins ne pèsent pas bien lourd, et ne comptent pas beaucoup, dans un tel système.

SITUATION FAITE AUX MARINS.

Les terminaux gaziers sont situés très loin des villes, dans des raffineries, en mer, ou en bout de très longues jetées. Les opérations de chargement / déchargement prennent 1-2 jours. C'est de plus en plus compliqué pour les marins d'aller à terre : dans les pays du golfe Persique, c'est impossible. Le code ISPS, qui règle la sécurité dans les ports, après les attentats de septembre 2001 aux États-Unis, a sérieusement limité les possibilités : sur le bateau, il y a de plus en plus de monde en service au même moment ; il y a obligation du maintien d'un effectif minimal de sécurité à bord ; il y a aussi tous les contrôles dont le bateau est l'objet, qui nous maintiennent à bord : par les compagnies pétrolières susceptibles d'affréter le bateau, par les autorités du port (venant contrôler l'état du bateau, et la capacité de l'équipage à faire face à des situations dangereuses), sans compter ceux faits par notre compagnie, ou par nos propres autorités françaises. On comprend l'impératif de sécurité. Mais ce type de bateau, qui parcourt de longues routes, fait très peu d'escales, et il est rare qu'on puisse aller à terre.

Il faut ajouter à cela le travail de maintenance à faire à la machine, les approvisionnements, les vivres, le déchargement des poubelles (on les garde 2-3 mois à bord) ; aussi, le temps est compté, et chacun à bord est hyper occupé. On entend de plus en plus de marins dire que le bateau est comme une prison, dont on ne peut pas s'échapper pour prendre un peu de temps pour se relaxer. Imaginez que les relations à bord entre nous ne soient pas des meilleures, que la nervosité gagne, si, de plus, le travail devient envahissant avec des problèmes sérieux, et que soi-même on ne soit pas très à l'aise, vous comprendrez cette absolue nécessité de décompresser, pour se sortir d'un cadre oppressant.

Malheur aux "maillons faibles" : je m'explique. Il y a de plus en plus de pression sur un bateau, qui vient de la compagnie, des contrôles dont j'ai parlé. Le bateau doit être irréprochable, et exige de chacun le meilleur, pour faire face à toutes les obligations et les tâches demandées. On est préparé au mieux à certaines situations d'urgence, et l'impératif de sécurité est primordial. Malheur aux "maillons faibles" : ce sont les malades, ce sont les marins qui craquent nerveusement, ce sont ceux qui sont jugés incompetents. La particularité d'un bateau, c'est que chacun, du commandant au simple matelot, est indispensable à bord à son poste, et dans sa compétence ; si l'un faillit, dans l'accomplissement de sa tâche, c'est tout l'ensemble qui en pâtit. Depuis un an environ, à chaque embarquement, je vois ainsi 2-3 marins débarqués, dans les formes, mais sans s'apitoyer.

La pression pèse plus particulièrement sur le commandant, le chef mécanicien, et le second capitaine. Par crainte de conséquences au plan commercial, d'un risque de pollution, le moindre incident technique, le moindre retard, la moindre défaillance, font l'objet de rapports à la compagnie ; si la faute de quelqu'un est identifiée, on demandera qu'il soit sanctionné. C'est un tel système, implacable et impitoyable, qui sévit aujourd'hui sur un bateau.

VISITE ET ACCUEIL : ce qu'il faut avoir en tête.

Vie exigeante et passionnante. Exigeante par la dureté du métier, je l'ai dit ; exigeante aussi en raison des frustrations ressenties par les marins, du fait de l'éloignement des siens, de la séparation avec ceux qu'on aime. Les Indiens et Philippins disent qu'ils se sacrifient pour leurs familles, supportant des temps d'embarquement très longs. Le téléphone, les courriels, aident à atténuer l'absence, à rendre plus proches ceux qui sont loin des yeux et du coeur, que nous avons laissés. Je connais des marins qui, à un moment donné, ne supportent plus ce déchirement, cet écartèlement, et qui arrêtent. Les difficultés familiales, la femme ou la compagne qui ressent durement la solitude, peuvent saper le moral et rendre insoutenable l'embarquement.

Vie passionnante et enrichissante, par l'humanité partagée entre nous. Les équipages sont mélangés. Plutôt que de la concurrence, ça produit de la vie fraternelle, dans les rapports de tous les jours, et de la solidarité pour faire face aux coups durs. Vivre la rencontre, le partage, le dialogue, et telle est ma vie à bord pour le prêtre que je suis, c'est

une chance qui m'est donnée ; je m'efforce d'être ouvert et disponible pour l'échange, la discussion ; rares sont les dimanches où je célèbre seul dans ma cabine. J'ai peut-être donné, mais j'ai énormément reçu de ces hommes variés, aux visages divers, que j'ai côtoyés, avec qui j'ai fait un bout de route pour grandir en humanité. Comme tout un chacun, je ne donne pas toujours à voir le meilleur de moi même ; mais, grâce à ce que l'un ou l'autre m'ont donné à voir, je me suis aussi hissé parfois à leur niveau.

Les marins portent des aspirations, c'est sûr. Je ne parlerai pas des salaires, et de la demande de marins à faire des heures supplémentaires, pour gagner plus : c'est pour leurs familles, et permettre à leurs enfants de faire des études. Il y a le souhait très fort que les temps d'embarquement soient plus courts, pour amoindrir la dureté de l'absence, et une meilleure qualité relationnelle avec la famille. Il y a la demande pour de meilleures facilités de communication avec la terre, plus accessibles, moins onéreuses, et plus libres aussi. Il y a l'exigence que les ports mettent des moyens à la disposition des marins pour aller à terre : des navettes entre les terminaux et les seamen's clubs, dans la journée et la soirée. Il y a la demande que l'exigence de sécurité n'entrave pas la libre circulation des marins pendant les escales.

Je crois que tout cela se résume en un mot : respect. On est en droit d'espérer qu'on nous traite mieux que les marchandises que nous transportons. Cela regarde les compagnies, celles qui sont marchands d'hommes : l'OIT/BIT de Genève a sorti une convention sur le travail maritime, en janvier 2006, l'ILO 186, qui est soumise à ratification des états, et qui est un réel progrès en ce sens-là. Cela regarde les ports, pour que des moyens soient donnés aux associations qui s'occupent des marins, et aux seamen's clubs : ce sont des rouages essentiels pour l'accueil et le bien-être des marins.

Dans ce monde maritime, les marins sont confrontés à la mondialisation et à ce système libéral très destructeur, face auquel le syndicat international des marins (ITF) est actif. Nos Églises sont aussi présentes, dénonçant les abus, apportant leur aide aux victimes.

Le monde maritime est aussi le lieu d'un fort brassage des différentes cultures, peuples et religions. C'est un laboratoire pour un nouveau visage d'une humanité nouvelle, avec des peuples qui apprennent à vivre ensemble dans le respect mutuel. C'est bien que le ministère de prêtre soit présent et actif dans ce qui naît dans ce monde, et dans ce qui fait grandir les personnes : n'est-ce pas lié à la construction du Royaume ?

Fait à Saint-Jacut-de-la-Mer, le 2 mai 2007

Guy Pasquier

Questionnaire en français :

1. Quels sont les signes d'espérance dans les situations que vous venez d'évoquer ?
2. Comment l'espérance nous permet-elle de mieux mettre en perspective et de vivre ces situations qui constituent un défi à l'AM dans ce domaine ?
3. Comment l'AM peut-il être témoin d'espérance et quelle doit être sa contribution spécifique au plan pastoral ?
4. Dans ce milieu que vous avez décrit, quels devraient être nos objectifs et quelles décisions concrètes devrait-on prendre au niveau local, national et international pour promouvoir la proclamation de la Parole, la Liturgie et la Diaconie ?
5. Quels sont les obstacles et difficultés à prévoir pour leur mise en place ?