

« La mer est un Bien Universel, le poumon de l'humanité qui offre les 2/3 de l'oxygène atmosphérique de la planète. Elle n'est pas en trop, elle forme 75 % de notre globe. C'est de la mer qu'a jailli la vie ! »

Altxa ! Mutilak
n°7/2001

LES GENS DE LA MER

L. A. C. - n° 222

LES GENS DE LA MER

Ni vivants, ni morts : des marins

Les femmes que les marins laissent

Dépavillonnement

Sommaire

Éditorial	
Michel GROLLEAUD	1
"Ni vivants, ni morts : des marins"	
Guy PASQUIER	5
Brèves rencontres	
Marie-Françoise DARONDEAU	11
Des bancs de l'école maritime à la sueur de la mer	
Roland DORIOL	15
Ces femmes que les marins laissent...	
Cherry BALLESCAS	23
Sur les quais de Fos et de Marseille	
Bernard VINCENT	31
La Mission de la Mer	
Robert GABORIT	39
"Les poissons alertent les humains"	
Mikel EPALZA	43
Dépavillonnement	
Pierre HAMEZ	53
SOURCES	
Sur Jonas... par saint Jérôme	67
RECENSION	
Alain CAROF	72

Communauté Mission de France

La "Lettre aux Communautés", revue bimestrielle de la Communauté Mission de France, est un lieu d'échanges et de communication entre les équipes et tous ceux, laïcs, prêtres, diacres, religieux et religieuses, qui sont engagés dans la recherche missionnaire de l'Église, en France et en d'autres pays.

Elle porte une attention particulière aux diverses mutations qui, aujourd'hui, transforment les données de la vie des hommes et la carte du monde. Elle veut contribuer aux dialogues d'Église à Église en sorte que l'Évangile ne demeure pas sous le boisseau à l'heure de la rencontre des civilisations.

Les documents qu'elle publie sont d'origines diverses : témoignages personnels, travaux d'équipe ou de groupe, études théologiques ou autres, réflexions sur les événements... Toutes ces contributions procèdent d'une même volonté de confrontation loyale avec les situations et les courants de pensée qui interpellent notre foi. Elles veulent être une participation active à l'effort qui mobilise aujourd'hui le peuple de Dieu pour comprendre, vivre et annoncer que la foi au Christ donne sens à l'avenir de l'homme.

le n° 6 €

Lettre aux Communautés

Communauté Mission de France - BP 101 - 3 rue de la Pointe - 94170 Le Perreux-sur-Marne.

Tél : 01 43 24 95 95 - Fax : 01 43 24 79 55 - Courriel : mdf@club-internet.fr - Site : <http://www.mission-de-france.com>

Directeur gérant	: Jacques Purpan
Responsable	: Pierre Lethielleux
Comité de rédaction	: Alain Carof, Danièle Courtois, Pierre Chamard-Bois, Gérard Charrier, Rémi Crespin, Michel Grolleaud, Pierre Lethielleux, Yves Petiton, Jean-Marie Ploux, Jacques Purpan, Christophe Roucou
Relecture	: Michel Grolleaud
Secrétaire/Maquettiste	: Florence Mayjonade-Clayette
Abonnements	: Geneviève Ferronnière

France et étranger : Abonnement ordinaire 2004 : 29 € – Abonnement de soutien : 38 € – Le numéro : 6 €

Nous consulter pour les envois par avion ou sous pli cacheté.

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande et 2 timbres à 0,50 €.

Les gens de la mer

Dès les débuts de la Mission de France, alors qu'une majorité de prêtres et de séminaristes qui l'avaient rejointe se préparaient à partager la condition des ouvriers d'usines ou des travailleurs des champs, d'autres se tournèrent vers le monde du transport maritime et de la pêche dans le but de partager, eux aussi, la rude existence des marins. Cette nouvelle forme de ministère contribua ainsi à donner, d'emblée, un visage missionnaire à la toute jeune Mission de la Mer.

Que de changements, de bouleversements même sont apparus depuis ce temps-là – la fin de la 2^e Guerre mondiale – qui ont transformé profondément l'économie de la pêche et du commerce maritime, en même temps que les conditions d'emploi et de travail des matelots et des marins ! C'est pourquoi nous avons voulu consacrer un numéro à ce monde des "gens de la Mer", des gens souvent discrets sinon méconnus, qui ont beaucoup à nous apprendre, notamment, sur le vaste phénomène de la mondialisation.

La parole est donnée tout d'abord au témoignage de ceux et celles qui connaissent, ou qui ont connu pendant de longues années, la vie de marin au long cours. C'est le cas de Guy PASQUIER qui, faisant la navette dans l'Océan Indien pour transporter du gaz du Golfe Persique à l'Île de La Réunion, décrit les contraintes mais aussi les joies de la vie d'une équipe à bord d'un petit navire, tout en sachant qu'il bénéficie d'un statut professionnel favorisé par rapport à celui de ses compagnons de bord, venant pour la plupart des pays pauvres. Cette disparité, caractéristique de ce qu'est aujourd'hui le monde des marins, se retrouvera tout au long des textes de ce numéro.

Heureusement, il y a les escales ! Même si elles sont brèves, c'est le moment de souffler, de prendre contact, d'échanger, de se confier, et tout d'abord, d'appeler la famille, la fiancée, les amis. Avec sa cabine téléphonique, le foyer des marins est un havre précieux. C'est de cet accueil toujours simple et disponible, au Foyer des Marins de Dunkerque, dont témoigne Marie-Françoise DARONDEAU.

A l'autre bout de la France, au bord de la Méditerranée, Bernard VINCENT, qui, après avoir longtemps navigué, notamment sous "pavillon de complaisance", sillonne maintenant les quais animés de Fos-sur-Mer et de Marseille, nous fait part de ses rencontres, pleines de surprises et d'émotions, avec les marins les plus démunis, isolés et sans défense. Un long effort de patience et d'écoute s'impose, assorti de petits services qui ensoleillent l'escale et mettent en confiance. Mais Bernard connaît souvent aussi l'attente solitaire, dont il fait un temps de prière dans le silencieux face à face avec Dieu.

Bien loin de là, aux Philippines, Roland DORIOL, après avoir longtemps navigué lui aussi, a "mis son sac à terre", dit-il, pour se consacrer aux jeunes de son pays qui se destinent au métier de marin. Cela se passe dans le cadre d'une école professionnelle qu'il a vu grandir et qui voit venir quantité de jeunes, épris de rêve et d'aventure. Ce qui ne va pas sans beaucoup d'illusions sur la vie de marin au long cours, notamment sur la vie de famille, comme le savent trop bien leurs parents, et Roland "navigue" dans cette jeunesse riche d'avenir pour les accompagner dans leur recherche en faisant de l'aumônerie un lieu d'Eglise ouverte sur le monde.

C'est à lui aussi et au professeur Cherry BALLESCAS, qui se fait leur interprète, que nous devons les témoignages de quatre femmes, épouses et mères ou encore sœurs et filles de marins philippins. Des témoignages qui, dans leur franchise et leur simplicité, révèlent la dureté de l'existence de ces femmes, longtemps seules et obligées d'assumer toutes les responsabilités familiales, sans parler du fossé que creusent lentement la distance et l'absence, en particulier pour les enfants, comme l'exprime avec pudeur la fille d'un des marins.

Grâce à Robert GABORIT, nous faisons un peu mieux connaissance de cette Mission de La Mer, née officiellement en juillet 1945, en lien étroit avec la Mission de France, et dont le rôle reste capital pour l'annonce de l'évangile et la vie de l'Eglise en milieu maritime. Une preuve concrète de ce rôle missionnaire est donnée par Mikel EPALZA, membre de la Mission de la Mer en pays basque, qui, de façon alerte et compétente, nous invite à une prise de conscience à la fois écologique et théologique face à la destruction croissante de la planète terrestre et... maritime.

Il revenait à Pierre HAMEZ de nous donner une vue d'ensemble de la transformation fantastique du transport et du commerce maritimes, avec l'extension du "dépavillonnement" et des pavillons de complaisance, et toutes les conséquences souvent désastreuses de cette évolution mondiale, dominée par certains pays et leurs "paradis fiscaux".

Dans les "Sources", Jean-Marie PLOUX nous livre quelques réflexions de Saint Jérôme, le bouillant exégète de l'Eglise orientale du 4^e siècle, sur quelques versets suggestifs du Livre de Jonas. Enfin, Alain CAROF nous fait joliment découvrir tout l'intérêt du livre de l'historien Alain Corbin sur le "désir de rivage" et l'"invention" de la plage à partir du 18^e siècle, une réalité devenue le symbole même de la civilisation des loisirs.

Et puis, ne l'oublions pas, Bernard MORELLET et Louis FONTUGNE ont prêté une nouvelle fois leur concours de dessinateur face à la mer et à Jonas...

Pour le Comité de rédaction,
Michel Grolleaud

Prochains thèmes :

- **N° 223** Se former pour la mission
- **N° 224** Vivre ensemble en banlieues



Reproduction d'un pastel de
Bernard Morellet



“Ni vivants, ni morts : des marins” *(selon Platon)*

par Guy PASQUIER
prêtre de la Mission de France

**Guy est électricien à bord.
C'est là qu'il vit son ministère
de prêtre au sein de la
communauté humaine du
navire. Il est membre de
l'Equipe de Mission du Havre
"Porte océane".**

Comme horizon, c'est la mer, encore la mer et toujours la mer, pendant trois mois, avec une escale tous les quinze jours environ, et seulement quelques heures pour aller à terre quand le bateau revient à la Réunion : un court moment pour croiser des visages humains, retrouver des habitudes de terrien.

Dans cet espace illimité, vaste étendue où ciel et mer se joignent sans se confondre, il y a le bateau, cette masse qui parfois ne pèse pas bien lourd, ballottée comme une vulgaire coque dans le mauvais temps. Là vivent des hommes, sur ce petit bateau qui transporte du gaz pour l'île de



la Réunion et qui navigue sur l'océan Indien : de longs voyages jusqu'à Bahrein, dans le golfe Persique, quelque 6 000 milles, 10 000 km environ. J'en suis à mon 6^e embarquement sur le petit MAÏDO (c'est le nom du bateau), à l'espace restreint. L'équipement est minimum : carrés non confortables situés juste au-dessus de la machine, qui ne sont pas des lieux conviviaux parce qu'ils sont plus bruyants et plus chauds. À ce même pont, les gars de l'équipage ont leurs cabines, bien équipées mais petites.

Imaginez que vous ayez dix mois à passer dans de telles conditions, avec seulement quelques



heures de sortie par mois. Tel est le lot de nos amis Philippins. Ce petit bateau est un univers à lui seul, inégalitaire comme est le monde. Nous y vivons la mondialisation concrètement. Nous sommes quatre Français (commandant, chef mécanicien, second capitaine, et moi, petit électricien), au statut confortable : 3 mois d'embarquement suivi d'autant de congés payés ; le second mécanicien est Polonais, embauché par l'armement allemand propriétaire du bateau : contrat de 4 mois qui finance aussi sa période de congés (3 mois). Le contrat de nos huit amis Philippins est de dix mois : je considère que c'est inhumain. On entend de plus en plus de marins, compte-tenu des conditions d'embarquement, dire du bateau que c'est une prison.

Partage de base

Le monde maritime est marqué par la concurrence et la compétition, qui peuvent être féroces, car les régulations sont limitées. Mais, franchie l'échelle de coupée, quand les amarres sont larguées, quand nous ne sommes plus qu'entre marins, ce sont des mots qui sont ban-



nis : différents nous sommes par le statut, le contrat, la culture, la couleur de peau, la religion, mais nous nous efforçons de vivre ensemble en hommes dignes.

Dans ce partage, où nous nous tenons ensemble, oui, je donne, mais je reçois beaucoup de mes compagnons. J'ai appris et j'apprends à être frère avec des hommes différents ; chaque embarquement est une aventure : comment va-t-on être des hommes ensemble ? Sur un bateau, il y a des moments d'échange, mais on passe aussi de longs temps seul : on apprend à être soi, sans tricher, sans se camoufler derrière un paravent.

Je pense aux mauvais jours, ceux avec un temps de chien, où chacun prend sur soi pour surmonter son angoisse, sa peur, sa méforme. On se parle peu, mais on échange des regards. Je pense encore aux mauvais jours, avec du boulot par-dessus la tête, où tout ce qui peut tomber en panne se donne rendez-vous en même temps : un séparateur qui lâche, une pompe qui ne redémarre pas, des températures d'échappement trop élevées... Il faut faire face, sans tomber dans la panique, alors que les heures s'enchaînent à la machine ; on ne sait plus bien si c'est le jour ou la nuit... Dans la lassitude, la fatigue, on sait

qu'ensemble on réussira à surmonter et à passer cet obstacle. On comprend mieux ce que veut dire le mot "équipe".

Nous restons des hommes capables d'émotion : voici des petits faits de la vie qui m'ont marqué. Il y avait la menace du cyclone Ando sur la Réunion, dans les premiers jours de 2001. Alors que nous étions en attente pour aller à quai, nous avons dû partir devant la menace : trois jours de mer pour contourner le cyclone, passer derrière, et revenir à la Réunion. Ce fut le temps où la jeune épouse de notre ami Gabarda le fitter (il s'était marié juste avant d'embarquer) a fini par accoucher, après des jours d'attente où il était pendu au téléphone. Nous avons tous participé à sa joie et lui avons suggéré d'appeler son fils Ando.

Ronnie, en cette fin d'avril dernier, fêtait son anniversaire ; nous étions autour de lui à boire une bière, à regarder une vidéo de comiques Philippons, à chanter aussi. Le cœur était à la joie : il faut aussi prendre les bons moments quand ils se présentent. Quelques jours plus tard, Ronnie faisait peine à voir : il venait d'apprendre le décès de son vieux papa. Comme nous arrivions à Bahrein, sa consolation fut qu'il débarqua pour rentrer chez



lui et être avec les siens. Un an auparavant, c'était moi qui apprenais la mauvaise nouvelle de la mort de ma mère ; nous étions loin de tout, et j'ai supporté seul ma peine.

Il se trouve que j'ai passé quelques Noël à bord. C'est une des rares occasions qu'on a de manger ensemble. Je célèbre aussi l'Eucharistie pour ceux qui le veulent : elle rassemble toujours au-delà des convictions de chacun. C'est un jour où le marin est nostalgique. Je pense en particulier à Valentin, le second mécanicien roumain, devenu un ami ; il aurait dû débarquer à la fin de novembre 2002, mais sa compagnie n'a pas respecté ses engagements, l'obligeant à effectuer 6 mois d'embarquement. Chacun a été triste un peu avec lui, loin de sa femme, de son petit garçon et de sa grande fille, qui comptaient énormément pour lui, et à qui il était fidèle en écriture, envoyant des e-mails et téléphonant souvent.

Nous vivons une histoire ensemble pendant trois, cinq ou dix mois ; cela rapproche et nous soude. J'aime bien cette aventure : au-delà des différences entre les hommes, qui sont autant de facettes, je suis marqué par cette commune humanité qui nous rassemble. La solidarité et la fraternité, c'est quand même le meilleur de l'homme.

Espace de rencontre

Je n'oublie pas que je ne suis pas là à mon propre compte. Je continue une histoire, une présence originale d'Eglise, commencée bien avant moi dans l'immédiat après-guerre par les premiers prêtres-navigants. Je m'efforce aussi d'être témoin de la Bonne Nouvelle de l'Evangile, comme prêtre que je suis.

La vie à bord est compartimentée. Il y a des carrés séparés. La frontière n'est pas entre officiers et non officiers, comme c'est classique à bord d'un bateau, mais plus prosaïquement entre cuisine européenne et cuisine philippine. Il y a aussi l'obstacle de la langue, et le passage par l'anglais pour communiquer avec nos amis Philippins ; cela limite l'échange et le partage. Finalement, ceux avec qui l'échange est le plus approfondi sont ceux avec qui je mange.

C'est dans la rencontre des hommes qu'est la saveur de la navigation. Une fois je suis revenu avec de l'amertume, tellement la vie à bord fut difficile, en raison de la mésentente entre le commandant et le chef mécanicien, en raison aussi de l'incertitude quant à l'avenir du bateau (quant à notre avenir aussi).



Je voudrais évoquer ceux qui ont été marquants pour moi. Je pense d'abord à Yvon, un des chefs mécaniciens, qui a posé sac à terre il y a quelques mois pour être enfin parmi sa nombreuse famille. C'est un catholique convaincu et militant, plutôt traditionnel ; il lisait beaucoup, dont des livres de spiritualité, et était strict au plan de la morale. Il écrivait aussi beaucoup à sa famille par fax. Imaginez-le au milieu de plus jeunes, aux vies sentimentales mouvementées, avec une vision négative et rétrograde de l'Église en raison de sa morale. À table ou dans les moments de détente, il provoquait le débat : c'était sa façon de témoigner de sa foi. J'étais là, pris à parti, obligé de me situer et de situer aussi ce que sont des exigences de vie, en fonction de l'Évangile. Nous nous sommes toujours bien entendus, non sans débat, franc et ouvert, et ce fut un bon compagnon d'Eucharistie.

Je pense aussi à Christian, un des commandants ; chaque matin, nous nous retrouvions pour le petit déjeuner, qui devint vite un temps d'échange. Christian, parti aussi, se définissait comme un humaniste athée, par ailleurs très rigide dans sa fonction de commandant. Nous discutons beaucoup sur les prêtres-ouvriers ; il était

très intéressé par ce type d'engagement ; nous nous retrouvions sur des convictions communes, notamment au plan politique. Au moment du décès de ma mère, nous avons aussi échangé sur la foi, autour de la résurrection. Comme il était marié à une jeune femme croyante et chrétienne, et qu'ils avaient un enfant, le baptême de ce dernier était une question en suspens entre eux. Lui, l'athée, était placé concrètement et vitalement devant la question chrétienne.

Je pense aux plus jeunes officiers rencontrés sur ce petit bateau, autour de la trentaine. L'un, Xavier, un peu flambeur, capable de s'endetter pour une belle voiture, se comportait comme un mercenaire, cherchant la situation la plus rémunératrice. La grande interrogation de Samuel ou Benoît, brillants, très doués, ouverts et accueillants vis-à-vis des marins étrangers, était de trouver une jeune femme avec qui faire leur vie : la carrière professionnelle ne peut combler toute une vie. Il y a chez ces jeunes une recherche de bonheur avec une compagne. Benoît, en embarquant dernièrement, était tout fier de me montrer la photo de la jeune femme qui est maintenant dans sa vie. Serge, le dernier arrivé, a une compagne et un fils ; il n'est pas croyant, mais il veut assister à une



eucharistie à bord pour “voir”, dit-il. Sa grande interrogation concerne l’avenir de la planète terre, en pensant à son fils : que va-t-on lui léguer ? Y aura-t-il encore des formes de vie possible ? Il est devenu militant alternatif et mondialiste : c’est quelqu’un dont la motivation professionnelle et humaine fait plaisir à voir.

Ces moments de vérité sont possibles parce que je m’efforce moi-même d’être vrai. Chacun sait qui je suis et j’essaie d’être présent à tous. Peut-être la fonction d’électricien aide-t-elle à cela, comme celle de cuisinier ? Je crois aussi que nous sommes dans un moment de débat sur la vie en société, d’interrogation quant à l’avenir et de recherche de sens. Comme chrétien et prêtre, je cherche à m’inscrire dans cette quête, à dire mon expérience, ma façon à moi de prendre ces questions et de balbutier avec d’autres des réponses. Avançant en âge, je n’ai plus de crainte ni de honte ; dans le respect de chacun, je me sens autorisé à dire ce qui me tient à cœur, et donc à parler de ma foi. Je suis aussi régulièrement questionné sur la façon dont je vis le célibat comme prêtre. Je parle alors de fidélité à un choix de vie, fait à un moment donné et à Quelqu’un dont l’amour

compte dans ma vie ; je rejoins par là leur expérience et leur questionnement, et c’est toujours un grand moment de vérité.

Le spécifique d’un bateau, dont la route consiste à aller d’un point à un autre, est d’être toujours en mouvement et d’avancer inexorablement comme le temps. Aussi, quand on est marin, qu’on mène cette vie loin des siens et de ceux, de celles qu’on aime, hors de ses repères habituels, je crois qu’on est preneur de ces rencontres fortuites pour un temps donné. On est peut-être plus disposé à vivre l’événement ou la rencontre du moment et qui ne se représentera plus : c’est l’irruption de l’inattendu dans une vie routinière. Il y a une disponibilité latente pour la rencontre.

Ma navigation souligne bien aussi la contradiction de notre monde “mondialisé”. En effet, le vécu de nos amis Philippins, à qui je rends hommage, est fait de courage, d’abnégation et de sacrifice pour les leurs. Alors que nous raisonnons et vivons en termes de droits acquis au cours de l’histoire, ils n’ont pour le moment, selon les termes de leur contrat, que l’horizon d’une vie rétrécie et subie. •



Brèves rencontres

Marie-Françoise est membre de l'Equipe diocésaine de Mission à Dunkerque. Elle participe à l'accueil des marins de passage.

par Marie-Françoise DARONDEAU

Un sourire aux lèvres, un verre de bière à la main, ce marin Indien guette la cabine téléphonique : elle est libre... C'est probablement le moment le plus attendu par ceux qui passent chaque soir au foyer d'accueil des marins.

Comment est-il arrivé jusqu'ici alors que son navire est amarré à quelques kilomètres du centre ville, en pleine zone industrielle, où la poussière de minerai et de charbon et les relents de pétrole polluent l'atmosphère, alors qu'il ne comprend pas la langue, qu'il ne sait parfois pas dans quel port il fait escale. Qu'espère-t-il trouver ici ?

Il a généralement reçu la visite, à l'arrivée de son navire, d'un membre du foyer, venu tout simplement lui souhaiter la "bienvenue", lui parler et



l'informer de l'existence du foyer et de la possibilité d'être transporté gratuitement jusque-là dans la soirée. Ce qu'il souhaite en quittant le navire pour quelques heures, c'est sortir de cet univers rude où la cohabitation forcée est parfois difficile à vivre : les équipages multinationaux rendent souvent la communication très ardue. Ce qu'il souhaite c'est pouvoir **communiquer** : avec sa famille, bien sûr, par téléphone, par courrier ou par Internet... Pouvoir en sortant de la cabine, trouver une oreille, un regard amical pour partager sa joie ou sa peine : l'annonce d'une naissance au téléphone transforme parfois l'atmosphère du club pour la soirée ; c'est une vaste fête et le nouveau-né est accueilli par une famille universelle.

Il y a malheureusement des événements moins heureux appris par téléphone et dans ce cas, ces marins nous offrent leur confiance et nous partageons avec eux ce moment difficile. En même temps, c'est souvent l'occasion pour les autres marins du navire de témoigner de leur solidarité.

Cette **confiance**, ils nous la témoignent souvent dans de petits gestes, nous partageant la joie des achats qu'ils font pour leurs enfants, nous

montrant les photos du bébé qu'ils ont laissé et qui aura 9 mois ou un an de plus quand ils le retrouveront, nous parlant de la vie dure de leur épouse.

Ce climat de confiance leur permet parfois de communiquer avec des marins de leur propre navire, mais avec qui, en raison de l'exiguïté de l'espace et des tensions qui existent à terre entre différentes communautés, ils n'osent pas parler. C'est le cas des membres de cet équipage algérien qui, au moment des tensions très fortes en Algérie entre partis politiques, n'osaient pas s'adresser la parole, ne sachant pas de quel bord était l'autre. Au cours d'une soirée au foyer, réunis autour de l'écran de télévision diffusant un reportage sur l'Algérie, les langues se sont peu à peu déliées, calmement et dans le respect mutuel.

Des marins Iraniens et Irakiens, des marins Croates et Serbes se sont retrouvés au foyer alors que leurs pays respectifs étaient en guerre. Ils y ont trouvé un climat de confiance qui leur a permis de passer la soirée ensemble sans heurts.

Confiance qui permet aussi une parole libre pour faire connaître les difficultés rencontrées



à bord, conditions de travail difficiles, salaires impayés, etc., sans crainte de jugement ou de pénalisation et l'assurance d'être dirigé vers les organismes compétents, administration maritime et syndicats.

Confiance aussi pour ce marin hospitalisé dans un établissement où il ne comprend rien, ni ce qui lui arrive, ni le traitement qu'on lui fait suivre, ni le régime alimentaire tellement éloigné de ce qu'il a l'habitude de manger... une visite régulière, un peu de lecture et quelques essais de communication dans sa langue atténuent un peu l'isolement.

Le foyer peut aussi devenir le lieu de retrouvailles : grâce au livre d'or où les marins de passage laissent leur commentaire, un père et un fils polonais qui ne s'étaient pas vus depuis des années et naviguaient pour des compagnies différentes ont retrouvé la trace l'un de l'autre. Les échanges entre équipages de nationalités différentes sont spontanés, loin des tensions qui peuvent exister à bord. Les obstacles de la langue sont vite surmontés autour d'un verre de bière ou de part et d'autre d'une table de ping pong.

Les demandes des marins peuvent être des plus variées, allant de la collection de pièces dont les marins chinois sont très friands, aux demandes de médicaments introuvables dans le pays d'origine du marin, de livres dans des langues qui nous semblent tellement étranges, au choix du parfum pour leur mère ou leur épouse... Y chercher une réponse est pour tous ceux qui assurent la continuité et la vitalité de ce service, une occasion d'imaginer le quotidien autrement que dans un environnement préétabli.

Ce sont, bien sûr, toujours de **brèves rencontres**, très brèves rencontres. Même si certains navires reviennent régulièrement dans le port, les équipages changent et il est rare de retrouver ceux que nous avons vus le temps d'une soirée. Des liens épistolaires ont cependant pu parfois se poursuivre et se développer de façon inattendue : ayant correspondu avec un marin philippin pendant plusieurs mois, j'ai reçu un jour une lettre de son épouse, inquiète de cette correspondance. Depuis, je lui ai expliqué que j'étais moi aussi mère et grand mère de famille et nous avons continué la correspondance avec elle. Cela a été l'occasion pour elle de me parler de sa vie de femme de marin et de ses difficultés.



L'accueil d'un groupe d'épouses de marins polonais nous a valu d'être accueillis à Gdynia dans une famille à l'occasion d'une rencontre de l'Apostolat de la Mer dans cette ville. Même si ces rencontres sont brèves, nul ne sait ce qu'elles déclencheront.

Brèves rencontres qui ne s'encombrent pas de longues phrases ou de considérations banales, mais vont droit au but. Nous sommes souvent frappés par la spontanéité de la plupart des marins : « *Je m'appelle Goodween, et toi ?* » demande ce marin ghanéen. Les questions sur notre vie de famille, nos convictions viennent très souvent. Tout cela en quelques dizaines de minutes. Il a même été possible, à l'occasion du cinquantième anniversaire de notre association d'accueil, de rassembler sept expressions confessionnelles ou non sur le thème de la "Mer qui relie les hommes".

La technique permet de recevoir des programmes de télévision du monde entier et nous partageons avec les marins le plaisir de découvrir une chaîne dans leur langue : une autre façon de

partager quelques instants avec eux et de découvrir un peu de leur environnement. C'est aussi l'occasion de démonter des préjugés sur l'une ou l'autre population . Au moment des prises d'otage aux Philippines, je regardais les nouvelles avec des marins philippins : « *nous ne sommes pas tous comme cela* » se sont-ils empressés de me préciser.

Le monde n'a décidément pas la même couleur quand on passe de l'Inde à l'Espagne et au Pérou, en passant par la Chine et l'Iran : c'est la chance d'une soirée "ordinaire" au foyer d'accueil. L'aventure se renouvelle chaque soir au gré des escales.

C'est en même temps une grande leçon d'humilité, de service gratuit car nous connaissons rarement la suite de l'histoire de chaque marin rencontré, nous essayons seulement de poser des relais. Mais, quand nous regardons une carte du monde, elle s'éclaire des visages de ceux que nous avons rencontrés et nous n'écoutons plus les informations internationales avec la même oreille. Nous nous sentons moins étrangers à ce monde. •



Des bancs de l'école maritime à la sueur de la mer

par **Roland DORIOL**
S.J.

Prêtre à la Mission de la Mer, Roland a navigué. Il nous fait part de son ministère auprès des jeunes de la mer.

Depuis plus de 12 ans, j'ai mis sac à terre à Cebu, aux Philippines, pour y vivre les dernières années de mes 22 ans de navigation et préparer le passage de la vie en mer à la retraite active à terre.¹ Cet examen de passage s'est passé dans une école professionnelle maritime que j'ai vu grandir au cours de ces 12 ans : 2 500 élèves en 1991 et plus de 5 000 en 2003 !

1. Cebu est une île de 3 millions d'habitants située au centre de l'archipel et carrefour de routes maritimes dans cet archipel écartelé en plus de 7 000 îles.



Situons le monde des marins aux Philippines : le nombre total des marins enregistrés en l'an 2000 était de 520 000, pour 200 000 marins en activité et 205 000 à la fin 2001 (une augmentation de 20 % par rapport à 1995 et de 78 % par rapport à 1990).

Revenons au "Maritime Education and Training Center" de Cebu, une université privée "pour les masses" regroupant aujourd'hui plus de 25 000 élèves en diverses branches, la branche maritime étant un des fleurons parce qu'on y promet et promeut l'aventure et les dollars... Des investisseurs Norvégiens et Japonais financent une partie de cette école et lui donnent une bonne cote de professionnalisme. Ils sélectionnent leurs propres élèves dès la première année et réclament d'eux une discipline qui est loin d'être de la même rigueur pour les élèves non sélectionnés !

J'ai vu grandir et se transformer ce collègue en Université en essayant d'y trouver ma place en tant qu'aumônier avec un arrière-plan de navigant dont la vie et l'environnement avaient été la mer et ses vagues, du moins pendant les cinq premières années de présence à Cebu, car je repartais en mer tous les six mois.

Je trouvais dans cette université maritime des instructeurs retraités chargés d'orienter les jeunes vers ce métier en rappelant les règles classiques et immuables de navigation, mais en oubliant les évolutions technologiques et culturelles de mentalité qui s'imposaient, surtout après 1995...

A partir des années 95, les lois internationales se révélaient de plus en plus strictes et s'imposaient aussi parmi les 133 écoles maritimes enregistrées dans le pays. La présence d'investisseurs étrangers, japonais et norvégiens surtout, donnait le ton et mettait la barre plus haut pour le recrutement, la formation et l'année de stage, pendant laquelle les élèves se voyaient délivrer un salaire en dollars ! On ne peut mieux ouvrir l'appétit et faire saliver une clientèle jeune, prête "à voir du pays en toute liberté" selon la formule publiée en gros titres dans les journaux locaux pour attirer les jeunes. Les années 1994 à 2000 ont été les vaches grasses de l'appel du large et le boum de la formation maritime. Aujourd'hui, aux rites de graduation (examen de fin de classes) de ces dernières années, on recueille des groupes de plus de 1 000 diplômés qui correspondent bien à ces années exceptionnelles. Les élèves reçoivent leur diplôme avec l'uniforme en prime pour la photo après trois



années d'école, et la fierté d'avoir achevé une étape importante. Mais les premiers pas de l'entrée dans le métier sont le début d'un long calvaire de plusieurs mois, voire plusieurs années. Il leur faut aller à Manille faire le tour des agences de main d'œuvre pour y déposer leur candidature en vue d'un embarquement.

Aumônier à l'école... essayant de trouver une place

J'ai été reçu les bras ouverts par le Directeur de l'école un jour d'avril 91, mais, en moi, ne cessaient de se rebiffer mon origine et mon environnement mieux connu et préféré "venu de la mer et prêt à y retourner" ! Dès la première rencontre, le Directeur m'emmena pour une visite de l'école, me présentant comme l'aumônier et décida sur-le-champ d'un week-end de récollection pour le corps professoral, avec messe et confessions ! L'agenda était déjà fait, à moi de me jeter à l'eau pour mettre au point un programme de récollection... ma première !

Je découvrais à peine Cebu et son port, mais ce Collège maritime et la moisson de jeunes en

uniforme s'imposait comme un terrain où l'Eglise locale ne s'aventurait pas, sauf pour des Eucharisties du premier vendredi du mois. Quant à la réalité de l'Apostolat de la mer et au réseau "Stella Maris" à travers le monde, on en parlait "sur les bancs de l'école", mais pas grand monde ne s'était soucié du devenir de cet enseignement "dans la sueur de la mer".

C'est de cette façon qu'a germé en moi la première "newsletter", un bulletin d'une dizaine de pages faites de lettres reçues de marins de l'Apostolat de la mer de Cebu avec la conviction qu'un nouveau chapitre de mon histoire maritime était en train de s'écrire grâce aux jeunes, aux marins philippins et à leurs familles. Je partageais ces premières découvertes lors des rencontres avec le clergé de la ville ou en province, mais cela produisait plus de confusion que d'espérance. En apprenant que j'avais passé 22 ans en mer non comme aumônier mais comme marin-électricien, j'avais à répondre à la première question inévitable mais qui laissait au second plan les autres plus rares : « *est-ce que vous célébrez à bord ?* », certains n'osant pas demander tout de go si je savais célébrer ! Autre moment de confusion pendant les trois premiers mois de présence sur le campus de l'école



maritime presque tous les jours : à chaque arrivée, la même question : « *Y a-t-il une messe aujourd'hui et à quelle heure ?* » La réponse était déjà publiée : deux messes par semaine, le mercredi et le vendredi. « *Mais alors, pourquoi venez-vous aujourd'hui s'il n'y a pas de messe ?* » La réponse qui provoquait le sourire, était toute simple : « *simplement pour être avec vous !* ».

La connaissance de cette "nouvelle paroisse", je la faisais à pied ou en bus, en marchant dans la poussière et la chaleur du port, en compagnie de quelques étudiants bravant leur timidité pour pratiquer un peu d'anglais et en même temps arborant une certaine fierté d'être les premiers dans ce qui allait devenir l'apostolat de la mer de Cebu. On parlait du Congrès Mondial de l'Apostolat de la mer en 92 à Houston (Texas), avec une délégation possible de Cebu... mais nous allions aussi visiter d'autres écoles et découvrir la province en voyageant souvent sur le toit des bus... les langues se déliaient sur les quais ou sur les routes à en oublier la chaleur, la sueur et la poussière... Nous salivions aussi dans la recherche d'un local ou d'une maison pour y démarrer le "Stella Maris de Cebu". Pourquoi chercher plus loin que les containers qui avaient agrémenté mon environne-

ment pendant pas mal d'années à bord, et qui se trouvaient sur le quai du port où nous marchions tous les jours ?

Autre source de confusion dont je retardais la révélation chaque jour à l'école et devant mes compagnons jésuites étonnés : je repartais en mer. Je regagnais le bateau à Hong Kong. L'aumônier lui-même prenait le chemin de la mer ! Comment peut-on quitter maintenant, lorsque les premières racines fragiles commencent à peine à prendre ? Qu'est-ce que cette obstination à repartir ? « *Tu n'en as pas encore eu assez de mer et de vagues ?* » J'ai dû me débrouiller, souvent par des silences et des entêtements, pour ébaucher une réponse à ces questions qui me prenaient toujours par surprise. Un chef mécanicien indien profondément croyant m'interpella : « *Vous ne voyez donc pas que vous perdez votre temps en mer, il y a tant à faire à terre, venez un peu voir en Inde* » Ce n'est que récemment que j'ai pu formuler une réponse qui me satisfasse : « *Je suis prêt à vous écouter lorsque vous parlez de temps perdu en mer pendant 22 ans, mais je vous demande aussi d'écouter ceci : pendant ces 22 ans, j'ai pu observer ce qui se passe sur la mer, comment les vagues se suivent et ne se ressemblent pas, et de même les bateaux et les hommes, les tem-*



pêtes ou les moments de solitude. J'ai vu comment les réfugiés vietnamiens sont venus nous surprendre en mer sur les navires pavillon français, comment le pavillon français et les conditions de navigation ont rapidement évolué, comment il faut faire des choix et sembler partir à la dérive, comment je me suis trouvé seul Français à bord au milieu d'équipages internationaux, donnant ainsi à ma vocation de jésuite une plus grande sensibilité internationale et une chance renforcée de grandir, et comment je me suis trouvé, après plusieurs moments de congés pris aux Philippines, devant le choix de ce pays pour y vivre la mission auprès des gens de mer. Et comment expliquez-vous que je me trouve aujourd'hui à Cebu les mains pleines de ces jeunes en école maritime afin d'y développer une formation et une expérience chrétiennes qui tienne la route "sur terre ou sur mer" ? ».

Les premières attaches avec les étudiants, les marins et leurs familles devaient passer par les ruptures prévues ou imprévisibles et les moments de départ sont des moments privilégiés, un peu comme une "heure" qui ne dure souvent pas plus de quelques minutes... mais ils peuvent aussi devenir une crise fructueuse ! Personne n'ose dire « VA », et pourtant cela fait aussi partie de "l'heure", mais le « REVIENS » est remis entre les mains

du « POHON » et de sa bienveillance. J'ai ainsi appris un des premiers mots cordiaux (POHON) du langage de Cebu qui se traduit bien par notre « A-DIEU-VAT ». Les départs, les retours et les risques de la traversée et des absences... au fond la parabole continue sur terre et sur mer pour dire quelque chose d'inspirant et de convaincant dans les vagues de la confusion et les vagues portantes de mon histoire et de l'histoire de ces jeunes élèves futurs marins. Leur jeunesse est leur meilleur passeport. Grâce à leurs lettres et à la confiance qui les fait écrire, ils apprennent à franchir les obstacles, vivre avec les "vagues de la destinée" selon le beau chant cebuano qui les fait pleurer lorsque je le chante ; ils ont appris à parler de ces vagues et à multiplier les chances de succès pour eux-mêmes et les générations qui suivent. Ils m'ont appris à trouver ma place moi-même à terre et à y être heureux pendant les cinq premières années après la retraite, sans regret d'avoir tourné une page. La "newsletter" que nous publions ensemble depuis plus de douze ans est devenue un trésor de mémoire vivante, leur tradition et leur voix, c'est "leur prise de terre" avec le souci de l'Eglise d'entrer en dialogue avec les gens de la mer... Ils sont aussi "ma prise de terre" et le moment privilégié



où j'écoute les vagues dans leurs vies, même à distance, et leurs soucis d'avenir... Cette newsletter est devenue un outil de premier choix pour qui veut plonger dans ce ministère et le connaître de l'intérieur. Elle fait le tour du monde et peut leur donner l'assurance que quelqu'un quelque part a lu leur histoire et que la bouteille à la mer a atterri quelque part...

Depuis dix ans maintenant, au cours des réollections et des séminaires d'éveil à la vie maritime, à leurs droits et responsabilités, des marins et des femmes de marins sont venus parler de la sueur de la mer dans leur vie à bord ou à la maison... Elle a un fort goût de sel ! et il y a eu des larmes, même en face de centaines d'élèves silencieux et quelquefois choqués par cette émotion... Mais elle portait des fruits, pas toujours sur le moment...

Bien souvent, ces marins et plus encore les femmes exprimaient pour la première fois ce qui menait leur vie à travers bien des remous et des absences... Ils – elles – sont nos meilleurs instructeurs et font faire aux marins en herbe leur première approche de ce métier, avant de mettre les pieds à bord.

C'est ainsi que Joemar, Jayson, Richieboy et Brian parmi tant d'autres, se sont révélés dans ces premières tentatives de parler en public sur leur expérience à bord. Les femmes de marins elles-mêmes, d'abord timides, sont maintenant frustrées lorsqu'on les coupe dans leur partage ! Chacun et chacune à sa façon révèle le buisson ardent qui les habite et invite les jeunes à vivre un moment d'écoute de ce que devient ce métier dans la vie concrète de ces jeunes marins. Quelle cour des miracles !

Après trois ans d'école, souvent soutenus financièrement par des petits boulots, ou vivant pour quelques-uns à l'abri du Stella Maris, ils auront appris comment survivre à Manille : je pense à Boyet. Pendant un an et demi, à la merci de son employeur pour attendre le premier bateau, tout en faisant le nettoyage de la maison de campagne, lavant et repassant le linge mais surtout prenant soin du vieux grand-père ! Il a su attendre et saisir la première chance, n'ayant aucun peso pour payer son premier embarquement ! Un autre, Allan, m'avait écrit une lettre détaillant son attente dans sa compagnie à Manille... nous avons "arrangé" un peu sa lettre pour ne pas en révéler le nom ni trop de détails dangereux afin de la publier,



mais une fois publiée, il prit peur de se voir mis sur la liste rouge parce que le capitaine avait trouvé notre newsletter et l'avait sur son bureau ! Il vaut mieux ne pas trop remuer la boue des marchands d'homme ! Mais il faut savoir éveiller les yeux des nouveaux arrivants sur le marché maritime. Ce genre d'apprentissage n'est pas du tout fait sur les bancs de l'école, mais dans la confiance dans les partenaires d'un Stella Maris qui ne lésine pas sur le temps d'écoute et poursuit le dialogue. Leur jeunesse est leur meilleur passeport, mais il doit subir le baptême de la sueur de leur front et de la mer !

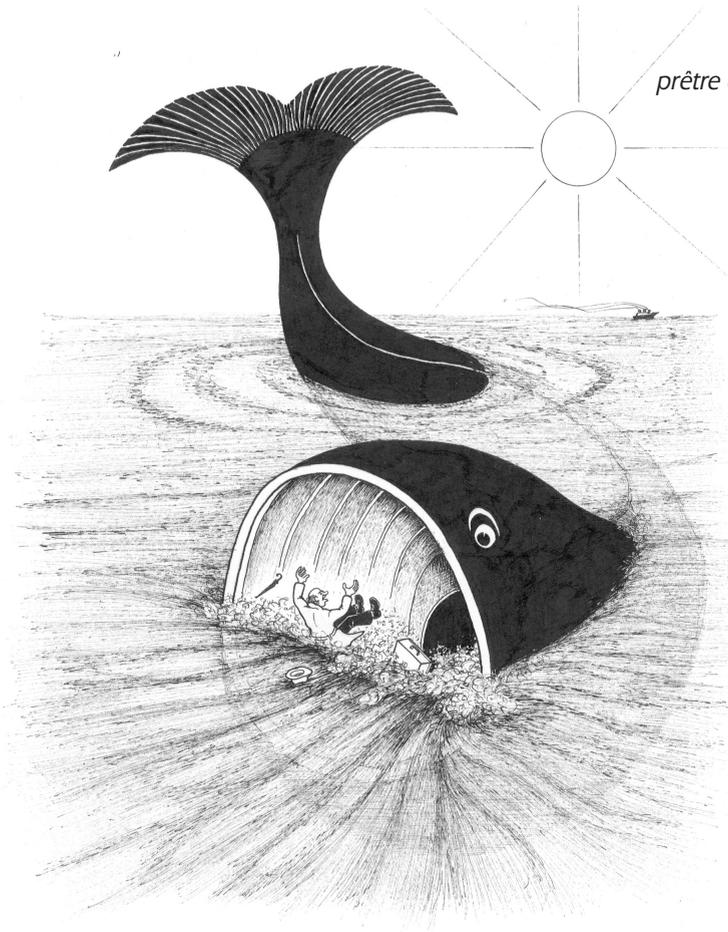
Conclusion...

Proposer ces séminaires, ces recollections, publier ces newsletters, tisser patiemment les maillons du réseau Stella Maris pour en faire une

"famille", célébrer avec eux lorsqu'ils reviennent à l'improviste, préparer l'étape du mariage, ou bien laisser les années de jeunes célibataires porter leurs fruits, telles sont les étapes qui font la chair et les os de mon ministère en compagnie de jeunes... Elles ont été mises à jour dans la patience pour accompagner des jeunes désireux de faire face à un avenir et non pas de le subir.

Les retraites proposées à quelques volontaires marins ou encore étudiants dans notre maison de retraite jésuite ne sont pas du luxe ; elles ont le goût du silence, d'un dialogue en confiance pour découvrir un Dieu à leurs côtés qui sait aussi marcher sur terre et sur mer... Dieu sur la mer est un Dieu aux côtés et du côté de l'homme qui agit aussi en faveur de l'homme. C'est le secret de son compagnonnage qui ne cesse d'appeler des jeunes à se mettre à son service et à devenir compagnon. •

Illustration de
Louis Fontugne
prêtre depuis 40 ans à Alger



YAHVÉ FIT QU'IL Y EUT UN GRAND POISSON
POUR ENGLOUTIR JONAS.



Ces femmes que les marins laissent derrière eux...

**Attentif aux familles
de marins,**

**Roland Doriol (voir p. 15)
nous a envoyé
ces témoignages.**

par le Professeur Cherry BALLESCAS

Traduction Marie-Constance VACHER

L'article qui suit se propose de mettre l'accent sur la vie des femmes philippines dont les maris travaillent aujourd'hui à bord de bateaux étrangers.

On les appelait pêcheurs. Et beaucoup le sont encore. Toutefois, avec une prise de conscience plus aiguë et un développement accru de l'industrie maritime au cours des ans, les pêcheurs d'hier sont devenus les marins.

Au sens large, cette nouvelle appellation s'applique non seulement à ceux qui travaillent à bord de navires de commerce et de bateaux de pêche, quelle que soit leur taille, mais aussi à tous ceux qui vivent de la mer, aux pêcheurs artisans



qui font de la pêche côtière en mer, dans les lacs et les rivières et à tous ceux qui exercent des activités d'appoint dans les ports et des installations maritimes ou côtières, sans oublier les familles des pêcheurs qui les aident dans leurs tâches.

En 1997, le chercheur Hector Louis Morales estimait à environ 1,2 million le nombre d'hommes travaillant dans la marine marchande. Les Philippins représentaient environ 20 % de ce total, soit presque 250 000 personnes. Pour Maruja Padre Juan, les chiffres étaient plus élevés : environ 360 000 qui, selon ses estimations, allaient tripler pour atteindre 2,16 millions ou encore 3,13 % de la population totale des Philippines, si cette estimation englobe toutes les familles de marins. Toujours d'après Maruja Padre Juan, ce pourcentage devrait encore grossir et atteindre 5 % si l'on comprend l'ensemble des pêcheurs philippins, les ouvriers des ports et les autres catégories de la main d'œuvre travaillant dans les ports du pays.

Si les estimations varient, un fait demeure immuable. La marine reste un monde dominé par l'homme. Et quand les hommes prennent la mer, quand ils montent à bord, ils laissent derrière eux leurs femmes, leur mères, leurs sœurs, leurs épouses et leurs filles.

Comment vivent ces femmes ayant un marin dans leur vie, dans leur famille ?

Voici quelques récits qui ont paru dans plusieurs éditions des lettres (newsletters) publiées régulièrement par l'AOS de Cebu (Apostleship of the Sea – Apostolat de la Mer) grâce à l'intermédiaire du Centre des marins Stella Maris, fondé et dirigé encore activement par le Père Roland Doriol, s.j. Ce Centre a vu le jour lors du don d'un certain nombre de conteneurs qui ont été recyclés pour devenir un centre d'accueil pour les marins qui prenaient la mer ou en revenaient, dans le port international de Cebu.

Si certains de ces récits ont été publiés il y a déjà quelques années, ils reflètent encore les sentiments, les joies et les peines qui habitent les femmes et les filles que les marins philippins laissent derrière eux.

Le récit d'une mère

Ce récit de Derlin Gonzaga dépeint les émotions ressenties, encore aujourd'hui, par bon nombre de mères de marins.



« Quand mon fils Dexter a fini ses études secondaires, nous envisagions pour lui une carrière d'ingénieur. En dépit des obstacles financiers, tout était tracé jusqu'au jour fatidique où un bon ami de Dexter l'a incité à postuler pour obtenir la bourse d'étude FIL-Nor, qui offrait des avantages irrésistibles. A cette époque, une carrière de marin ne faisait simplement pas partie de nos rêves les plus fous pour Dexter. Au milieu de nos hésitations, notre fils a décidé de tenter sa chance.

Dans l'attente des résultats, nous avons continué nos démarches pour la carrière que nous envisagions pour lui et l'avons inscrit dans l'une des meilleures écoles de Cebu. Une semaine s'est écoulée et nous avons alors appris que son dossier de candidature avait été retenu. C'était certainement un résultat très satisfaisant mais, quelque part, un doute subsistait.

Dexter était et reste un fils prévenant. Il a vu dans cette sélection une occasion unique d'enlever à sa famille une lourde charge financière et il a décidé d'accepter. En tant que parents, nous étions prêts à faire des sacrifices et à économiser sur tout pour payer l'école d'ingénieur, mais nous avons laissé notre fils libre de son choix ; à une seule condition cependant : si, à la fin du semes-

tre, il changeait d'avis, il ne devait pas hésiter à reprendre d'autres études. Trois ans après, il avait fini ses études qu'il avait appris à aimer.

Je n'imaginais même pas ce que j'allais vivre jusqu'au jour où Dexter s'est embarqué pour la première fois. A 19 ans, il était très jeune et c'était la première fois qu'il nous quittait. Je n'ai pu arrêter mes larmes et pendant son absence de 10 mois, je suis restée inconsolable comme si j'étais morte à l'intérieur de moi. Il était très proche de nous et j'avais perdu mon meilleur ami. J'ai trouvé la consolation et l'acceptation par la prière grâce aux conseils de nos amis. Je devais réaliser que notre fils devait poursuivre son propre rêve et bâtir son avenir. Peut-être était-ce cette voie que Dieu lui réservait.

Aujourd'hui, quatre ans se sont écoulés. J'ai appris à trouver un remède à ma solitude en regardant autour de moi et en me fixant d'autres buts. Dernièrement je me suis engagée activement dans le mouvement "Apostleship of the Sea" et je pense que Dieu m'a finalement montré le chemin du réconfort et donné la consolation auprès des étudiants et des marins en partageant leurs problèmes, les conseils et la prière. Je vois dans cet engagement une mission pour moi-même car je suis en relation directe avec la vie et le travail de mon fils.



Je sais que je verserai encore des larmes amères chaque fois que mon fils partira et des larmes de joie chaque fois qu'il rentrera à la maison.

J'ai trouvé un deuxième foyer au centre Stella Maris et ma vie y a acquis une nouvelle dimension dans mes relations avec Dieu, ma famille et mes amis. »

Le message d'une sœur

Ce récit de **Dolly Quinones**, intitulé "Le secret de l'anneau de mariage", a été publié dans la lettre d'octobre 1998 de l'AOS-Cebu.

« Les nuages ont assombri le ciel de la famille Ypil et mon propre ciel ce 10 juillet 1998. Ma belle-sœur, Arlene Ypil, m'apportait des nouvelles de mon frère Candelario Ypil qui était maître-chef sur le M/V Mathilde. Il était porté disparu depuis le 8 juillet 1998. En fait, l'agence maritime locale nous avait juste prévenus mais sans donner de détails précis.

D'après Arlene, avant l'accident, elle lui avait parlé par téléphone et ils avaient abordé le problème des versements à la banque. Ces versements étaient le principal chef d'inculpation re-

tenu contre lui car il en avait fait part à l'ITF (La fédération internationale des transports).

J'ai alors cherché de l'aide pour éclaircir l'incident. J'ai essayé d'avoir des renseignements auprès de l'agent local de Manille mais je n'ai rien pu obtenir. Seul le directeur des opérations m'a fourni quelques détails sur l'emplacement du navire. Quand j'ai appris que le bateau se trouvait à Brême, en Allemagne, j'ai contacté immédiatement le Stella Maris-Cebu et j'ai demandé au Père Doriol de m'aider à entrer en contact avec la Stella Maris de Brême, en Allemagne.

En vérité, à Cebu, le Stella Maris est toujours là pour vous aider dans les moments durs et les heures d'angoisse, spécialement pour les marins qui ont le plus besoin d'être soutenus. Quelques jours après, l'aumônier et moi-même avons obtenu des informations sur l'incident survenu à mon frère par le canal du Stella Maris de Brême. Le Père Roland m'a parlé du fax qu'il avait reçu de Brême, disant que le corps de mon frère avait été repêché dans le port de cette ville. Au début, ils n'étaient pas sûrs que ce soit lui jusqu'au moment où ils ont découvert qu'il portait un anneau de mariage où était gravé Arlene 10-21-84. Après confirmation du fait que le corps était bien celui de Larry, le Stella maris



de Brême a pris en charge toutes les démarches et s'est occupé du rapatriement du corps, y compris des bagages de mon frère.

Nous remercions le Stella Maris de Cebu et de Brême, en Allemagne, l'aumônier Mgr Bieler, les femmes de marins de Belmont, Minglanilla et de Lapulapu qui nous ont apporté leur réconfort en ces temps de peine. »

Le témoignage d'une épouse

Nenita Aris, avec la CFO (Commission for Filipino Overseas – Commission de l'Outre-Mer philippin), apporte son témoignage de femme de marin en ces termes :

« Comme le dit le vieil adage, derrière tout homme à qui sourit la réussite se trouve une femme qui lui apporte son soutien, son aide et ses encouragements dans tout ce qu'il entreprend. Cela ne voulant pas dire que plus il a de femmes, plus il a de succès !

Quand j'ai décidé d'épouser ce marin qui était mon fiancé, je n'avais pas été avertie des conséquences d'un mariage pour la vie entière avec

un homme de la mer. Personne ne m'avait prise à part pour me parler des dangers d'un amour vécu à distance ou partagé avec un absent (peut-être aussi que le cœur l'emportait sur la raison et que rien ne m'aurait fait changer d'avis...).

Après deux mois de lune de miel idyllique, j'ai été, tout d'un coup, brutalement rappelée à la réalité : j'allais passer 80 % de mon temps sans mon mari. Nous comptons vingt et un ans de mariage et nous n'avons vécu que six ans ensemble. Le retour de mon mari à la maison a toujours signifié de longues périodes d'adaptation, de re-découverte de l'autre pour les enfants comme pour moi-même.

J'ai été obligée de mûrir à toute allure comme jeune femme. Par la suite, comme mère, j'ai dû faire face à la difficulté d'assumer seule les responsabilités parentales. Les actions, les décisions, petites ou grandes, ne pouvaient pas attendre un ou deux mois ; l'établissement de la communication pouvait prendre tant de temps. J'assumais seule les conséquences des décisions que j'étais amenée à prendre pour mes enfants et pour la famille.

Le mariage avec un marin est quelque chose de particulier ; c'est à la fois une aventure et un sacrifice. Et c'est une affaire de compromis. En échange de revenus matériels, de la stabilité finan-



rière et du confort, la femme et les enfants sont privés de cette force spéciale que représente la seule présence du chef de famille. La femme ne connaît pas ces moments d'intimité que vivent les couples ordinaires, à commencer par le bonheur de partager l'arrivée d'un enfant. Combien de fois n'ai-je pas souhaité avoir une épaule où pleurer lorsque les problèmes devenaient plus compliqués !

Les rapports conjugaux doivent reposer sur une totale confiance. L'éloignement et l'absence peuvent ébranler et emporter une union qui n'est pas bâtie sur la compréhension et une pieuse confiance. Les commérages et les intrigues que connaissent si fréquemment les couples dans ce milieu peuvent détruire un cœur fragile.

La femme d'un marin doit être forte physiquement, émotionnellement et spirituellement. Jouer le rôle de la mère et du père n'est pas une tâche facile. Il faut une grande force physique pour répondre aux besoins de ses enfants et tenir sa maison. Il faut avoir une grande stabilité affective (et être résistante physiquement) pour prendre soin d'un enfant gravement malade ou d'un enfant à problèmes. Il faut surtout et avant tout être en communion avec le Tout-Puissant, avoir une foi solide comme le roc dans ce qu'il

peut faire, pour tenir bon et garder le cap jusqu'à ce que revienne le mari.

Indépendamment de notre situation, nous pouvons contrôler une chose : nos pensées. Nous pouvons choisir de nous apitoyer sur nous-mêmes ou nous pouvons rester concentrées sur notre engagement et travailler à surmonter les problèmes qui se posent quand nous sommes momentanément seules. En couple, nous pouvons travailler à la recherche de solutions en nous en remettant par la prière à la main de Dieu qui nous guide lorsque nous devons compenser les conséquences de ce célibat momentané.

J'ai toujours proclamé la promesse divine : *«Repose en Dieu de tout ton cœur, ne t'appuie pas sur ton propre entendement, en toutes tes démarches, reconnais-le et il aplanira tes sentiers»* (Proverbes 3, 5-6). »

La prise de conscience d'une fille de marin

« Auparavant, moi l'irlandaise, on m'appelait toujours "la fille à papa". J'ai toujours aimé mon père. Nous ne nous voyons pas souvent puisqu'il est marin mais chaque fois qu'il revient à la maison,



c'est la joie et nous passons ensemble des instants de grande qualité. J'ai toujours aimé ces moments mais mon père ne reste chez nous que quelques mois et il doit toujours reprendre la mer. Une fois, il n'y a pas très longtemps, mon père est resté à terre plus d'un an. Ils disaient qu'il n'allait plus repartir et, au début, j'étais ravie. Mais après quelques mois, j'ai commencé à ne plus aimer mon père. J'ai commencé à lui répondre et à faire toujours une sale tête quand il était là. Personne ne savait réellement ce qui m'arrivait ni pourquoi je devenais indifférente. Je ne me rendais pas compte que mon père pouvait être blessé par tout le mal que je lui faisais. Chaque jour, je devenais de plus en plus méchante avec lui.

Je pense que c'est parce que je ne connaissais pas du tout mon père ; depuis ma naissance, il n'avait pas beaucoup été là puisqu'il travaillait toujours à l'étranger. Je pense que j'attendais de lui qu'il soit un père très heureux, un père gentil, mais quand je l'ai connu davantage, il était différent...

Ma mère remarquait tout ce que je faisais endurer à mon père et elle était furieuse à mon égard à cause de la manière dont je le traitais.

Un jour, nous avons reçu un appel demandant que mon père retourne travailler et qu'il fasse toutes les démarches pour son vol et le reste. Il

espérait qu'avant son départ, nous pourrions tous retrouver ces moments privilégiés et nous sommes tous sortis en famille.

Ce soir-là, j'étais seule dans mon coin quand mon père s'est approché et m'a parlé. Il m'a confié combien il était blessé par mon attitude et m'a demandé quelle en était la raison. Je n'ai pas répondu à ses questions. Il changea alors de sujets et évoqua des expériences heureuses et même amusantes. Nous avons commencé à rire ensemble et je me suis rendu compte que mon père devenait un homme très attentionné et calme, mais il était trop tard pour que je lui dise combien je regrettais ce que je lui avais fait. Alors, la nuit, quand nous sommes rentrés à la maison, je lui ai écrit ces mots : *“Papa, tu vas me manquer. Je sais je n'ai pas été une fille sympa mais cela ne veut pas dire que je ne t'aime pas et que je suis indifférente.”*

Ma lettre était un peu plus longue mais je ne dis ici que ce qui était important dans ce mot. Je l'ai glissée dans son paquetage. Je ne voulais pas qu'il la lise devant moi et, le lendemain, quand je me suis réveillée, mon père était déjà parti et je ne lui avais pas dit au revoir. Ma mère m'a appelée de Manille et m'a dit que Papa était déjà parti pour le Japon ; elle a ajouté que Papa avait lu mon petit



mot et s'était mis à pleurer dans l'avion en le lisant. Je me suis rendu compte de toutes mes erreurs et j'ai appris à ne jamais demander trop aux autres, à les accepter et à les aimer comme ils sont. »

Le poème d'une fille de marin

Connie April Barrientos a 16 ans.

« J'ai demandé à Maman si je manquais à Papa... »

Elle m'a répondu : Oui, chérie, tu lui manques.

J'ai demandé à Maman si Papa pensait à moi... »

Elle m'a répondu : Oui, chérie, à chaque moment.

J'ai demandé à Maman si Papa se demandait si

j'allais bien... Elle m'a répondu : Oui, chérie, à

chaque moment et avec inquiétude.

J'ai demandé à Maman si Papa m'aimait... Elle

m'a répondu : Bien sûr, chérie ! autrement, pourquoi

travaillerait-il aussi dur ?

Maintenant je sais pourquoi Papa doit partir.

Maintenant je sais que nous lui manquons aussi.

Maintenant je sais pourquoi Papa doit travailler.

Mais je ne sais pas quand il va revenir.

Alors, j'imagine que je vais m'asseoir sur la plage

Et regarder s'il n'y a pas un bateau au large. »

Et un au revoir d'une fille de marin

Ce dernier récit nous a été raconté, comme une blague, par un second maître en retraite. Quand les rires se sont calmés, le marin est redevenu sérieux et a dit que cette plaisanterie venait d'une histoire vraie qui s'était produite entre un marin de retour de mer et sa fille.

« Un marin, de retour de mer, se précipita chez lui ; il y trouva sa fille qui avait grandi. Elle avait dans les bras la poupée qu'il lui avait envoyée d'une escale à l'étranger.

Tout ému et heureux de la voir, il lui demanda : « Bout de chou, est-ce que maman est à la maison ? »

Cet instant, il l'avait attendu. Dans ses rêves, il voyait sa fille se retourner, le reconnaître et bondir vers lui pour le serrer et l'embrasser tendrement.

Mais sa fille ne s'est pas retournée ; elle l'a regardé mais elle ne s'est pas précipitée pour l'embrasser.

Et l'explication vint avec la réponse : « Non, Monsieur, maman fait les courses avec mon papa » •



Sur les quais de Fos et de Marseille

Diacre permanent depuis 32 ans, Bernard a navigué comme graisseur à bord pendant de longues années. Il est maintenant en équipe de partenaires PO retraités de Marseille, chargé par la Communauté Mission de France et la Mission de la Mer de rencontrer les marins les plus défavorisés.

par Bernard VINCENT

*Dans ces immenses déserts de port
Grignotant de minuscules villages,
Mon village, ce sont les quais
Au pied de cette Camargue et de la Crau,
Et mon Eglise, ces navires, ces coupées,
ces réfectoires,
Dans la beauté de la Provence.*

Tous les jours, pour le moment, la plupart des navires sont nouveaux, mais quelques-uns, la minorité, reviennent régulièrement.

J'ai choisi de donner la priorité aux marins qui ne peuvent venir au "seamen's club" ni contacter une église-bâtiment, aux marins qui sont



les plus loin des villes et du Foyer des marins. J'ai choisi d'être avec les plus pauvres, les plus exploités, ceux du bas de l'échelle. C'est pourquoi ma priorité va vers les marins qui ne restent que 4 heures (chargement de rouleaux de ferraille à la Sollac), ou bien que 6 à 8 heures, tels les marins des transporteurs de conteneurs, des supertankers (pétroliers), des transporteurs de voitures, de certains gaziers et autres "tankers", ou encore 10 à 11 heures d'escale pour ceux des paquebots de croisière.

En les écoutant et en les regardant...

Certains me disent, tel ce cuisinier philippin : « *4 heures à quai en France, 4 heures en Espagne ! J'en ai assez de cette vie ; je ne peux sortir* ». Son horizon, des rouleaux de ferraille partout, sur le navire, sur le quai... Son officier ukrainien passerait des heures à discuter dans ce minuscule réfectoire. Peut-être pour lui, est-ce une bouffée d'air ou autre chose avec le temps ? Pour le moment, on se regarde, on s'écoute ; une amitié se crée.

Ce copain officier grec, sur le quai, après la saison touristique, de me dire : « *J'ai mal partout, je suis très fatigué, je veux débarquer, mais je suis obligé de rester encore un mois à la demande de la compagnie.* » Nous nous connaissons de longue date. Je pense que c'est un des rares catholiques dans ce monde grec orthodoxe. Le vrai marin cache ses sentiments, ses souffrances ; nous sommes durs au mal.

Les fêtes de Noël approchaient, un bon nombre allaient partir chez eux ; Noël avec les siens, c'est formidable. Ce philippin n'en finissait pas de me poser des questions, de poser les mêmes questions. Peut-être voulait-il connaître mon honnêteté, ma fidélité ? Et à la fin seulement, il me tendit la main : je m'appelle Aramon. Nous commençons à être amis...

Ce petit navire turc allait partir, pissant la pauvreté et la propreté de partout ; il chargeait du blé dans ce désert. Il y a plusieurs déserts à Fos, dans cette beauté du désert de la mer, de la Camargue et de la Crau, différentes facettes de cette merveilleuse Provence. Je n'osais pas manger avec eux ; par la suite, je m'aperçus qu'ils formaient une seule famille. Alors, à la fin, j'ai accepté leur



offre : pas de viande, pas de poisson. Dans l'amitié la plus totale, je me trouvais l'un des leurs. Sans doute, tous musulmans, dans la ligne la plus profonde de l'hospitalité musulmane et du Coran. Je me rappelais un de mes passages à Alexandrie, un soir de Ramadan, entrant dans un café : trois tables m'invitaient pour fêter leur joie.

*Dans ces déserts immenses de port
Grignotant de minuscules villages,
Mon village, ce sont les quais
Au pied de cette Camargue et de la Crau,
Et mon Eglise, ces navires, ces coupées, ces réfectoires
Dans la beauté de la Provence.*

Ayant beaucoup d'amis avec qui j'avais navigué, j'ai voulu aller aux Philippines pour connaître leur vie de famille, leur environnement, et j'ai voulu apprendre le "tagalo". Le jour de la commémoration de la fête de l'Indépendance, j'ai envoyé une carte postale à ceux avec qui j'avais navigué en dernier. De retour au pays, de retour sur ce paquebot, dans un réfectoire bondé de monde, ce fut une explosion de joie. Je n'en revenais pas après une simple carte... Le Philippin est très sensible au moindre geste d'amitié. Ensuite, certains

de ces mêmes copains de me dire : « *Si tu reviens chez nous, tu logeras à la maison et tu pourras perfectionner ton tagalo* ».

On ne travaille pas seul ; c'est toujours avec d'autres, ici comme dans le monde entier. Je monte sur un bateau grec, me présentant au nom du "seamen's club". Ce marin grec inconnu pour moi, Eleussis, qui connaissait notre club ou peut-être d'autres foyers, fut tout heureux lorsque nous avons commencé à parler de son pays et en grec. Je ne sais pourquoi, à la fin de la conversation, lui aussi m'invita à aller chez lui et me donna son numéro de téléphone.

*Dans ces déserts immenses de port
Grignotant de minuscules villages,
Mon village, ce sont les quais
Au pied de cette Camargue et de la Crau,
Et mon Eglise, ces navires, ces coupées, ces réfectoires
Dans la beauté de la Provence.*

Ils hésitent, ils regardent ; ils ont tellement été roulés dans leur vie de marin ! Et tu leur apportes le journal ukrainien, le journal russe, indien ou chinois, bref, écrit dans leur langue. Les



voici heureux d'avoir des nouvelles de chez eux, ne serait-ce que de savoir le cours du dollar. Puis, tu leur proposes un transport gratuit au supermarché. Ils hésitent. Tu ajoutes alors : c'est pour vous changer les idées, voir autre chose, parler avec d'autres, voir des familles, des enfants... Tous ont compris ; inutile de faire de grands discours.

Après cela, tu leur donnes, sur un auto-collant, le numéro de téléphone du club pour une aide sous toutes ses formes, et tu leur proposes des cartes de téléphone. Le bonheur ! Dans 5 minutes, ils seront "à la maison", près de leur épouse, des enfants qu'ils vont réveiller... au moment de Noël ! J'ai vu alors un jeune – le seul à être sorti – faire un kilomètre dans ce désert de boîtes à conteneurs pour trouver le "seamen's club" et la cabine de téléphone ; 1 km au milieu du va et vient incessant des camions et des engins haut sur pattes qui, à 30 ou 40 km à l'heure, vous arrivent dessus sans prévenir.

Un jour, avec un chef mécanicien indien, dès le départ nous nous sommes sentis en amitié ; il y a des personnes ainsi... « *Quel âge as-tu ? Et vous ? Ecoute bien, me dit-il, entre marins, il y a une compréhension profonde* ». Et le voici lancé : « *Autrefois, la navigation était très intéressante ; on restait*

plusieurs jours dans un port et l'on pouvait plus facilement sortir. A présent, c'est un nouveau chant : demain, out ; demain, il faut reprendre la mer... Et à la machine, à la moindre fuite, à la moindre montée de température, on m'appelle : "Chef, par ici, chef, par là !" . Toujours sur le qui-vive ; cette tension est fatigante... » Ce qui ne l'a pas empêché de me parler de son désir de construire des maquettes de navires. Tout cet échange, en descendant la coupée !

*Dans ces déserts immenses de port
Grignotant de minuscules villages,
Mon village, ce sont les quais
Au pied de cette Camargue et de la Crau,
Et mon Eglise, ces navires, ces coupées, ces réfectoires
Dans la beauté de la Provence.*

Après un long partage ensemble, fait de haut et de bas – je lui réparais et entretenais ses machines de pâtisserie à la cuisine – ce philippin est venu s'asseoir près de moi au réfectoire. (Sur ce paquebot, avec la susceptibilité des officiers français arrivant du Mermoz et de la Cie Paquet, je suis obligé de me tenir au réfectoire). Quel bonheur ! En sirotant un verre de café au self-ser-



vice ouvert toute la journée, je vois passer presque tout le navire. Et longtemps après, il me parlait encore de ses problèmes : « *il faut faire attention aux copains et aux officiers ; demain, on peut être sur les listes noires et ne plus trouver d'emploi sur un navire* ». Et nous voilà partis tous les deux pour engager une action syndicale avec ITF, le syndicat international des transports. A présent, avec les conditions qui se dégradent d'une année à l'autre, il perd 250 dollars. Ces paquebots sont sous contrôle ITF avec un certificat bleu, leur imposant de bons salaires pour les postes de pont et de machines. J'ai admiré sa détermination et sa confiance en moi, de même que sa confiance dans le "seamen's club" et dans ITF. Mais attention au résultat ; il nous faut sortir vainqueurs. Car sa confiance en nous et son amitié avec nous sont en jeu, et cela rejaillira sur ses autres copains.

Un indien de Goa m'a demandé, un jour, les adresses d'ITF ; je pressentais qu'il avait des problèmes. En les lui fournissant devant d'autres de Goa, avec discrétion pourtant, j'ai eu la surprise de voir ses copains réagir un peu violemment. J'ai compris que le groupe avait une importance pour lui et surtout, qu'ils tenaient avant tout à préserver leur emploi. L'intervention d'ITF pou-

vait les dévaloriser, eux et leur pays, avec le risque de trouver difficilement un travail par la suite. Là encore, nous n'avons pas été assez discrets.

*Dans ces déserts immenses de port
Grignotant de minuscules villages,
Mon village, ce sont les quais
Au pied de cette Camargue et de la Crau,
Et mon Eglise, ces navires, ces coupées, ces réfectoires
Dans la beauté de la Provence.*

Une autre fois, nous nous sommes retrouvés au pied d'un supertanker avec un autre minibus, lui s'affichant protestant, distributeur de bibles à bord. Nous voilà 50 ans en arrière, quand chaque Eglise avait son minibus pour visiter les navires. Et je découvrais par la suite que, si certains marins demandaient la Bible pour orner leur bibliothèque, d'autres en avaient absolument besoin comme soutien pour leur vie et ils nous demandaient comment, tous les jours, ils pouvaient arriver à prier à partir de la Bible.

C'est en visitant la cuisine avec sa vingtaine de cuisiniers qu'un pâtissier philippin et un préparateur de soupes hondurien, puis un steward cubain au petty-mess, me demandèrent à leur tour la



bible. Et c'est un autre de Goa qui me disait que tous les quatre jours, ils se réunissaient pour lire la bible et prier. Je leur proposai l'Eucharistie.

En plein réfectoire, un cuisinier voulait que je contacte un pasteur pour un service à bord. Mais le capitaine, après avoir refusé le prêtre et le diacre, proposa d'organiser la messe à l'extérieur du navire, dans une église.

Tout un groupe d'indiens, après un repas pris ensemble, nous demandèrent de prier pour eux. Un autre, un jeune, à diverses reprises, cherchait à parler et après plusieurs rencontres, il dit : « *Priez pour moi, je prie pour vous* ».

Certains, dont deux stewards philippins, donnent l'impression, dans la discussion avec un prêtre ou un diacre, qu'ils veulent aller plus loin, se mettre davantage sous la protection de Dieu. Etant en permanence sous le poids d'un tas de contraintes, ils ont un besoin vital de Dieu. Et là, il y a quelque chose qui nous dépasse...

Un grand nombre d'entre eux, même dès les premiers contacts, attendent quelque chose de nous, ou quelqu'un.

L'Eglise est là, dynamique, présente, faite de jeunes.

Dans certains réfectoires, il y a l'image du Christ et de la Vierge Marie ; le chapelet pend le long du mur. Parfois, on voit de longues phrases de la Bible; de temps en temps : « *donne-moi l'image du Christ* ». Et lorsqu'ils se penchent, tu découvres le chapelet autour de leur cou ou bien un scapulaire.

*Dans ces déserts immenses de port
Grignotant de minuscules villages,
Mon village, ce sont les quais
Au pied de cette Camargue et de la Crau,
Et mon Eglise, ces navires, ces coupées, ces réfectoires
Dans la beauté de la Provence.*

Au pied d'un gros paquebot – 5 000 personnes, 2 200 marins – je n'ai parlé qu'à deux policiers indiens, à une animatrice canadienne et deux Philippins... Savoir rester là de longs moments dans le froid, au pied de la coupée, être à la fois près d'eux et près de Dieu.

Samedi, dimanche, très peu de circulation entre les quais. Dans la voiture, on roule tranquillement, l'esprit dégagé, au contact de la Camargue et de la Crau. On va vers l'essentiel. Et parfois, dans le réfectoire de l'équipage, on est seul, attendant la



fin de leur travail. Occasion de reprendre des forces dans le silence, le ronronnement du moteur ; on fait le vide en soi, on se rencontre sur l'Unique...

Pendant le week-end, tout le monde, en bon méditerranéen, veut prendre ses 48 heures de repos. Et on est seul au pied du club. Plus loin, c'est la ronde des engins et la navette des conteneurs. On attend dans le soleil, le froid, une certaine solitude... on est près de l'Éternel.

Tout en soi doit être aux marins ; ils le sentent très vite, du haut jusqu'en bas. Alors, très rapidement, le ton bourru, la mine rébarbative, le rire moqueur s'estompent. Ils sentent que dans leur vie agitée il y a autre chose, un Autre. Cela nous demande la transparence à Dieu, malgré notre allure, nos défauts, notre vieillesse...

Et pour aller plus loin, il faut beaucoup d'amitié et de confiance, beaucoup de temps et de patience. Aller à leur rythme... Il faut être dégagé de tout souci pour être tout entier présent à eux, dans la rapidité de l'escale, lors d'une entrevue dans une coursière ou d'une simple poignée de main. Dans ce va et vient de navires et d'humains, il est difficile de retenir un nom. Alors, j'invoque sans cesse l'Esprit pour retenir un visage.

Cela demande de savoir prendre du recul, d'avoir des temps morts où l'on refait le plein, des moments où l'on se met face à face avec Dieu. Plus on est centré sur Lui, plus tout notre être est dans l'attente et l'accueil de l'autre, libre de tout souci pour rester réceptif. •



JONAS DEMEURA DANS LES ENTRAÎLLES DU POISSON
TROIS JOURS
ET TROIS NUITS .

Illustration de
Louis Fontugne



La Mission de la Mer

Robert Gaborit est prêtre du diocèse de Luçon. Il est depuis deux ans, secrétaire de la Mission en monde maritime et accompagne avec son Comité épiscopal, le mouvement d'action catholique du monde de la Mer dans sa réflexion et son action.

par Robert GABORIT

La Mission de la Mer dans sa réalité française n'a pas l'éclat des grands mouvements apostoliques. Elle est petite mais s'adresse à un monde très spécifique, celui de la mer, ouvert en permanence sur l'immensité de l'océan et donc sur les grands courants qui traversent la terre.

La Mission de la Mer est un organisme d'Eglise rattaché à l'Apostolatus Maris qui est lui-même lié à la Pastorale des Migrants, chapoté à Rome par Monseigneur Hamao, archevêque japonais. La délégation française a eu l'occasion de le rencontrer à Rio de Janeiro, lors du congrès mondial début octobre 2002. Thème : la mondialisation.

Au plan international l'Apostolatus Maris se tourne plutôt vers la marine de commerce. Cependant plusieurs pays s'intéressent aussi et de plus en



plus à la pêche : le sud de l'Inde, l'île Maurice, l'Espagne, la France, etc.

Comment définir la Mission de la Mer en France ?

Elle se présente à la fois comme une association loi 1901 avec environ 280 cotisants (et des sympathisants chrétiens ou non). Elle se définit aussi comme un organisme d'Eglise avec un comité épiscopal présidé par Monseigneur Molères, évêque de Bayonne, promoteur de l'Apostolatus Maris et membre du conseil pontifical pour la pastorale des migrants.

Cet organisme d'Eglise est-il un service ? (comme le service des malades dans les hôpitaux)

Oui et non. La Mission de la Mer pourrait être qualifiée de service d'Eglise lorsqu'elle s'investit dans l'accueil des marins étrangers (toutes races, cultures, religions) qui sont nombreux à fréquenter les grands ports français (foyers d'accueil, visiteurs de bateaux). Ces activités se sont largement développées ces vingt dernières années. Des chrétiens du monde maritime sont partie prenante de réseaux

d'accueil des marins en lien avec d'autres églises ou d'autres associations (FAAM : Fédération des Associations d'Accueil de Marins). Et que dire de ces équipages abandonnés qu'il faut soutenir moralement et matériellement pendant de longs mois voire des années, en partenariat avec des associations humanitaires, le CCFD, le Secours Catholique, etc.

Cet organisme d'Eglise est-il un mouvement d'action catholique ?

Pas dans sa totalité mais la Mission de la Mer reçoit la réflexion de deux équipes d'ACOM (Action Catholique Ouvrière Maritime) situées dans la région Bretagne.

Cet organisme d'Eglise est-il une aumônerie de la Mer ? (comme la Mission Catholique de France qui coordonne les aumôneries d'étudiants)

Oui en partie. Dans les ports de pêche surtout, des groupes animent des réflexions humaines et chrétiennes. Ces aumôneries de port jouissent souvent d'une reconnaissance dans le milieu.

Elles sont de plus en plus prises en charge par des laïcs (ou diacres) et se manifestent lors de naufrages ou de drames, par leur proximité des gens de mer et de l'Eglise locale.



Notons enfin que des temps de réflexions (style aumônerie d'étudiants), en lien avec la Jeunesse de la Mer, sont proposés aux élèves de plusieurs écoles d'Hydro qui forment les officiers.

La Mission de la Mer : écoute des hommes, présence d'Eglise

L'Eglise écoute la Mer

La Mission de la Mer est donc difficile à définir. Disons avec notre évêque, le Père Molères, que cet apostolat maritime ressemble à un coquillage que l'Eglise peut coller à son oreille pour écouter la mer.

Voici un exemple qui illustre cette définition quelque peu poétique : lors du naufrage du "*Prestige*" et de la pollution qui a suivi, l'évêque de Bayonne a pu très rapidement rédiger un texte percutant, bien documenté et co-signé par l'évêque espagnol de l'Apostolado del Mar et par l'évêque portugais de l'Apostolado do Mar (les trois pays concernés par la catastrophe écologique). Les évêques ont rédigé ce texte « *La mer n'est pas un dépotoir mais un don de Dieu* », parce qu'il existe à l'Apostolat de la mer une écoute permanente des

matelots, officiers et portuaires bien au fait des problèmes maritimes les plus concrets.

L'Eglise écoute aussi la pêche

Cette profession se sent aujourd'hui menacée. En vingt ans, nous dit le journal *Ouest-France* (11 juillet 2003), la flottille a perdu la moitié de ses navires en France et il reste 29000 marins pêcheurs qui ne produisent pas assez pour la consommation du pays.

La maîtrise des stocks et les dispositions européennes exigent des pêcheurs un important changement de mentalité : il s'agit de pêcher mieux plutôt que de pêcher trop. Mais on trouve encore des hommes qui savent se battre pour faire respecter leur mode de vie et leur profession, des jeunes qui ont la "*vocation*" et des esprits qui évoluent plus vite qu'on ne le croit. C'est ainsi que pour la première fois cette année, des pêcheurs ont fait face à la pollution du "*Prestige*" en Espagne et en France pour protéger leur lieu de travail : la mer.

Alors que des accrochages se produisent encore au large entre pêcheurs espagnols et français, l'apostolat de la mer de nos deux pays reste un lien et tente des rapprochements.



Un effort de dialogue s'effectue aussi au sein des associations de femmes de marins en France et en Espagne. Elles se rencontrent depuis longtemps et gardent des relations fortes avec l'Eglise.

La Mission de la Mer, présence d'Eglise au monde maritime

Elle a démarré il y a cinquante ans, précédée par la JMC (Jeunesse maritime Chrétienne), ancêtre de la JM qui existe toujours et qui reprend souffle. A l'origine, la MdM était essentiellement l'affaire des prêtres : les Franciscains à Boulogne, les prêtres de la Mission de France tournés dès l'origine vers le travail à bord. La Mission de la Mer ne saurait assez rappeler ce qu'elle doit à ces hommes du large ou des terres australes. Certains membres du clergé diocésain ont, par la suite, suivi ce chemin. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'un prêtre navigant (Guy Pasquier). Comment assurer l'avenir ?

Mais des laïcs ont pris des responsabilités à tous les niveaux : le président, les régionaux car la MdM est régionalisée et très à l'écoute de la vie de ses quatre régions. En effet, s'il y a partout la mer, les cultures se révèlent très typées : un Breton n'est pas un Méditerranéen, un Basque ne peut se con-

fondre avec un Boulonnais. Chacun a sa manière de vivre la mer, d'assurer l'accueil des navigateurs étrangers, d'être chrétien à travers sa culture et ses relations humaines.

Et la Mission de la Mer poursuit donc son chemin discrètement mais toujours au cœur des grands problèmes internationaux. La mondialisation, nous connaissons depuis trente ans. Elle a produit les bateaux à pavillon de complaisance, de nombreuses déréglementations, des catastrophes écologiques mais grâce à elle, des marins du tiers-monde ont trouvé un emploi. Roland Doriot, jésuite breton, longtemps navigant et aujourd'hui basé à Cebu (Philippines) le dirait mieux que quiconque.

A l'écoute de ce monde maritime qui bouge, notre mission principale se situe autour du respect de l'homme de la mer dans sa dignité, son travail, sa culture, sa religion.

Notre thème de réflexion pour l'année 2003-2004 : *Quelle est notre vocation de baptisés ? Quelle place tenons-nous dans le monde de la mer ?* Il aboutira à un rassemblement prévu à Lourdes à l'Ascension 2004. A cette occasion nous voulons, cette année, collecter des faits vécus pour écrire "*l'Evangile de la mer*" pour notre temps. •



Les poissons alertent les humains

**Mikel est prêtre.
Il fait partie de
la Mission de la Mer
en Pays Basque.
Il est le directeur
et le rédacteur
de la publication
Altxa ! Mutillak.**

par Mikel EPALZA

Pourquoi est-ce vital de respecter l'océan ?

« La personne qui n'entretient qu'une relation d'argent ou de plaisir immédiat avec l'océan n'aura aucun état d'âme au moment de vider les poubelles par dessus bord ou d'y verser les eaux usées de toute une vallée, via la rivière. Celle ou celui qui connaît la mer, qui la pratique, qui a une relation personnelle avec elle, la respectera autant que son propre jardin, qu'il soit marin, pêcheur professionnel ou amateur, navigateur, retraité de la marine, plaisancier, surfeur, nageur, rameur ou "voileux"... Personne n'a l'idée de déverser un bidon d'huile de vidange sur les plantes de son potager ; le faire en mer lui paraîtra tout aussi grave et inacceptable. »



On ne peut exiger d'aimer la mer ; on se doit par contre de rappeler à tout être humain, qu'il soit de la montagne ou de la côte, qu'elle est essentielle à la vie de notre planète: la souiller c'est souiller l'humanité. A ce titre, nous avons le droit d'en jouir à volonté mais aussi le devoir de la protéger.

La mer est un Bien Universel, le poumon de l'humanité qui offre les 2/3 de l'oxygène atmosphérique de la planète. Elle n'est pas en trop, elle forme 75 % de notre globe. C'est de la mer qu'a jailli la vie! Si l'organisation de la vie au sein même des océans est menacée, l'humanité est en perdition ! Elle est un grenier, une source de vie, une "mère" nourricière pour la plus grande partie de l'humanité (23 % des protéines du globe). Elle permet à 200 millions de personnes (chiffre FAO) de vivre de la pêche et de la filière du poisson. Grâce à elle, les êtres humains peuvent régulièrement échanger de la nourriture, des biens : 80 % du trafic international se fait par mer.

Grand espace de liberté et de communication, facilitant les échanges entre civilisations et peuples depuis que le monde est monde, elle est fragile et belle, sollicitant des hommes non pas une attitude de rapaces ingrats ou de prédateurs sauvages mais un comportement digne et responsable, une sorte d'alliance profonde, de génération en génération. L'enfant, le jeune, l'adulte

ont besoin de ces espaces naturels, vastes et propres, ces berceaux de l'humanité, qui leur donnent le goût de vivre et de grandir, le plaisir et l'envie d'exister en vérité, sans drogues, sans artifices, simplement, naturellement.

Comme le désert ou la montagne enneigée, comme la forêt ou les grands lacs, le grand large est une école de vie, un lieu de "spiritualité" où le marin apprend la beauté et la difficulté, l'humilité et la grandeur, la fraternité et le courage, la simplicité et la vérité sur soi et sur les autres. « Si tu veux apprendre à prier va en mer ! » dit un proverbe breton.

Il y a 4,7 milliards d'années la planète terre naissait. Il y a 3,8 milliards d'années apparaissaient les premières algues marines. Il y a 450 millions d'années nageaient les premiers poissons ; 150 millions d'années, volaient les premiers oiseaux. Les premiers hommes firent leur entrée il y a 3 millions d'années. A peine il y a 10 000 ans, surgissait de terre la première agriculture !

En 100 ans, l'homme a fait des découvertes magnifiques permettant de sauver des vies, de scruter l'espace et l'infiniment petit. En 100 ans, l'homme a aussi fait plus de dégâts à la flore et à la faune, à l'air, à la terre et à la mer que durant toute l'histoire de l'humanité ! Saura-t-il vivre autrement ? Comment progresser sans nuire ? Tel est le vrai défi de ce 3^e millénaire.



La réponse nous appartient : elle est à portée de nos mains, elle est dans notre conscience et surtout dans notre capacité de résistance active ! Demain les enfants pourront continuer à faire des châteaux sur le sable mouillé et les jeunes mousses prendront la mer pour exercer le noble et beau métier de pêcheur ! Déjà ce printemps, deux cigognes sont venues pondre au bord de l'Adour. L'espoir d'une terre et d'une mer propres n'est pas perdu. »

Telle est la dernière page du livret de 72 pages, intitulé "Les poissons alertent les humains", constituant le numéro 7 de la revue des jeunes pêcheurs du Pays Basque "Altxa Mutilak" (debout les gars).

Genèse de la plaquette : d'où je parle ?

▪ Embarquements

Prêtre du diocèse de Bayonne depuis 30 ans, j'ai commencé mon apostolat auprès des marins pêcheurs en embarquant comme matelot en 1965, puis en 1973, le lendemain de mon ordination. Après 13 années passées en paroisse, au coude à coude avec l'ACE, le GREPO, l'ACO,

la JOC... en 1985, je réponds à l'appel de la Mission de la Mer, je reprends le ciré et les bottes pour rejoindre mes camarades de la mer sur divers navires de pêche durant presque 10 années. Cet hiver je suis allé en mer pour ramasser la "m....." du "Prestige", avec les pêcheurs, à l'aide d'un tamis. Ce temps d'embarquement et de travail a été et demeure un temps de fondation, d'amitié, un temps où la mer façonne l'homme et le prêtre, un temps où on apprend la grandeur des matelots, vrais seigneurs en mer, maîtres en humanité, en espérance, en ténacité, en fraternité.

L'objectif de la Mission de la Mer est bien de permettre aux femmes et aux hommes du monde maritime de lire l'évangile déjà en actes, de révéler un Jésus les pieds dans l'eau, d'écrire aussi de nouvelles pages d'évangile avec les larmes des tragédies, des naufrages, avec le pain et les poissons du partage, à partir des défis et des combats pour humaniser les métiers de la mer. A cet effet, j'ai pris ma part pour créer un dialogue entre hommes de la mer au-delà des métiers et des frontières (je parle basque, espagnol, français et un peu anglais), pour soutenir les jeunes pêcheurs, les femmes de marins et les veuves, pour fonder des associations dont celle qui a permis le lancement



du foyer des marins en escale au port de Bayonne, Escale Adour.

■ Combats avec les jeunes contre la pollution

Concernant la pollution, j'ai eu à vivre de réelles conversions. Comme matelot-cuisinier sur les navires, je faisais comme les copains ; je rejetais tout par dessus bord : huiles usées, boîtes de conserve, bouteilles en plastique, tétrabriques etc.. A bord, il n'y avait aucune poubelle. Notre objectif était de remplir les cales à poissons, de travailler en prenant soin de la sécurité, de s'entraider. Et puis, avec l'association des jeunes pêcheurs de la Côte Basque Itsas Gazteria (Jeunesse de la Mer), fondée en 1990, association jumelée à Jeunesse de la mer, il y a eu un autre regard sur l'océan, notre mère nourricière, un regard responsable.

En 1991, une enquête sociologique, "Jeune pêcheur, qui es tu ? et que veux tu ?", fut réalisée par nous mêmes, sur tous les ports de France et du Pays Basque : Ondarroa, Pasajes, St Jean de Luz-Ciboure, Arcachon, La Rochelle, Les Sables d'Olonne, Ile d'Yeu, St Gilles, Croisic-La Turballe, la Bretagne, le Nord, La Normandie, La Méditerranée... plus de 400 jeunes de la pêche

y ont exprimé le souhait d'une mer plus propre. Un jeune matelot du port de Ondarroa nous a alertés, en 1995 : « *c'est toujours les mêmes saloperies qu'on ramasse dans les filets et qu'on rejette de nouveau pour les retrouver !* ». Et voilà l'opération transfrontalière, "Déchets à Quai", lancée par les jeunes de plusieurs ports basques avec l'aide du Gouvernement Basque et de la Région Aquitaine.

On allait vers l'inconnu. Ce fut une révélation : les poches poubelles qu'on distribuait aux bateaux revenaient de mer, pleines de détritrus ! Enfin, les pêcheurs se mettent à prendre soin de l'océan. Une vraie révolution ! Les prédateurs transformés en "éboueurs de la mer". Il n'y a aucune honte à cela, bien au contraire, il y a comme une dignité retrouvée, celle de devenir partenaires d'une mer plus propre. En pleine "guerre du thon", ou "guerre de l'anchois", voilà des hommes des deux côtés de la frontière unis par une même tâche !

De 1996 à 1998, un jeune de l'association Itsas Gazteria, de Ciboure, Jean Philippe fut payé pendant deux ans pour étendre cette opération à tous les ports de l'Aquitaine (1 000 pêcheurs), alors que Jokin, jeune marin de Orio (Guipuzcoa, province basque), le faisait pour le

Pays Basque Sud, 4 000 pêcheurs. Nous avons travaillé main dans la main. Actuellement, c'est Laurent, jeune pêcheur, handicapé suite à un accident en mer, au chalut, qui est embauché par l'association des jeunes pêcheurs, avec financement du Conseil Régional d'Aquitaine pour déployer l'opération "Déchets à quai" de Hendaye à Arcachon. Le Comité local des Pêches prendra la relève pour son emploi.

De ce travail direct sur les ports et sur les navires a germé une pratique collective et personnelle : des matelots à bord se sont mis à respecter l'océan, à donner l'exemple, à changer leurs habitudes. Il fallait rendre compte, expliquer aux "terriens" cette révolution silencieuse. Le marin est un manuel ; en mer, il se tait, il travaille, il n'aime pas parler de ce qui se passe au large. Il m'a fallu laisser le ciré pour leur donner la parole, à eux et aussi à tous les acteurs d'une mer plus propre... cela a donné un numéro spécial "*Les poissons alertent les humains*", de 72 pages en couleur, en format de poche, financé à 50 % par les pouvoirs publics et 50 % par les sponsors privés. Au total, 60 000 exemplaires ont été diffusés, dont 40 000 gratuitement à tous les collégiens (de la 6^e à la 3^e) du département 64 (Pyrénées atlantiques) et du

sud des Landes. La Mission de la Mer Sud Ouest, la Jeunesse de la Mer et le diocèse de Bayonne ont participé au financement.





Contenu de la Plaquette : "Les poissons alertent les humains"

■ La pollution de la mer est très préoccupante

En plus de la pollution continentale, les navires rejettent 5 millions de tonnes de déchets à la mer par an, sans compter les mille millions de tonnes d'hydrocarbures des dégazages, les millions de tonnes d'eaux polluées des eaux de ballastage, les marées noires qui constituent à elles seules plus de 5 % de la pollution marine et la pollution la plus grave et la plus cachée : les déchets nucléaires. Chaque année, les activités des êtres humains sont la source d'un rejet de 7 milliards de tonnes de gaz carbonique (64 % proviennent des pays industrialisés, principalement USA et Japon), dont 5 % viennent grossir le couvercle de la "serre atmosphérique" et 2 % se retrouvent en mer. Il est prévu une augmentation de rejets de gaz de près de 40 % d'ici 2008 ! **Tout cela est une authentique folie** qui ne semble pas s'arrêter là !

■ Replacer l'homme à sa place

« *Crois-tu qu'un jour on connaîtra une planète sans pollution ?* » Cette question que m'a posée un

élève de cinquième résume la grande inquiétude des générations montantes. Ils sont inquiets car ils assistent directement ou indirectement par les médias à une cascade de catastrophes, de marées noires, de dysfonctionnements de la nature. Ils sont sensibles au respect des animaux, émerveillés devant la beauté de la nature. Ils attendent la réponse à cette question : quelle humanité préparons-nous par nos choix de vie ? Pour quand une civilisation non coupée de la Nature mais en harmonie avec elle ?

Il est urgent de descendre de notre piédestal et de nous remettre à notre place en tant qu'homme : maillon de la chaîne de la vie et non maître absolu, ayant droit de vie et de mort sur les écosystèmes... Connaître et sauver les écosystèmes, protéger la Biodiversité dans laquelle s'inscrit l'être humain est un acte humanitaire capital, un mouvement de spiritualité que les orientaux ont toujours compris mais que les occidentaux n'ont pas encore intégré dans leur vision. En réhabilitant la planète, c'est aussi l'homme qui se remet debout... Ce combat mené par toute une mosaïque d'ONG et d'associations génère une solidarité de destin qui donne un nouveau sens aux humains de notre troisième millénaire.



Ce regard nous pousse à retrouver le Dieu de l'Alliance

« Une erreur dans notre compréhension de la Création sera certainement l'origine d'une erreur dans notre compréhension de Dieu. » St Thomas d'Aquin.

« Les trois grands monothéismes ont scandaleusement oublié, dans leur spéculation comme dans leur morale, le sort de l'animal. » Théodore Monod.

La plaquette n'aborde pas ce sujet mais cette recherche sur la pollution secoue également ma foi chrétienne, nourrit ma prière. Comment proclamer : « Je crois en Dieu *CREATEUR* du ciel et de la terre » et laisser la main de l'homme mettre en péril la création, comment rester inactifs ? Le baptême nous engage à renoncer au mal. La foi conduit à une pratique écologique bien comprise, et celle-ci alerte notre conscience humaine et religieuse. Avec les sacs poubelles à la main, j'ai souvent pensé à l'appel du Christ : « *Rassemblez les restes !* ».

■ L'Arc-en-ciel et les trois alliances

• **Arche de Noé. L'alliance de la solidarité.** Dans sa première révélation, Dieu veut sauver

l'arche de Noé des eaux du déluge. Dieu parle à la conscience humaine à travers la Nature. Le monde ne nous appartient pas, il nous est confié par Dieu qui fit la mer et vit que cela était bon. La Nature est un Don de Dieu qui invite à dire merci au donateur. Dans ce sens, on peut considérer le travail des personnes luttant pour le respect de la mer, de l'environnement, des espèces, de l'air, mer, rivières... comme un authentique chemin d'alliance naturelle. La mer est le Temple de Dieu, en prendre soin c'est se rapprocher de Dieu.

Le rameau d'olivier est le symbole de ce mouvement, symbole de la Paix. Signe des temps de ce troisième millénaire qui incite à retrouver avec les autres religions un terrain d'entente pour impulser une sagesse, une spiritualité de la Vie, en partenariat avec les athées, les agnostiques, les croyants, car toute l'humanité est embarquée dans le même navire où toutes les espèces sont sauvées.

• **Moïse et la Mer Rouge. L'alliance de l'éducation.** Dieu est celui qui parle à son Peuple, qui par Moïse lui propose une Voie, une Loi, une Education. « *Qu'as tu fais de ton frère ?* » est le rappel incessant de Dieu à travers les pro-



phètes. Le mémorial de la traversée de la Mer Rouge est le gage de l'alliance avec Dieu qui offre des règles universelles de vie en vue de la "Terre Promise".

Face aux nouveaux "dieux" du libéralisme, aux "veaux d'or" du profit, plus que jamais, les hommes ont besoin d'une discipline, d'une loi commune, d'un Dieu, Père de tous, qui nous fait entrer dans une histoire de salut et non une histoire d'anéantissement. La foi nous rappelle qu'on ne peut pas faire tout ce qu'on veut, qu'il y a des limites et des règles.

L'ordre international doit être réajusté sur le Bien Commun et non soumis la Loi de la Jungle, la Loi du Plus Fort.

L'Arc-en-ciel est le symbole de la présence divine. Les psaumes ne cessent de chanter les merveilles de la Création qui rentre dans cette histoire du salut.

• **Jésus-Christ. L'alliance de l'engagement.** Il est Celui qui donne sa vie pour libérer les hommes et ouvrir avec eux, au nom de Dieu, un chemin d'amour. Son évangile nous invite à considérer la supériorité de l'homme sur la nature non comme une supériorité de puissance de mort, mais une supériorité de service de la

vie, celle de tous les frères humains, celle de tous les éléments de la biodiversité. « *Je suis venu pour qu'ils aient la Vie, la vie en abondance.* » Ainsi, restaurer la ressource, rendre la mer propre, c'est ouvrir un chemin d'alliance avec le Ressuscité, celui qui a choisi ses premiers apôtres parmi les hommes de la mer, celui qui a loué les oiseaux et multiplié les poissons. Œuvrer pour un meilleur environnement, c'est prendre part à la grande tâche de récapitulation, de réconciliation, au même titre que combattre l'injustice, ouvrir des chemins de partage avec les habitants du Tiers monde, avec les personnes marginalisées car on ne peut aimer les autres et laisser mourir la terre.

L'Eucharistie, la messe sur le monde, est le signe de la communion avec tous les hommes et tout l'univers, elle est ferment d'espérance. « *Que cette eau se mêle au vin pour le sacrement de l'Alliance ! Puisseons-nous être unis à la divinité de celui qui a pris notre humanité... pour la gloire de Dieu et le salut du Monde !* » Paul évoque l'œuvre du Ressuscité en disant que « *la Création est en travail d'enfantement* » (Rm 8), un enfantement d'amour universel, réalisé grâce à l'effort de chacun. « *Voici que je fais l'univers nouveau.* » Apoc. 21, 5.



■ Des formes nouvelles de solidarité et aussi de Mission

• Pour ma part, je constate que des partenaires nouveaux entrent en scène. Un exemple : un jeune champion de surf bien connu de la Côte Basque, loin du milieu "Eglise", vient me voir pour mettre en place une action d'éducation destinée aux enfants. Nous avons animé ensemble durant deux jours une projection sur les marées noires, gratuitement avec distribution d'autocollants : "Stop à la vague toxique Erika, Prestige... !"

Une rencontre est organisée au port entre surfeurs et pêcheurs. Auparavant ces deux mondes s'ignoraient et se tournaient le dos. Des restaurateurs, des hôteliers manifestent leur solidarité en envoyant de l'argent pour les victimes de Galice.

• Le succès de la publication "*Les poissons alertent les humains*" a été au-delà des espérances. Elle a précédé le naufrage du "Prestige". Il a été commenté par la presse locale et nationale, par le journal du Parlement. Des centaines d'exemplaires ont été envoyées par la Poste aux quatre coins de France et même à l'étranger. Les écoles de mer et les écoles de voile ont distribué les plaquettes ; les jeunes pêcheurs l'ont amenée en mer, ils en parlent ; les surfeurs, en manque de vagues, l'ont lue

ensemble ; d'autres ont mené des actions de sensibilisation à partir des observations sur les plages... Plusieurs écoles autant publiques que privées m'ont demandé de parler à partir de cette plaquette. Avec Laurent, nous l'avons présentée à la fête du CCFD de Vichy.

Les poissonniers du Cap Ferret ont imprimé le poster de la biodégradabilité sur les poches remises aux clients avec le poisson. Nous l'avons traduit en basque. Le Rotary Club a reproduit ce même poster en format grande affiche à destination de toutes les plages du littoral ; le calendrier national des marées le publie également.

• De plus en plus de personnes ont besoin de prendre la parole sur le sujet de la pollution car ils la subissent. En même temps, ce sujet à dimension planétaire les dépasse. Ecouter, recueillir les témoignages, vivre des solidarités avec les victimes des pollutions, agir en pensant aux générations à venir, donner des repères, proposer une recherche cohérente, ouvrir au "collectif", permettre aux jeunes comme aux adultes de faire le point, de retrouver le "nord", pour repartir ensemble au large, plus conscients et plus unis, se ressourcer au Dieu de la Vie : ce sont, à mon avis, d'authentiques chemins de Mission.



Lutter pour le respect des autres, pour une plus grande justice, un meilleur partage au niveau local et international et lutter pour une mer propre, respectueuse de la ressource, prend sa source dans le même élan, le même Esprit, celui des Béatitudes, celui du Christ

qui nous dit « *Lève-toi et marche* », « *Va en eaux profondes* », « *N'ayez pas peur, je suis avec vous !* », celui de Saint François d'Assise, déclaré par Jean Paul II, en 1979, « *patron de ceux qui cherchent à promouvoir l'écologie* ». Patron dans l'attente d'ouvriers ! •

**Les précédentes éditions du livret ou plaquette
"Les poissons alertent les humains"
ont été épuisées. Nous lançons une troisième réédition.**

Pour se la procurer Ecrire à :

Mikel Epalza, Mission de la mer Socoa, Urrugne 64122 ou Faxer : 0559471651

Coût : livret + l'affiche + Port=3 €/

Commandes à partir de 10 exemplaires/ poster+livret= 2 €.

Il y aussi le jeu de 21 grandes affiches en couleur résumant le livret : 35 €.



Dépavillonnement

Pierre est prêtre du diocèse de Lille. Il est membre de la Mission de la Mer et de l'équipe de Dunkerque. Il a accepté de nous aider à faire le point sur l'importance et les enjeux de la mer dans le développement actuel de la Mondialisation.

par Pierre HAMEZ

Tous les territoires, continents, îles, terres émergées sont sous contrôle d'Empires, d'Etats, de Nations... Seuls des espaces maritimes et aériens sont véritablement **internationaux**.

C'est surtout dans l'espace maritime que les enjeux économiques, politiques et sociaux sont objet de concurrence dont les "terriens" ne semblent prendre conscience que lors de catastrophes telles que les marées noires. Etrange, quand on sait que 60 % de la population mondiale est "littorale", vivant à moins de 60 km de la mer. Que sur les 191 Etats recensés à l'ONU, 28 seulement ne sont pas riverains de mer ou d'océan.



Cet espace maritime (72 % de la surface terrestre) serait-il un lieu de liberté échappant à toute règle ? Une spécialiste du droit international, Elizabeth Borgèse, estime qu'« *entre la réalité essentiellement fluide qui est celle de la mer et le droit avec sa rigidité et sa volonté de fixer les choses, il y a une grande difficulté de cohabitation* ».

Le Professeur André Vigarié, qui relate cette opinion¹, parlant de la liberté des mers, écrit : « *sur le plan de la circulation marchande, elle est le droit pour n'importe quelle société implantée dans n'importe quel pays, utilisant n'importe quel navire battant n'importe quel pavillon (...) d'assurer à n'importe quel moment n'importe quel service entre n'importe quel port.* »²

Cette conception très libéraliste a été limitée quelque peu par divers organismes internationaux mais reste le fond du décor qui permet l'existence de ces "Voyous des mers" que sont les propriétaires/armateurs de navires, selon l'expres-

sion de Jacques Chirac parlant du naufrage du "Prestige". Celui-ci « *n'est pas la conséquence inévitable d'un événement de mer imprévisible. C'est bien le fruit de la négligence, du vide juridique et d'une quête effrénée du profit où les risques écologiques et humains sont systématiquement ignorés* ».³

Derrière ces déclarations, essayons de clarifier, d'éclairer ce "décor".

Etat des lieux

■ 80 % des marchandises transportées internationalement le sont par voie maritime : nécessité de s'approvisionner en matières premières et d'exporter les produits manufacturés. Le trafic maritime mondial, de 1 milliard de tonnes en 1960, est passé à plus de 5 milliards en 2000. Les parts importantes sont, bien sûr, les "vracs liquides" (produits pétroliers) multipliés par 4, les vracs secs (minerais) multipliés par 5 et autres marchandises

1. André Vigarié in *Economie et Humanisme* n° 335, Mer des Hommes, page 32.

2. André Vigarié : *La Mer et la Géostratégie des Nations*, Economica ISC 1995, page 44.

3. Christian Buchet : *Les Voyous de la Mer*, Ed. Ramsay, 2003, page 15.



multipliées par 5, dont les **conteneurs multipliés par 20**.

■ Cette évolution a pu se faire grâce à plusieurs facteurs importants, ce qu'André Vigarié appelle les "**tendances lourdes**" :⁴

- **La conteneurisation** : il y a trente ans, il n'y avait que quelques centaines de conteneurs, actuellement il y en a 157 millions. Cela entraîne des bouleversements dans la structure des navires et restreint les besoins de main d'œuvre portuaire.
- **L'autonomisation** qui a gagné l'intégralité des différentes fonctions, entre autres le nombre d'hommes à bord.
- **La révolution des "tiques"** : pénétration dans tous les domaines de la bureautique, l'informatique, la productique, la télématique.
- **Le gigantisme naval**, dans le domaine des vrac secs ou liquides (pétroliers de 300 000 et 500 000 tonnes) et des divers (porte conteneurs de 8 000 boîtes).
- Il s'agit pour l'armateur de vendre des "tonnes-kilomètres" de transport sur mer en nombre de plus en plus élevé et au moindre coût pour l'af-

fréteur, permettant une augmentation du profit. Entre 1992 et 2000, le coût du transport pétrolier a diminué de 15 %, pendant la même période le trafic a augmenté de 50 %.

■ Dans le même temps le processus de "**Dépa-villonnement**" s'est accru ! De quoi s'agit-il ?

• **Droit du pavillon**

Tout navire arbore le pavillon d'une nation, autrement il est considéré comme pirate. Par ce pavillon, il est considéré comme une part (infime) du territoire de la nation dont il porte les couleurs. De ce fait l'armateur, ou propriétaire, de ce navire a un lien fiscal avec ce pays : il lui paie une taxe d'immatriculation (comme la carte grise) et une taxe annuelle et il est soumis aux lois et règlements de ce pays tant au plan juridique et pénal qu'au plan socio-économique : droit des entreprises, conditions de travail (temps de travail, congés-retraite, couverture sanitaire, etc.). Normalement sous un pavillon national sont employés des salariés nationaux et le navire peut être réquisitionné par l'Etat en cas de conflit.

4. André Vigarié in "Actes du 2^{ème} Colloque Navires Bloqués, Marins Abandonnés" CCFD 1998, page 39-40.



Les grands pays de tradition maritime tiennent à conserver une partie de leur flotte sous leur pavillon et passent des conventions avec des armateurs sous pavillon tiers pour des raisons d'indépendance, souvent énergétiques.

Cette loi du pavillon, qui prévaut à toute autre, ayant permis nombre d'abus, les organisations internationales ont mis en place un système de contrôle dans certains cas (on en parlera plus loin).

Et c'est pour échapper ou contourner cette loi des pavillons, quand elle est jugée être un obstacle majeur à la concurrence, que dans la plupart des pays s'est développé le "**Dépavillonnement**" : nombre d'armements ont transféré leur flotte sur un ou plusieurs pavillons de complaisance.

• **Complaisance**

C'est l'appellation en France de l'utilisation des PLI (Pavillon de Libre Immatriculation). Les Anglo-Saxons l'appellent FOC (Flag of Convenience), que des financiers appellent "pavillon économique". Que recouvrent ces pavillons, d'où viennent-ils et pourquoi ?

5. CH.B. page 39.

Le phénomène n'est pas neuf : on le voit apparaître en 1920, le pavillon de Panama servait déjà à contourner la législation des USA sur la prohibition⁵. Puis après guerre, les armateurs américains créent les "pavillons de nécessité" ; seule contrainte : ne pas faire de concurrence à l'économie américaine. Pourquoi ? pour contourner les embargos, pour la fiscalité, pour la composition des équipages et la réglementation des conditions de travail, et pour l'application des conventions sur la sécurité.

Les FOC, d'après le Lloyd's Register, sont au nombre de 30 pays totalisant 20 096 navires représentant 306 109 153 tonnes sur les 788 725 000 du tonnage mondial : en tête le Panama (voir liste en annexe).

• **Les Pavillons bis**

Si les armateurs ont recours à ces FOC, ils ont aussi dans certains pays maritimes, la possibilité d'utiliser **des Pavillons bis**, comme le registre des Kerguelen, pavillon bis français, immatriculation à Port aux Français. Avantages : dérogation de fiscalité et de réglementation d'emplois ; seulement



35 % de l'équipage sont de nationalité française et naviguent aux conditions sociales légales. Les autres naviguent aux conditions de leur pays d'origine ou suivant une convention spéciale. Ce sont des Roumains, Polonais, Philippins ou Indiens pour la plupart. L'Allemagne, la Norvège, les Pays-Bas ont aussi leur registre bis, le Royaume-Uni en utilise plusieurs.

Ces dépeçonnements, dont la cause avouée par les gouvernements et les armateurs est la concurrence économique et dont la règle est la recherche du moindre coût, ont évidemment des conséquences et des répercussions

Conséquences sur les hommes, la sécurité et répercussions sur la pollution

Dans la recherche du moindre coût pour le transport maritime, il y a des postes budgétaires plus ou moins "malléables" : la construction et le contrôle de conformité/

sécurité, le "neuvage" (ou mise en service) mais surtout le choix de l'équipage et l'entretien.

L'équipage : D'où viennent ces marins qui fréquentent nos ports (en moyenne un navire de commerce touche un port français toutes les 6 minutes) ? La part de marins français est faible : seulement 3 200 au long cours sur les 9 550 inscrits maritimes, incluant les portuaires et les marins des ferries⁶. Sous PLI (75 % des marins de commerce y naviguent), la majorité des marins viennent du Sud-Est Asiatique : en tête les Philippins, avec 200 000 en activité et autant estimés au chômage ou plutôt en recherche d'embarquement, puis des Indonésiens, des Chinois, des Indiens, des Sud-Coréens, des Birmans, des Pakistanais et des Bengladeshi. Depuis la fin de l'Empire soviétique, beaucoup de ressortissants des pays de l'Est aussi : Pologne, Ukraine, Russie, Roumanie, ex-Yougoslavie, etc. Ils sont le plus souvent recrutés par des "agences" (Ship Management Agencies) dans les principaux ports de ces pays. Dans la plupart des cas, ils doivent

6. Le Marin du 15.08.03.



payer pour pouvoir avoir un embarquement (on parle généralement d'un mois de salaire). Leur agence est le lien entre eux, leur famille et la Compagnie. Un contrat est normalement signé qui stipule le salaire, le temps de travail, la durée de l'embarquement, la prise en charge maladie-accident. Des minima internationaux ont été fixés par le BIT (Convention 147). Ces conventions doivent être signées et ratifiées par les Etats des différents pavillons. Encore faut-il qu'ils prennent les moyens de les faire appliquer : quels moyens ont le Libéria ou Vanuatu ?

Le salaire minimum BIT (Bureau International du Travail) est de 450 US dollars par mois pour un matelot qualifié : malgré cela, le salaire de nombre d'Ukrainiens est entre 300 et 500, celui des Marocains de 350. Les plus exploités connus actuellement sont les Birmans. Ce coût salarial est une "variable" importante des économies : exemple, le coût annuel sous pavillon français en 1997 était de : 11 millions de francs, aux Keguelen, de 8,5 Millions et le coût FOC de 3,6 à 4 millions.⁷

La durée d'embarquement est en moyenne de 2 à 3 mois, suivis de 2 mois de congés payés

pour un Français ; pour un marin sous pavillon de complaisance, elle est rarement en dessous de 9 mois, le plus souvent 12 (il y a peu, un marin "escalant" dans un port français avait près de 5 ans de bord !) et au mieux, les congés sont ajoutés au salaire en débarquant : 2 jours par mois. Le temps de travail hebdomadaire est autour de 80 heures, 365 jours par an.

A côté de ces minima internationaux et pour faire pièce à cette exploitation, des syndicats de transport se sont regroupés en fédération, l'ITF (International Transport Federation), qui a mis en place tout un réseau d'inspecteurs dans la plupart des pays maritimes et fait pression pour que les armements signent des conventions reconnaissant des droits de l'équipage, les "blue certificates". Suivant ces conventions, les matelots qualifiés toucheraient 1 200 dollars pour 40 heures/semaine et les heures supplémentaires.

Entretien Sécurité

L'autre poste budgétaire soumis à restrictions et générateur de risques est l'entretien-sécurité. Chaque navire doit avoir des "titres de sécurité",

7. CH.B. page 50.



règles minimales sur la construction des navires, règles définies par l'OMI, Organisation Maritime Internationale, dépendant des Nations Unies. Ces titres sont délivrés par l'Etat du pavillon et sont renouvelés en principe annuellement. Certains Etats disposent d'un "service de sécurité des navires" (en France, l'Administration des Affaires Maritimes), avec des inspecteurs qui donnent le feu vert de conformité au "neuvage" mise en service et contrôlent chaque année l'état du navire, des engins de sauvetage et des moyens de sécurité. Tous les cinq ans, une visite plus approfondie concerne la coque et les structures. Quand l'Etat ne possède pas de service de sécurité des navires, il délègue ces visites et la délivrance des certificats à des "**Sociétés de classification**", telles que le Bureau Veritas, le Lloyd's Register of Shipping, l'ABS (American Bureau of Shipping), le GL Germanischer Lloyd ou le RINA (devenu célèbre parce que certifiant l'Erika). Ce sont des sociétés à caractère technico-commercial qui délivrent des "cotes" aux navires (cotes : bases pour les assurances principalement) Les sociétés se sont multipliées avec la complaisance ; une dizaine d'entre elles, dont la RINA italienne, considérées comme les plus fiables, se sont groupées pour former l'IACS.

Que dire des autres, nées après la faillite de l'URSS ? On imagine facilement toutes les dérives possibles, ces sociétés étant payées par les armements eux-mêmes. La question de leur responsabilité légale et pénale reste en débat.

Les flottes des pays de "bonne tradition maritime" sont donc soumises à un double contrôle de sécurité et les assurances y trouvent leur compte.

Outre ces contrôles obligatoires depuis des accidents notoires, tels les naufrages ayant entraîné marées noires et pollution, celui de l'Amoco Cadiz en 1978 en particulier, un certain nombre de pays européens ont signé le MOU (Memorandum of Understanding). Le mémorandum d'entente, plus souvent appelé le Mémorandum de Paris, harmonise les contrôles par les autorités du port (donnant ainsi priorité au droit de l'Etat du port sur le droit du pavillon) de l'état général du navire et spécialement du matériel de sécurité. Des navires peuvent ainsi être retenus dans le port jusqu'à la remise en état des situations défectueuses. Les Etats européens se sont engagés à contrôler 25 % des navires escalant dans leur port (avant le naufrage de l'Erika, la France n'en était qu'à 9 %). Actuellement la France a embauché



d'anciens Capitaines et Chefs Mécaniciens et fait un effort budgétaire pour la formation d'inspecteurs, de sorte qu'elle atteint maintenant 25 % de contrôle. Cela suppose la volonté de mettre en place un corps d'inspecteurs suffisant et de ne pas tenir compte des pressions commerciales, certains armateurs étant tentés d'éviter tel port réputé trop strict.

Un des effets, non voulu évidemment, c'est l'abandon de certains navires dans les ports : d'après ITF, entre 95 et 98, 199 navires, touchant 3 500 marins, ont été abandonnés. Des armateurs achètent un vieux navire, de plus de 20 ans, ayant déjà souvent changé de propriétaire et/ou de pavillon, le placent sur le marché "spot" (affrètement pour une courte période, parfois un seul voyage ; en dix ans, ce marché est passé de 10 à 50 %). Ils créent une société enregistrée dans un paradis fiscal, ne comprenant que ce navire, donc ne pouvant être poursuivi sur d'autres biens, n'assurent pas l'entretien, paient le minimum d'assurance, laissent une liste de factures impayées, retrouvent leur navire bloqué et préfèrent abandonner le navire et l'équipage, qui le plus souvent n'a pas été payé depuis plusieurs mois.

Mais globalement l'application de ces mesures a fait disparaître quelques navires-poubelles ou les a éloignés de nos côtes, ne leur laissant la possibilité de naviguer que là où il n'y a pas de moyens de contrôle, surtout dans le tiers monde.

La recherche du moindre coût et, partant, du maximum de profit, est vécue différemment quand il s'agit de "fret riche", transporté par des armateurs sérieux. Là on ne pense plus à court terme mais à moyen ou long terme : des bateaux neufs ou récents, bien équipés en matériel fiable, armés par des équipages bien formés, bien payés, en nombre suffisant, contrôlés périodiquement et bien entretenus pour rentabiliser la mise de fond. Mais la possibilité de libre immatriculation, si elle a une vitrine de compagnies et de navires "honorables", restera toujours un **alibi** pour tous les "voyous des mers", propriétaires ou affréteurs de navires poubelles.

Une autre conséquence de ces dépavillonnements qui frappe l'opinion publique concerne la **Pollution**. Les naufrages spectaculaires, relayés par les médias, ont marqué les esprits. Ils ne sont que la partie connue de l'opinion publique : sur les 60 000 navires de plus de 300 tonnes, 110 à 120 sombrent par an, soit 1 naufrage tous les



deux ou trois jours ! Combien d'hommes ? Leur nombre est encore moins connu – à noter que l'expression "perdu corps et biens" désigne le navire (et non les hommes) et le fret.

Si tous ces naufrages ne sont pas le fait des PLI, il faut remarquer cependant que parmi la **liste noire** établie par les services du MOU, « des 15 pays présentant un pourcentage élevé de navires dangereux, 10 sont de complaisance, dont Panama (1^{er} tonnage mondial), Malte (4^e tonnage) et Chypre (6^e tonnage) ». Il est à souhaiter que Malte et Chypre fassent dans ce domaine le ménage avant leur entrée dans l'Union Européenne !

Les naufrages, certes, sont source de pollution de la mer. Mais ils n'en sont pas et de loin, la principale. Ils sont la cause de seulement 2,5 % des 6 millions de tonnes de polluants divers déversés en mer. Les déballastages et les dégazages en représentent dix fois plus annuellement. Tout le reste provient de la terre, par les airs ou les cours d'eau.

Naufrages, pollutions, abandons de navires, bateaux-poubelles apparaissent ainsi le résultat d'un système qui permet "une exploitation éhontée et souvent irresponsable de la mer, des littoraux et des hommes".

Des questions alors se posent : Qui est responsable ? Quelles mesures sont et peuvent être prises, et par qui ? A quel niveau ? devant quelles juridictions ?

Madame Corinne Le Page, ancienne ministre et avocate de la commune de Mesguer devant le Tribunal de Commerce de St Nazaire après le naufrage de l'Erika, définit la situation du plaignant : « *nous nous battons contre des intérêts économiques gigantesques et surtout contre un système inique et scandaleux où les responsables ne paient jamais !* » .

D'abord, quels sont les lieux où sont prises des décisions de réglementation ?

1. L'OMI (Organisation Maritime Internationale) : elle dépend du Conseil de Sécurité de l'ONU depuis 1948 et comprend 161 Etats membres ayant signé des conventions, dont celle de **Montego Bay** en décembre 1982 sur le droit de la mer qui fixe les frontières maritimes, les eaux territoriales des 12 milles et les ZEE (Zone d'exclusion Economique) de 200 milles, soit 35 % de la



surface des eaux où se trouvent 95 % des ressources halieutiques et la totalité du pétrole offshore. Elle concerne aussi l'exploitation des richesses dans les eaux internationales. Sur les 161 Etats signataires, bien peu respectent de fait les décisions car ils n'ont ni la volonté, ni les moyens de les appliquer, sans parler des USA qui ne l'ont pas signée, ne voulant pas que les ressources hors ZEE soient "bien commun de l'humanité".

2. Autres conventions : SOLAS 60 et SOLAS 74 sur les règles minimales de sécurité lors de la construction des navires

3. La CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), créée en 1964, comporte 160 pays qui ont signé une convention sur les conditions d'immatriculation des navires (Genève, février 1986). L'octroi du pavillon est subordonné à :

- a) L'existence d'un lien "véritable" et non seulement économique entre le navire et l'Etat du pavillon
- b) L'existence d'une administration maritime "suffisante" permettant l'identification du propriétaire ou de l'exploitant responsable de la gestion du navire
- c) La participation satisfaisante de nationaux à l'armement (niveau de compétence de l'équipage, conditions d'emploi à bord)

d) La participation de nationaux à la propriété du navire

e) Seuls 2 pays l'ont ratifiée et 11 pays l'ont signée : elle sera en vigueur quand 40 Etats représentant 25 % du tonnage l'auront ratifiée.

4. L'OIT (Organisation Internationale du Travail) créée en 1919 : tripartite (gouvernement, armateurs, travailleurs) élabore les Conventions internationales devant, elles aussi, être signées et ratifiées par un certain nombre d'Etats pour entrer en vigueur, entre autres les Conventions désignées par les chiffres suivants :

- a) 147 sur les normes minima
- b) 166 sur le rapatriement
- c) 163 et 173 sur le bien-être en mer et au port
- d) 178 sur l'inspection des conditions de travail
- e) 179 sur le recrutement
- f) 180 sur la durée de travail et les effectifs

La France va ratifier sous peu les 163, 166, 178, 179 et 180 ; les Grecs avec les Britanniques, les Danois et les Néerlandais s'opposent au moindre renforcement au niveau européen de la législation sociale des navires. Le projet de renforcer la directive 95/21 de l'UE, élargissant la mise en œuvre du MOU sur le respect des Conventions sociales et l'inspection systématique des



conditions de vie, a été repoussée par le Parlement européen à l'automne 2000.⁸

Quant à la hiérarchie des responsabilités que l'on souhaiterait conjointes entre armateurs, affréteurs, sociétés de classification et Etat du pavillon, c'est l'armateur, d'après la Convention de Montego Bay, qui est le responsable et sa responsabilité est limitée à un montant en rapport avec le tonnage du navire.

C'est ainsi que, lors du naufrage de l'Erika, rien n'obligeait le groupe Total à déboursier un centime : l'assureur n'aurait à rembourser que 100 millions pour un dommage de plusieurs milliards.

Ainsi, au niveau international, de grandes réformes sont à mener : d'abord à l'OMI, pour que les droits de vote ne soient pas liés au tonnage du pavillon. Les finances de l'OMI viennent pour 50 % des PLI : Panama, Libéria, Malte, Chypre, Bahamas ; *c'est donc la complaisance qui a le contrôle*. En même temps, remettre de l'ordre dans les sociétés de classification, leur fixer un statut qui définisse mieux leur responsabilité pénale.

En attendant, des mesures ont déjà été prises par certains Etats (USA) ou groupes d'Etats :

- Après la catastrophe de l'Exxon Valdez, le "Oil Pollution Act" interdit les eaux américaines à tout navire qui ne fait pas la preuve d'une couverture illimitée des dommages ;

- Après la catastrophe de l'Erika, l'Union Européenne a pris les mesures appelées Erika I et Erika II : renforcer les contrôles par un meilleur ciblage des navires à risques, bannir des eaux européennes les navires hors normes, aval obligatoire de la Commission pour les sociétés de classifications, retrait progressif des pétroliers à simple coque (décision contestée⁹ – les USA ont fixé cette mesure à l'an 2015). Créer une agence européenne pour la sécurité des navires, disposant de pouvoirs élargis de contrôle et de répression ; imposer la présence de la boîte noire, désigner des "ports refuges".

Il reste que l'Europe aurait besoin de définir des moyens de prévention :

- Entretien et certification des navires, recrutement, formation et contrôle des qualifications, bien-être des équipages

8. CH.B. page 75-78.

9. CH.B. page 127-129.



- Police des mers commune à l'Europe : mise en place d'un corps de garde-côtes. Les Coast Guards américains disposent de 235 unités et de 37 000 hommes. L'Europe a un périmètre de côte à peu près équivalent.

- S'équiper de remorqueurs de haute mer tels l'Abeille Flandres : le coût de la catastrophe de l'Amoco Cadiz est égal à 120 ans d'affrètement d'un remorqueur d'assistance de ce type.

C'est dans ce contexte de "négligence", selon l'expression de Jacques Chirac, qu'il convient non pas de faire "porter le chapeau" à quelques boucs émissaires, mais de réformer au niveau politique national, européen et international ; dans ce contexte de "quête effrénée du profit"

encore et toujours, qui lui aussi ne peut être régulé que par le droit international, et un droit qui ne soit pas uniquement commercial mais pénal ; ce **contexte** où les "voyous" sont en fin de compte, ceux qui profitent impunément de la situation en se réfugiant derrière des doctrines de liberté de marché et de libre concurrence ; dans ce **contexte** où continuent d'être exploitées des populations de marins qui doivent vendre leur force de travail dans n'importe quelles conditions.

Alors, vide juridique ? Zone de non-droit ? Plutôt zone de passe – droit et manque de volonté nationale et internationale de prendre les moyens nécessaires, et dérives d'un système économique ultra libéral à outrance. •

LEXIQUE :

Armateur : Propriétaire du navire ; de plus en plus les propriétaires sont des banques ou des sociétés financières.

Affréteur : Propriétaire de la marchandise.

Déballastage : Rejet de cargaison des pétroliers nettoyant leurs ballasts ou cuves, entre deux opérations.

Dégazage : Rejet des déchets de propulsion.

Lamanage : Pilotage des navires à l'entrée et à la sortie des ports.

Neuvage : Mise en service après essais.

Portuaires : Pilotage, remorquage, lamanage, balisage.

Tonneaux : TJB : tonnage de jauge brute : volume : IT = 2,83 m3.

Tonnage TPL : Port en lourd : poids des marchandises transportées.

Sources pour les statistiques : ISEMAR et ITF.



ANNEXE : Nombre de navires, Tonnage et Age sous Pavillons de complaisance en 2001

PAVILLON	Nombre	Tonnage	Age Moyen
Antigua & Barbuda	840	4 688 330	12
Aruba	3	592	
Bahamas	1 312	33 385 713	16
Barbados	68	687 331	18
Belize	1 516	1 828 190	23
Bermuda	121	5 312 780	16
Bolivia	78	174 042	31
Burma (Birmanie)	124	379 819	22
Cambodia	564	1 996 738	26
Canary Islands	200	1 630 353	17
Cayman Islands	144	2 053 934	16
Cook Islands	10	5 202	30
Cyprus (Chypre)	1 407	22 761 778	16
Equatorial Guinea	60	37 225	21
*GIS (estimé par ITF)	635	4 410 124	19
Gibraltar	79	816 323	12
Honduras	1 183	966 511	29
Liban	99	301 653	33
Liberia	1 566	51 784 010	12
Luxembourg	68	1 469 208	9
Malta	1 421	27 052 579	19
Marshall Islands	360	11 718 971	14
Mauritius	42	96 945	22
Netherland Antilles	176	1 249 762	13
Panama	6 245	122 352 071	16
**São Tomé e Príncipe	64	190 428	31
Saint Vincent & The Grenadines	1 318	7 072 895	23
Sri Lanka	69	153 708	22
Tuvalu	8	35 516	18
Vanuatu	316	1 496 422	17
Total PLI	20 096	306 109 153	

Source : Lloyd's Register World Fleet Statistics, 2001 (saut GIS et Aruba)
 *Pavillon Bis allemand estimé par ITF à 70 % du tonnage et nombre du registre allemand.
 **São Tomé e Príncipe ajouté au PLI en 2001.

YAHVÉ PARLA AU POISSON,
QUI VOMIT JONAS SUR LE RIVAGE .

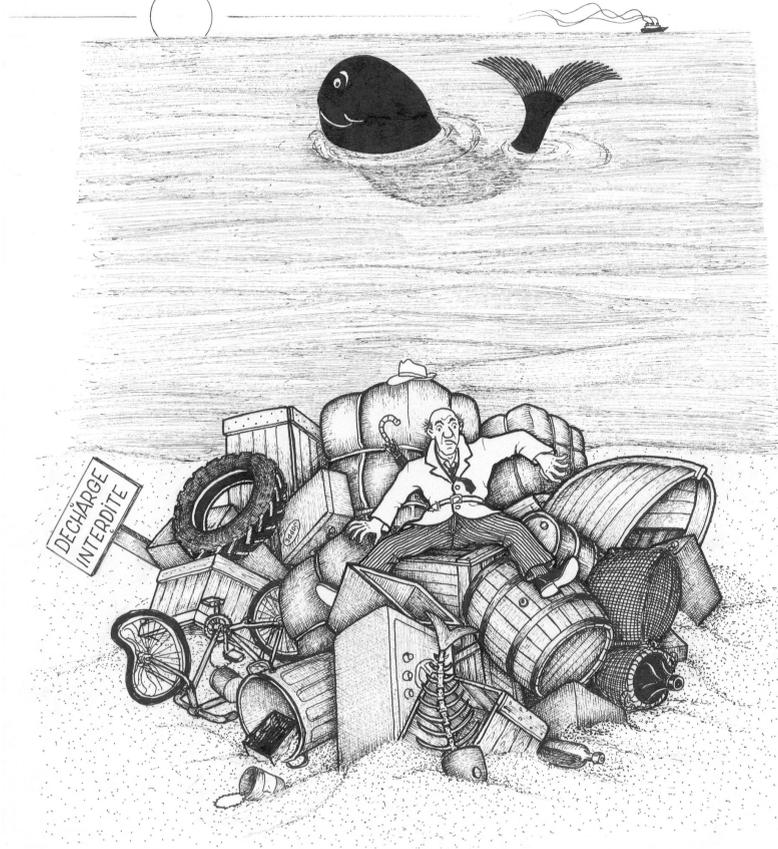


Illustration de
Louis Fontugne

Sur Jonas... par saint Jérôme

Quel homme étonnant ! Grande intelligence, ascète mais, pour tout dire, foutu caractère ! Jérôme est né dans une famille chrétienne des confins de la Dalmatie vers 347. Etudes à Rome, en particulier auprès du grammairien Donnat. Rêve sans doute d'une carrière impériale mais se "convertit" et part en Orient. Expérience monastique dans le désert près d'Antioche vers 372. Il apprend l'hébreu mais se brouille (la première...) avec les moines qu'il trouve incultes. A Constantinople, il se met à l'école de Grégoire de Nazianze, traduit en latin des textes d'Origène et d'Eusèbe. Retour à Rome pour un concile en 382 où il est interprète et "expert" des évêques orientaux ; il y reste auprès du pape Damase. A Rome il est le guide spirituel de dames de l'aristocratie mais il assomme son entourage par ses exigences ascétiques. A la mort de Damase il doit s'exiler à Jérusalem puis à Bethléem où il poursuit son travail de traducteur, en particulier de la bible en latin à partir de l'hébreu. (La Vulgate) Il doit surmonter les craintes de Rufin et d'Augustin

Présentation
par Jean-Marie PLOUX

qui ont peur qu'en revenant à l'hébreu, on fasse la part trop belle aux Juifs et que l'on déconsidère le texte devenu habituel de la Septante ! Correspondant infatigable, polémiste, parfois de mauvaise foi, il y mourra en 419 ou 420.

Le texte proposé rejoint le thème de la mer puisque c'est un petit passage du commentaire de Jérôme sur le livre de Jonas.



I, 12

Héb. : Et il leur dit : « Prenez-moi, jetez-moi à la mer et la mer vous laissera. Car, je le sais, c'est à cause de moi que cette grande tempête est sur vous. »

LXX : Et Jonas leur dit : « Prenez-moi, jetez-moi à la mer et la mer s'apaisera pour vous. Car, je le reconnais, c'est à cause de moi que ces grands flots sont contre vous. »

C'est contre moi que tonne la tempête, c'est moi qu'elle cherche. Elle vous menace de naufrage, pour se saisir de moi. Elle se saisira de moi pour que ma mort vous fasse vivre. « Je le sais », dit-il, « c'est à cause de moi qu'a lieu cette grande tempête ». Je n'ignore pas que c'est pour ma punition que les éléments sont troublés, que le monde est bouleversé. Leur colère est contre moi, leur menace de naufrage

contre vous. Les flots eux-mêmes vous ordonnent de me jeter à la mer. Dès que j'aurai, moi, ressenti la tempête, vous retrouverez, vous, le calme. Il faut remarquer également ici la grandeur d'âme de notre fugitif : il n'hésite pas, il ne dissimule pas, il ne nie pas ; mais, après avoir avoué sa faute, il assume de bonne grâce sa punition. Il désire mourir pour que d'autres ne meurent à cause de lui et pour ne pas ajouter à la faute de sa fuite un délit d'homicide contre autrui. Voilà pour ce qui regarde l'histoire.

Pour le reste, nous n'ignorons pas que les vents qui soufflent et auxquels, dans l'Évangile, le Seigneur a donné l'ordre de s'apaiser, le navire en péril dans lequel dormait Jonas, la mer gonflée qui est réprimandée : « Silence » et « Tais-toi », se rapportent au Seigneur, à l'Église en péril ou aux Apôtres qui éveillent le Christ et qui, en l'abandonnant durant la Passion, le précipitent en quelque sorte dans les flots. Ce Jonas déclare : « Je le sais, c'est à cause de moi que cette grande tempête est sur vous » ; car les vents me voient aller avec vous à Tharsis, c'est-à-dire voguer vers la « Contemplation de la joie », pour vous conduire avec moi à la joie, en sorte que, « là où je suis, ainsi que le Père, là aussi vous soyez. Voilà pourquoi les vents sont en furie, voilà pourquoi « le monde, qui est au pouvoir du malin », frémit, voilà la raison pour laquelle les éléments sont troublés : la Mort veut me dévorer pour vous tuer en même temps. Elle ne s'aperçoit pas qu'elle est en train de saisir en quelque sorte un appât à l'hameçon et que ma mort va la faire mourir.

« Prenez-moi et jetez-moi à la mer » : il ne nous appartient pas, en effet, de nous saisir de la mort, mais de l'accueillir de bonne grâce quand elle nous est infligée par autrui. Aussi, dans les persécutions, ne doit-

on pas se suicider (sauf lorsque la chasteté est en danger), mais offrir son cou au bourreau. « Voilà, dit-il, le moyen d'apaiser les vents, voilà la libation à verser dans la mer. La tempête qui, à cause de moi, fait rage contre vous, sera calmée par ma mort. »

I, 13

Héb. : Et les matelots ramaient pour revenir à terre et ils n'y parvenaient pas, car la mer s'avavançait et se gonflait contre eux.

LXX : Et les matelots s'efforçaient de revenir à terre et ils ne le pouvaient pas, car la mer s'avavançait et se soulevait davantage contre eux.

Le prophète avait prononcé la sentence contre lui-même ; mais eux, en entendant qu'il était un adorateur de Dieu, n'osaient pas mettre la main sur lui. C'est la raison pour laquelle ils essayaient de revenir à terre et d'échapper à la nécessité de verser le sang, en préférant périr eux-mêmes plutôt que de perdre autrui.

Quel changement ! Le peuple qui avait été le « serviteur de Dieu » dit : « Crucifie, crucifie » un tel homme ! Les matelots, eux, on leur donne l'ordre de tuer, la mer est en furie, la tempête commande, mais ils ne pensent pas à leur propre danger, pour se soucier du salut d'autrui. De là l'expression des Septante : παρεβιαζοντο : ils s'efforçaient ; ils désiraient employer la force et vaincre la nature, pour ne pas porter atteinte à un prophète de Dieu.

Quant au « ils ramaient pour revenir à terre) (de l'hébreu), c'est que les matelots pensaient que le navire pouvait échapper au danger, sans

tenir compte du mystère de celui qui devait souffrir, alors que l'engloutissement de Jonas allait entraîner le soulagement du navire. »

Commentaire

On voit la manière dont Jérôme commente l'Écriture. Verset par verset, en se référant au texte hébreu et au texte grec de la Septante. Dans l'imaginaire biblique la mer est menaçante. Si Dieu ne l'endigue pas (Ps 33 (32), 7) elle déborde tout. (Cf. 74, 13) Dieu seul peut en avoir la maîtrise « Dans la mer tu fis ton chemin, ton passage dans les eaux profondes, et nul n'a pu en connaître tes traces. » (Ps 77 (76) v. 20) (Cf. Job 9, 8 ou 38, 16-17) Alors ils sont bien hardis ceux qui s'y lancent : Psaume 107 (106) v. 23-30 !

Finalement, la mer figure la mort, même quand c'est la mer de Tibériade. Ainsi l'épisode raconté par Matthieu (8, 23-27) figure-t-il la victoire du Christ sur la mort. De même Mt 14, 23-33 ou Jn 6, 16-21.

Dès lors Jérôme, en commentant ce texte, voit en filigrane la figure du Christ derrière celle de Jonas. Mais il y a deux parties dans son texte : la première réfléchit sur l'histoire. La seconde en tire une leçon théologique et spirituelle. Il reprend là d'ailleurs un thème ancien puisque dans les peintures des catacombes de Rome, la scène de Jonas jeté à la mer et rendu à la rive par le grand poisson est un symbole de la mort et de la résurrection du Christ.

La convoitise balnéaire

Présenté par Alain CAROF

L'importance du tourisme à la mer retient l'attention. Alain nous propose des éléments de réflexion à partir du livre d'Alain Corbin "Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840".

Avec une régularité métro-
nomique, "les vacances à
la mer" devancent toujours
toutes les autres destinations des
vacances estivales des français. Bien
qu'apparaissent de plus en plus de
variantes dans nos pratiques va-
cancières, c'est toujours près de la
moitié des estivants qui se rendent
au bord de la mer en juillet-août.

Cette attraction de nos rivages n'est
pas sans risque. Les sites naturels
de l'espace côtier sont défigurés ;
par exemple, les marinas de béton
érigées sur la façade méditerra-
néenne par les grandes compagnies
financières et immobilières. Malgré
l'outil législatif et réglementaire de
la "loi littoral" votée en 1986, la
privatisation du domaine maritime
se poursuit inexorablement sous la
pression du gotha politico-finan-

cier et du showbiz. Aujourd'hui le "Conservatoire du littoral" contrôle à peine 15 % des 55 000 kilomètres côtiers de l'Hexagone. Au cours de la dernière décennie du xx^e siècle, l'urbanisme de nos rivages s'est enflammé avec une densité démographique deux fois supérieure à la moyenne nationale. Les communes du littoral méditerranéen ont alors connu une croissance de 16 %, et de plus de 10 % pour celles des rivages de l'Atlantique.

Le désir de la plage symbole de vacances s'inscrit maintenant jusqu'au cœur des rivages de la ville. Au milieu de l'été 2002, la ville de Paris installait son Paris-plage sur les voies autoroutières des berges de la Seine ! Malgré l'interdit de faire trempette dans la Seine, ce fut un succès. L'expérience s'est renouvelée en 2003 et s'étend à d'autres grandes métropo-

les françaises et étrangères, loin des rivages de la mer.

C'est aussi ce plaisir collectif de la plage que le Secours Populaire offre le plus souvent aux enfants de la ville privés de destination de vacances. Une journée sur les sables de la mer leur est offerte chaque année dans la dernière quinzaine du mois d'août. Une occasion pour oublier les miasmes de la ville, et aussi rappeler qu'un ménage français sur deux ne prend pas de vacances en été.

Ce désir des plages de la mer dans notre Occident septentrional émerge au milieu du xviii^e siècle. Alain Corbin, l'historien anthropologue chef de file d'une historiographie culturelle des pratiques sociales, a retracé la généalogie de nos plages. Il a publié son livre en 1990 : "**Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage,**

1750-1840" ; une somme d'érudition mais d'une lecture passionnante. Par mille et une portes d'entrée : récits de voyage ou de naufrage, œuvres poétiques, peintures marines, mémoires scientifiques, ou plus simplement l'évocation de la vie des pêcheurs ou des travailleurs de la mer, il nous invite à découvrir la lente métamorphose des représentations de l'océan et de ses rivages dans le paysage de nos loisirs touristiques.

Jusqu'à la Renaissance, les récits bibliques ont servi de toile de fond aux interprétations imaginaires des tumultes de l'océan et de l'imperceptibilité de ses limites. Le "grand Abyme" des eaux du récit de la création et plus encore le chaos universel du déluge impriment une vision répulsive et horrificante "du plus effroyable spectacle offert par la nature". L'agitation permanente du retrait des eaux sur l'estran¹ évoque le

1. ESTRAN : portion du littoral entre les hautes et les basses mers.

désordre du monde et la démente : "mer bouillante et profonde qui n'a ni rive ni repos".

Au XVIII^e siècle, les réflexions d'une théologie naturelle incitent à lire l'œuvre de Dieu dans la création. C'est comme un livre rédigé à l'intention de l'homme. Cette visée anthropomorphique ouvre l'océan à la découverte, à l'observation scientifique et à la pratique des voyages. Les Hollandais osent assigner des bornes à l'immensité de la mer. Les récits et les peintures marines de l'époque exaltent le voyage maritime. Il rapproche les hommes, encourage le commerce et autorise le déploiement de l'effort missionnaire. Mais

le bord de mer, irrémédiablement sauvage, échappe encore à la maîtrise humaine.

Paradoxalement, le désir de rivage surgira de l'insalubrité des pathologies urbaines d'Outre Manche. Pour échapper aux fumées sulfureuses du mauvais air de Londres, les élites aristocratiques trouveront un intérêt thérapeutique dans la fréquentation des plages et des bains de mer. Durant le dix huitième siècle, la cure marine se développera de part et d'autre de la Manche. Et quand le chemin de fer atteint le littoral en 1840, la station de Brighton devient le premier sanatorium du monde. Au XIX^e siècle, on basculera de la thé-

rapeutique aux plaisirs de la villégiature balnéaire. Elle est à l'origine de l'invention de la plage, où se mêlent les activités thérapeutiques, ludiques et festives.

En un siècle, la villégiature maritime a comblé et complexifié socialement ce territoire du vide de la plage. Deux siècles plus tard, la station touristique littorale est devenue un territoire du trop plein. La France, depuis 1990, est le premier pays mondial pour l'accueil touristique sur son domaine littoral. Un conseil national d'aménagement et de développement du territoire, de juillet 2003, s'inquiétait du danger de cet afflux touristique balnéaire en provenance de toute l'Europe. •

BULLETIN D'ABONNEMENT 2004

à renvoyer à : LETTRE AUX COMMUNAUTÉS / MISSION DE FRANCE - BP 101 - 3 rue de la Pointe - 94170 LE PERREUX/MARNE.

NOM _____

Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

- ◆ Pour **votre abonnement 2004**, mettez une croix dans la (les) case (s) correspondante (s) :

Lettre aux Communautés ordinaire **29 €**

de soutien **38 €**

Offre pour les moins de 35 ans non abonnés **16 €**

Lettre d'Information ⁽¹⁾ ordinaire **13 €**

de soutien **24 €**

- ◆ **Joindre au bulletin**, votre chèque, libellé à l'ordre de "Lettre aux Communautés".

Ci-joint un chèque **bancaire** **postal**

de : _____ **€**

Souscrivez un abonnement à la Lettre aux Communautés pour une personne de votre famille, de votre entourage...

NOM, Prénom, Adresse :

Nous pouvons envoyer un ou deux spécimens gratuits de la Lettre aux Communautés. Donnez-nous noms et adresses de personnes qui seraient éventuellement intéressées.

NOM, Prénom, Adresse :

(1) Information mensuelle sur la vie de la Communauté Mission de France.

Imprimerie Moderne
89000 Auxerre
