

APOSTOLATUS MARIS BULLETIN

(N. 103, 2009/III)



NE CRAIGNEZ PAS, C'EST NOËL!

SOMMAIRE:

Journée Mondiale de la Mer	2
L'Eglise parmi les Gens de la Mer	7
Afrique: les filets pirate	10
Message de la <i>Mission de la Mer</i> à la Communauté Européenne	12
Piraterie	17
Les femmes des marins se prononcent	19



Conseil Pontifical
pour la Pastorale des Migrants
et des Personnes en Déplacement
Palazzo San Calisto - Cité du Vatican
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va
www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...

Il y a deux mille ans, dans une humble crèche, Jésus naissait, tandis que les anges annonçaient aux bergers : « Ne craignez pas, car voici que je viens vous annoncer une bonne nouvelle, une grande joie pour tout le peuple» (Lc 2, 10).

En tant qu'aumôniers, agents pastoraux et volontaires, peut-être vous êtes occupés à visiter les navires et à distribuer les cadeaux de Noël, et peut-être vous ressentez une certaine frustration en vous occupant d'équipages abandonnés et isolés.

En tant que marins ou pêcheurs, c'est peut-être le plus heureux Noël de votre vie, le premier Noël après de nombreuses années en mer, que vous passez dans une nouvelle maison, peut-être avec un enfant qui vient de naître, ou encore juste ensemble. Pour d'autres, ce sera un Noël solitaire dans un port étranger ou en pleine mer, dans le souvenir des personnes aimées qui sont loin. Même si vous êtes chez vous avec votre famille, vous pourriez être tristes parce qu'en ce temps de crise, vous avez perdu votre travail et vous n'avez pas d'argent pour célébrer humainement.

Mais, malgré tout, le message apporté par les anges nous est répété à tous aujourd'hui : ne craignez pas! En dépit de toutes les difficultés que nous ressentons et qui pourraient nous transmettre un sentiment d'incertitude et de peur, le mystère de Noël, que nous célébrons, renouvelle dans nos coeurs la conviction que, quelle que soit la situation dans laquelle nous nous trouvons, nous ne sommes pas seuls, car Dieu est avec nous pour toujours. Le Seigneur Jésus est notre compagnon de route, et partage notre voyage dans la vie à travers les joies, les difficultés et les épreuves.

En tant qu'aumôniers, agents pastoraux et volontaires, en apportant votre service au peuple de la mer, apportez le témoignage d'une nouvelle vision du monde! Si Dieu est avec nous, nous pouvons œuvrer ensemble également pour édifier une nouvelle société, où nous puissions tous être réellement frères et sœurs, sans différences ni discriminations.

En tant que marins et pêcheurs, tout en navigant de port en port, partagez ce message avec les personnes que vous rencontrez ! Si Dieu est avec nous, notre espérance est sans fin, en dépit des craintes et des incertitudes.

C'est avec joie que nous vous transmettons nos vœux en ce temps de Noël et que nous invoquons les bénédictions de l'Enfant Jésus sur vous, sur vos familles et sur vos amis. Joyeux Noël et Bonne Année !

✠ Antonio Maria Vegliò
Président

✠ Archevêque Agostino Marchetto
Secrétaire



JOURNÉE MONDIALE DE LA MER 2009

LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES: UN DÉFI À RELEVER POUR L'OMI AUSSI!

De l'avis général des plus grands spécialistes mondiaux de la météorologie, la température de la surface de la terre a augmenté de près de 0,6°C ces cent dernières années. Selon les organes pertinents de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), la température moyenne de la surface de la terre a augmenté de 0,74°C depuis la fin des années 1800 et, à moins que des mesures ne soient prises, elle augmentera encore de 1,8°C à 4°C avant l'année 2100, ce qui représente une variation que la CCNUCC qualifie de "rapide et profonde"

... Les preuves scientifiques considérables dont on dispose indiquent clairement que les principales causes de ce phénomène inquiétant ne sont autres que les effets d'un siècle et demi d'industrialisation. La combustion de quantités de plus en plus élevées de combustibles fossiles, principalement les hydrocarbures et le charbon, ainsi que la déforestation, le recours généralisé à des pratiques agricoles intensives et les procédés industriels, qui ont augmenté vertigineusement pendant l'ère industrielle, sont autant de facteurs responsables de l'augmentation des quantités de "gaz à effet de serre" dans l'atmosphère, en particulier le dioxyde de carbone, le méthane et l'oxyde de diazote ...

Le climat ne réagit pas immédiatement aux influences extérieures mais, après un siècle et demi d'industrialisation, le réchauffement de la planète a désormais acquis sa propre dynamique et il continuera de perturber les systèmes naturels de la terre pen-

dant des centaines d'années, même si les émissions de gaz à effet de serre sont réduites et que leurs niveaux dans l'atmosphère cessent d'augmenter. Pour établir un parallèle avec le monde maritime, les changements climatiques sont semblables à des superpétroliers, en ceci que, pour les arrêter ou même changer de cap, il faut non seulement appliquer une force énorme mais aussi prévoir des délais considérables – ce qui signifie que les changements climatiques sont d'ores et déjà inéluctables, en raison des émissions passées et actuelles de gaz à effet de serre ...

Les preuves du réchauffement de la planète et ses répercussions, ainsi que les changements climatiques en résultant sont bien établis et les faits y relatifs sont indéniables. Certaines de ces répercussions se font déjà sentir, d'autres en sont encore au stade de la prévision. Certaines sont déjà inévitables, mais d'autres pourraient être évitées si des mesures rapides et concertées sont prises sans délai ...

Le secteur des transports n'échappe pas à cette surveillance et à cette pression et les questions environnementales bénéficient d'une priorité élevée dans tous les secteurs, y compris celui des transports maritimes. Il est impossible d'ignorer le fait que le monde moderne est devenu entièrement tributaire de modes de transport motorisés faisant principalement appel aux combustibles fossiles ... S'agissant des émissions de CO₂ par tonne de cargaison transportée sur un mille, il est admis que les transports maritimes sont le mode de transport commercial le

DECHARGES DANS LA MER – VOIE LIBRE A LA DIRECTIVE

Le Conseil des Affaires Etrangères des 27 Pays de l'UE a donné son approbation à la directive visant à améliorer la loi actuelle en matière de pollution de la part des navires, et introduisant des sanctions, pénales également, en cas de décharge de produits nocifs dans la mer.

Les Etats membres ont une année devant eux pour s'adapter aux nouvelles règles, qui entendent améliorer la sécurité maritime et développer la protection du milieu marin contre les grands pollueurs, tels que les navires.

En effet, selon les nouvelles directives, les décharges illégales – même en petite quantité – sont considérées comme un délit et traitées pénalement, qu'elles soient commises volontairement, imprudemment ou par une négligence grave. Les personnes responsables de ce genre de décharges en mer sont donc soumises aux sanctions prévues dans ce cas, au plan pénal également. Une responsabilité qui est aussi reconnue et poursuivie lorsqu'il s'agit de personnes légales.

plus efficient. Mais en raison de l'envergure exceptionnelle des transports maritimes mondiaux, grâce auxquels la quasi totalité des marchandises sont transportées à l'échelle internationale, le secteur produit près de trois pour cent des émissions anthropiques de gaz à effet de serre ...

En conséquence, le défi consistant à réduire les émissions de carbone représente sans conteste un enjeu capital pour le secteur des transports maritimes. En sa qualité d'organisme de réglementation du secteur, l'OMI s'intéresse à la question et déploie des efforts considérables en vue de limiter et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires. C'est pourquoi l'Organisation a choisi pour la Journée mondiale de la mer 2009 le thème suivant : "LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES : Un défi à relever pour l'OMI aussi !", témoignant ainsi de l'importance particulière qui sera accordée à la question par l'ensemble de l'Organisation et la communauté internationale en 2009 ...

Tandis que l'OMI s'emploie à établir un régime réglementaire applicable au secteur des transports maritimes internationaux, le secteur lui-même a vite compris quelles sont les responsabilités qui lui incombent en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Ces dernières années, il a non seulement contribué par l'intermédiaire de ses organisations professionnelles aux activités de l'OMI dans le domaine technique et réglementaire, mais il a également assumé la responsabilité de mettre au point ses propres innovations sur le plan technique et de l'exploitation afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires.

Les émissions de carbone et le rendement énergétique sont directement liés. Autrement dit, moins on brûle de combustible, plus le volume des émissions est faible. Ces dernières décennies, guidé par les ingénieurs spécialistes de la mécanique navale, le secteur des transports maritimes a mis au point des systèmes propulsifs et des conceptions d'hélice plus efficaces qui ont entraîné des réductions considérables de la consommation de combustible. La technologie des moteurs a évolué au point que les systèmes propulsifs principaux modernes des navires consomment environ 10 % de combustible en moins que leurs prédecesseurs qui ont été installés il y a une dizaine d'années, tout en ayant la même puissance de sortie. Les architectes navals ont eux aussi apporté leur contribution; d'importantes améliorations en matière d'hydrodynamique et de conception de la coque des navires ont permis de réduire la

consommation de combustible de deux à quatre pour cent.

Au vu des initiatives prises continuellement par le secteur industriel pour obtenir de meilleurs résultats, on peut s'attendre à ce que les améliorations supplémentaires apportées à la conception de la coque, du moteur et de l'hélice permettent à l'avenir de réduire encore la consommation de combustible, et il pourrait être également possible de mieux utiliser la chaleur perdue. Toutefois, alors que des travaux sont en cours dans ces domaines techniques complexes et que certaines de ces améliorations pourront peut-être se matérialiser à bord des navires neufs à court ou moyen terme, il pourrait être très difficile d'appliquer ces nouvelles technologies aux navires existants. La solution pour la flotte actuelle pourrait donc résider dans l'amélioration de l'efficacité de certains aspects de son exploitation.

Il s'agit là de questions complexes. Réduire la vitesse pourrait par exemple contribuer à limiter les émissions, mais en contrepartie il faudrait peut-être utiliser de ce fait un plus grand nombre de navires pour transporter la même quantité de cargaison - sans oublier que faire route à vitesse réduite aurait également une incidence sur la livraison en temps voulu des marchandises, de sorte que les réceptionnaires, qui se sont habitués à un monde où les livraisons se font "juste à temps" et ont calculé en conséquence leurs stocks de matières premières, de composants et d'autres produits, pourraient être contraints de revoir leur manière de procéder à cet

EMISSIONS

LES ETATS-UNIS DURCISSENT LES NORMES

L'Agence américaine pour la protection de l'Environnement (EPA) a annoncé une stratégie coordonnée pour réduire les émissions des transatlantiques, fixant de nouvelles règles pour les typologies de carburants utilisés et le fonctionnement des moteurs. Les nouvelles normes intéressent les bateaux sous drapeau américain et sont conformes aux standards internationaux dans le but de parvenir à de nouveaux accords partagés conduisant à une réduction significative des émissions polluantes provoquées par le trafic maritime.

Les émissions provoquées par les gros moteurs diesel des bateaux ont de lourdes conséquences sur la qualité de l'air dans de vastes zones autour des principaux ports et sur la santé des populations qui y vivent, jusqu'à des kilomètres de distance.

égard ...

Par conséquent, s'il peut être possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre exprimées en tonne/mille dans une proportion relativement importante (peut-être de 15 à 25 % au cours des 5 à 15 prochaines années, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, grâce à des navires neufs, de plus grandes dimensions et ayant un meilleur rendement énergétique, qui conduiront en fin de compte à de nouvelles améliorations), il est presque impossible de garantir une réduction en valeur absolue des émissions imputables aux transports maritimes dans leur ensemble, en raison de l'accroissement prévu de la demande de transport à l'échelle mondiale qui découlera de la croissance économique et de l'accroissement démographique mondiaux.

D'autre part, les compagnies de navigation ont elles-mêmes d'excellentes raisons pour réduire leur consommation de combustible et donc leurs émissions de gaz à effet de serre. Le coût des combustibles de soute, qui a fortement augmenté ces dernières années, représente une part importante des dépenses d'exploitation des navires ...

Ceux qui souffriront le plus des changements climatiques seront les habitants des pays en développement. Ils disposent de ressources moindres pour faire face aux tempêtes, aux inondations, aux sécheresses, aux épidémies et aux ruptures d'ap-

provisionnement en vivres et en eau ... Les nations les plus pauvres du monde ne sont pratiquement pas responsables du réchauffement de la planète et pourtant ce sont elles qui sont les plus exposées à ses effets.

Les changements climatiques auront bien entendu des conséquences pour tout le monde. Personne ne pourra y échapper. De la même manière, on ne saurait objectivement faire peser la responsabilité de la solution sur un pays ou groupe de pays particulier, ni sur une région ou un continent en particulier. Nous sommes, peut-être comme jamais auparavant, engagés dans cette lutte ensemble. Réussir à surmonter les problèmes liés aux changements climatiques auxquels nous faisons face sera loin d'être facile, mais les conséquences d'un échec sont bien trop effroyables à imaginer ... Nous nous devons tous de prendre des mesures énergiques, globales et concertées qui non seulement lancent le processus de rétablissement de la planète mais annoncent aussi une nouvelle ère d'engagement sérieux et constructif pour empêcher qu'une crise, comme celle que nous connaissons actuellement, n'empire ou ne se répète. C'est en agissant ensemble et en prenant nos responsabilités vis-à-vis des générations futures que les accords que la Conférence de Copenhague adoptera pourront avoir durablement une véritable utilité.

LE CONSEIL DE L'OMI DÉCLARE 2010 "ANNÉE DES GENS DE MER"

Le Conseil de l'OMI, lors de la réunion de sa 102ème session à Londres (29 juin – 3 juillet 2009), a établi que le thème de la Journée mondiale de la Mer de l'an prochain sera : « **2010 : L'Année des gens de mer** », approuvant ainsi une proposition du secrétaire général de l'OMI, Efthimios E. Mitropoulos.

Le thème, qui sera célébré tout au long de l'année et également lors d'un événement parallèle qui aura lieu en Argentine dans le cadre de la Journée mondiale de la Mer, a été choisi pour donner à l'OMI, ainsi qu'à la communauté maritime internationale, l'occasion de rendre hommage aux marins du monde pour la contribution unique qu'ils apportent à la société, et en reconnaissance des risques qu'ils encourrent dans l'accomplissement de leurs devoirs dans un environnement souvent hostile. En proposant le thème, le Secrétaire général M. Mitropoulos a dit que « les dangers uniques qu'affrontent les 1,5 millions de marins dans le monde – qui incluent les attaques des pirates, la détention et l'abandon indus – allant de pair avec la dangereuse pénurie d'officiers de navires prévue, rendent de plus en plus urgente la tâche de prendre des mesures immédiates et efficaces pour éviter que ne se développe une situation où les navires manquent de personnel suffisamment qualifié à bord».

Ce thème complète la campagne permanente de l'OMI « Go to Sea ! » visant à susciter de nouvelles vocations dans l'industrie maritime, qui a été lancée en novembre 2008 en association avec l'Organisation internationale du Travail, la « Table ronde » des organisations de l'industrie maritime et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Il se place également dans la lignée de la révision complète, commencée en 2006, de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et de son Code annexé, dont l'examen des textes mis à jour est prévu lors d'une Conférence diplomatique en programme à Manille, aux Philippines, au milieu de l'année 2010. Une fois adoptés, les amendements proposés à la Convention STCW et à son code fourniront les normes mondiales nécessaires pour la formation et la délivrance des brevets des gens de mer, en vue de leur service sur des navires technologiquement développés, à présent et pendant un certain temps.

JOURNÉE MONDIALE DE LA MER

SEYCHELLES



Depuis désormais cinq ans, la célébration de la Journée mondiale de la Mer est organisée par le Comité de la Journée nationale de la Mer, un organisme composé de diverses organisations gouvernementales et non gouvernementales, d'autres parties prenantes de l'industrie maritime et de la pêche, l'école maritime et l'AM-Seychelles

Les activités de cette année (21-27 septembre 2009) se sont concentrées sur un séminaire sur les changements climatiques et leurs conséquences sur l'industrie de la pêche et l'environnement, le nettoyage des barrières coraliennes et de la mer sur l'île Sainte Anne, ainsi qu'une Messe spéciale en l'église Saint-André à Cascade.

Au total, 60 marins, pêcheurs, étudiants de l'école maritimes et membres du ministère de l'environnement ont participé à une journée de séminaire sur le thème : « Les changements climatiques et leurs conséquences sur l'industrie de la pêche », organisé par le Comité de la Journée nationale de la Mer, dont l'AM est un membre fondateur. L'objectif principal était d'informer le secteur de la pêche et le secteur maritime des dangers et des effets des changements climatiques sur l'environnement, et de leurs conséquences sur leur commerce et leur profession, ainsi que d'accroître la conscience parmi les marins de l'impact que le niveau de la mer et les changements climatiques ont au niveau économique et social dans le pays.

Un nombre important de chrétiens et de non chrétiens ont participé activement à une Messe célébrée en l'église Saint-André, à Cascade (saint André est le patron des pêcheurs et des marins aux Seychelles).

Le thème de l'OMI, « Les changements climatiques, un défi à relever pour l'OMI aussi! » a été choisi pour la Messe, qui a été accompagnée par une prière d'action de grâce pour la libération des dix marins seychellois retenus en otage par les pirates somaliens en Somalie et pour les deux pêcheurs qui étaient perdus en mer au mois de septembre.

Dans son discours de bienvenue, le Directeur national de l'AM, Albert Napier, a dit :
« Nous, chrétiens ou non chrétiens, riches ou pauvres, noirs ou blancs, sommes tous responsables du fléau du changement climatique.

- Nous utilisons la plage pour nos loisirs (pique-nique), mais, au lieu de ramener nos déchets avec nous, nous les laissons traîner sur la plage ou nous les jetons dans la mer, polluant l'océan et son environnement. Les sacs en plastique étouffent les tortues, tuent les petits poissons, les oiseaux et d'autres espèces.
- Nos pêcheurs locaux utilisent des petits filets pour capturer toute une variété de poissons pour notre consommation, tandis que les grands paquebots de pêche attrapent des requins, en retirent les ailerons et rejettent les carcasses à la mer ;
- les navires de pêche au thon de l'Union européenne utilisent également des filets fins, attrapant différents types de poissons, et ainsi, des millions de requins, daurades, bonites, perches, etc. sont rejettés en mer. Ces pratiques polluent la mer et détruisent de nombreuses espèces vivantes ;
- les investisseurs étrangers qui, au nom du développement, viennent dans notre pays investir des millions de dollars dans de nombreux projets liés à l'industrie du tourisme ne respectent pas la législation nationale en matière d'environnement ; nos côtes et l'environnement maritime sont pollués par les eaux usées et les eaux évacuées par les égouts qui finissent directement dans la mer ;
- notre gouvernement et tous les responsables de la protection de l'environnement de notre pays, qui demeurent silencieux face à la non application de la réglementation/législation nationale créée pour protéger notre environnement et les ressources marines sont tous coupables et responsables de la catastrophe du changement climatique ».

Il a conclu en demandant à « Dieu notre Père de nous pardonner pour l'injustice que nous avons commise contre la nature et contre Lui ». Il a ensuite demandé à la congrégation de prier Dieu notre Père de nous aider à avoir une plus grande conscience de l'environnement, et à avoir davantage de respect pour la mer et toutes les espèces qu'il nous a données.

Le Père Lafourche, prêtre de la paroisse de Saint-André à Cascade, a dit que « les Seychelles sont appelées paradis car la mer est une partie de la beauté de nos îles qui accueille les touristes et les marins ». Il a continué en affirmant que la société doit prendre plus au sérieux la menace constante des pirates somaliens dans nos eaux territoriales et a demandé à l'assemblée d'accomplir une profonde réflexion sur ce sujet, car il touche notre territoire. Il a appelé les pêcheurs à venir à l'église et à se joindre aux autres fidèles afin de prier Dieu pour leur santé, et pour leur sécurité lorsqu'ils



sont sortis en mer pêcher. Il leur a demandé de changer leur mentalité qui se tourne vers Dieu uniquement lorsqu'ils sont en danger.

La congrégation a ensuite écouté attentivement le témoignage de deux anciens otages des pirates somaliens. *Serenity* était un yacht pris en otage par les pirates somaliens dans les eaux territoriales des Seychelles, en février 2009, tandis qu'il faisait route vers Madagascar. En mars, un autre navire seychellois, *Indian Ocean Explorer*, a également été pris en otage dans les eaux des Seychelles. Au total, dix membres d'équipages ont été retenus en otage par les pirates somaliens qui ont demandé le paiement d'une rançon pour leur libération.

M. Francis Roucou, skipper à bord du *Indian Ocean Explorer*, a fait part de son expérience de trois mois de captivité, décrivant la façon dont les pirates sont montés à bord de leur navire, armés d'AK47, et de mortiers et ont contraint l'équipage à faire route vers la Somalie. Il a remercié tous les citoyens qui les ont aidés à travers leurs prières et a encouragé tous les pêcheurs à ne jamais oublier Dieu dans leur vie. M. Gilbert Victor, skipper du *Serenity*, a remercié « *au nom de l'équipage tous les Seychellois, les organisations et autorités qui ont contribué à notre libération* ». Il a également remercié tous ceux qui ont constamment prié Dieu tout-puissant pour qu'ils rentrent sains et saufs.

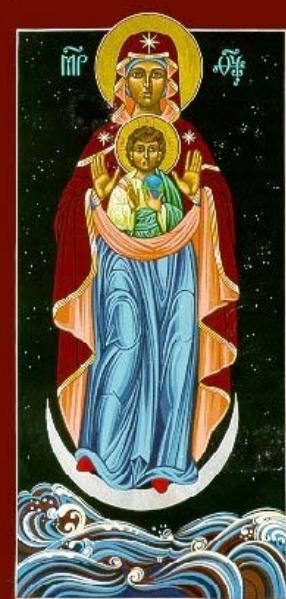
De nombreux pêcheurs vivant dans les districts de Cascade et d'Anse aux Pins ont amené leur navire pour les faire bénir. Leurs bateaux de pêche étaient décorés de fleurs, de drapeaux et de photos de pêcheurs qui travaillent sur les bateaux. Leurs familles et amis étaient également présents pour participer à l'événement. Plusieurs messages ont été lus et le prêtre a parlé de la contribution importante apportée par les pêcheurs qui capturent les poissons pour le marché local et pour l'exportation.

BENOÎT XVI REND HOMMAGE À MARIE, ETOILE DE LA MER

En Marie qui était et est totalement unie à son Fils, au Christ, les hommes dans les ténèbres et les souffrances de ce monde ont trouvé le visage de la Mère, qui nous donne du courage pour aller de l'avant. Dans la tradition occidentale, le nom de "Marie" a été traduit comme "Etoile de la Mer". Cette expérience s'exprime précisément en cela: combien de fois l'histoire dans laquelle nous vivons apparaît comme une mer sombre qui frappe de manière menaçante, avec ses vagues, la barque de notre vie. Parfois, la nuit semble impénétrable. On peut souvent avoir l'impression que seul le mal possède du pouvoir et que Dieu est infiniment loin.

Souvent nous n'entrevoions que de loin la grande Lumière, Jésus Christ qui a vaincu la mort et le mal. Mais nous voyons alors très proche la lumière qui s'allume, lorsque Marie dit: "Voilà, je suis la servante du Seigneur". Nous voyons la lumière claire de la bonté qui émane d'Elle. Dans la bonté avec laquelle Elle a accueilli et vient toujours à nouveau à la rencontre des grandes et des petites aspirations de nombreux hommes, nous reconnaissions de manière très humaine la bonté de Dieu lui-même. Avec sa bonté, il apporte toujours à nouveau Jésus Christ, et ainsi la grande Lumière de Dieu, dans le monde. Il nous a donné sa Mère comme notre Mère, afin que nous apprenions d'Elle à prononcer le "oui" qui nous fait devenir bons. (Homélie pour l'Ordination Episcopale de cinq nouveaux Prélats, 12 septembre 2009)

Quelle joie immense d'avoir pour mère Marie Immaculée! Chaque fois que nous faisons l'expérience de notre fragilité et de l'influence du mal, nous pouvons nous tourner vers Elle, et notre cœur reçoit lumière et réconfort. Même dans les épreuves de la vie, dans les tempêtes qui font vaciller la foi et l'espérance, nous pensons que nous sommes ses enfants et que les racines de notre existence s'enfoncent dans la grâce infinie de Dieu. L'Eglise elle-même, même exposée aux influences négatives du monde, trouve toujours en Elle l'étoile pour s'orienter et suivre la route qui lui a été indiquée par le Christ. Marie est en effet la Mère de l'Eglise, comme l'ont solennellement proclamé le Pape Paul VI et le Concile Vatican II. Alors que nous rendons grâce à Dieu pour ce merveilleux signe de sa bonté, nous confions donc à la Vierge Marie chacun de nous, nos familles et les communautés, toute l'Eglise et le monde entier. (Angelus, 8 décembre 2009, Solennité de l'Immaculée Conception)



"L'ÉGLISE PARMI LES GENS DE LA MER"

LETTRE PASTORALE COLLECTIVE

Proposition d'accompagnement pastoral aux communautés côtières du Pacifique costaricain (extraits)

QUELQUES MODÈLES D'ACTION EN COHÉRENCE AVEC NOTRE FOI

"Jésus sortit de nouveau au bord de la mer, et toute la foule venait à lui et il les enseignait" (Mc 2,13).

Nous ressentons l'urgence de faire accomplir des pas plus décisifs pour développer une pastorale s'adressant au monde de la pêche, qui contribue de tous ses efforts à construire un ordre temporal plus parfait, en rendant au travailleur de la pêche sa dignité, en valorisant son travail et en favorisant son accès aux biens.

Nous ne pouvons pas ignorer les angoisses que sont en train de vivre les gens de la mer. Nous voulons assumer cette tâche à partir de l'Église, une tâche qui doit être réalisée en équipe et non de façon isolée, en coordination avec les autorités gouvernementales et non gouvernementales (en réseaux institutionnels), avec l'esprit social, œcuménique et d'intégration que nous a clairement indiqué le document d'Aparecida (n° 384).

"Un grand nombre d'entre nous ne sont pas conscients des dommages causés à la nature... nous tirons le trémail et nous détruisons la pêche du Golfe", affirmaient des pêcheurs qui ont participé au **FORUM des gens de la mer** (rencontre avec les représentants des communautés de pêcheurs concernées et plusieurs ONG écologistes, 29 et 30 novembre 2008). Tout comme en premier lieu les terres côtières reviennent à leurs habitants originaux qui, historiquement, ont vécu de leurs ressources, à plus forte raison ce seront eux les premiers responsables de prendre soin et d'administrer, suivant les critères d'un intendant ou d'un gardien, les richesses maritimes de la création que Dieu nous a confiée.

Le moment est venu d'améliorer les formes traditionnelles d'organisation du secteur de la pêche, contrôlé par les grands producteurs et par la politique; "La rivalité entre les organisations doit prendre fin... Nombreux sont ceux qui ne suivent que leurs

intérêts personnels... Les associés doivent exiger un roulement entre les leaders ... ceux-ci ne doivent pas s'éterniser dans leurs charges", voici quelques-uns des témoignages recueillis parmi les personnes concernées durant le FORUM. Nous invitons les institutions de l'État et les ONG qui s'occupent du secteur de la pêche à cultiver de nouveaux leaderships chez les personnes plus jeunes, qui aillent au-delà des combines politiques, de l'individualisme et du machisme qui confèrent un bas profil à ces organisations.

Nombreux sont les temples et les mouvements prosélytes des communautés chrétiennes non catholiques dans la plupart des populations de pêche du Pacifique, mais moindres sont leurs efforts pour sou-

Nous, pasteurs des diocèses de Tilarán, Puntarenas et San Isidro, sommes conscients de l'urgence d'une solution de fond qui permette d'atteindre l'harmonie entre l'être humain et la nature, pour que les normatives de développement visent la durabilité. Une vision intégrale et réelle de la situation de la zone côtière est indispensable, car les effets – actuels et potentiels – des activités qui s'y déroulent mettent en grave danger la stabilité des écosystèmes et des cultures humaines fragiles qui sont associées à la zone côtière.

(2 août 2009, jour de la Vierge des Anges)

tenir l'organisation sociale et leur libération intégrale. "Les églises devraient nous aider dans la recherche d'un projet commun. Nous devons nous allier spirituellement, dialoguer, cesser de nous disputer entre nous...", reconnaissent les participants au FORUM. Nous nous engageons humblement à nous asseoir à une même table avec les leaders religieux de différentes croyances, pour proposer des alternatives communes de vie et d'espérance, afin que l'Évangile que nous annonçons tous soit vraiment une "bonne nouvelle" pour les gens de la mer.

Le tourisme marin continue d'être une bonne alternative pour les communautés côtières qui ont constaté comment la pêche est en pleine décadence. Cette alternative au tourisme exclusif, qui ne crée pas d'entrave sociale, sera valable si et quand elle sera réalisée de façon à renforcer les visions locales de développement des communautés de pêche. Deman-

dons avec insistance l'investissement de plus amples ressources dans ces communautés, qui favorisent de nouvelles options de travail dans un modèle de tourisme solidaire et responsable, à partir d'une gestion locale et avec le soutien de l'État. C'est pourquoi, nous plaidons en faveur d'un tourisme plus communautaire, responsable et solidaire qui profite aux personnes des communautés sur lesquelles il impacte.

"L'insécurité en mer n'est déjà plus une menace, c'est une réalité... Nous regrettons que maintenant beaucoup d'humbles pêcheurs sortent armés... Certains d'entre nous ont été attaqués alors qu'ils travaillaient sur leurs bateaux. Nous avons besoin de savoir comment présenter les plaintes respectives, et aussi que les autorités prennent en main la question", ont affirmé avec préoccupation plusieurs pêcheurs au cours du FORUM. Nous demandons au Ministère de l'Intérieur de tourner son regard vers la mer et de créer une "police communautaire maritime", formée pas des pêcheurs experts, avec une formation suffisante et les moyens nécessaires pour affronter la délinquance dans les eaux territoriales, en veillant également sur d'autres types de délits sur la zone côtière .

Nous lançons un appel vibrant à nos autorités gouvernementales pour qu'elles nous offrent des réponses claires et des actions concrètes contre l'augmentation du nombre des délinquants côtiers, les "pirates" et les malfaiteurs "au col blanc" qui incitent la population côtière à participer au trafic de drogues et à d'autres commerces illicites ; et contre ceux qui continuent d'attaquer, de traquer, d'enlever et d'assassiner les pêcheurs dans les eaux costaricaines. On compte déjà plusieurs cas non résolus, qui ont pu bénéficier de l'impunité juridique.

Nous demandons un traitement plus intégral et humain des nouvelles qui se réfèrent aux gens de la mer, pour que cesse la campagne de culpabilisation menée à cause des mauvaises actions d'un petit nombre de personnes, ainsi que la stigmatisation de nos gens par des qualificatifs qui n'ont fait que les dénigrer au cours de ces dernières années. On sait bien que les circonstances dues à la pauvreté et au déplacement poussent souvent les personnes à la délinquance, à l'alcoolisme ou au trafic de drogues, mais il est injuste de discréder tout un secteur de travail à cause de

mauvaises actions commises par certains de leurs pires représentants.

Nous demandons de contrôler attentivement ceux à qui l'on accorde les concessions, en donnant la préférence aux organisations communales dont la démarche est connue, aux syndicats qui s'identifient avec la communauté, aux organisations d'étudiants, aux coopératives, comme la loi l'indique.

Les pêcheurs sont conscients de la nécessité des périodes d'interdiction, même s'ils savent qu'ils renoncent à un droit fondamental de leur identité culturelle. La responsabilité de l'État envers les gens de la mer qui arrêtent leur activité productive doit se manifester à travers une rétribution qui satisfasse réellement les nécessités familiales et non par la contribution limitée qu'il leur offre habituellement.

Les pêcheurs artisanaux, hommes et femmes, veulent poursuivre cette activité, malgré certaines pratiques inadéquates et anti-écologiques qui sont à abandonner. À travers leur profession, ils ont acquis une connaissance associée à l'utilisation des ressources marines qui se transmet de génération en génération et conduit à la formation de la "culture des gens de la mer". Ces familles de pêcheurs doivent en outre se reconnaître comme un acteur stratégique pour la sécurité alimentaire du pays, aussi important que tout autre secteur productif national. Nous devons reconnaître le droit d'accès aux ressources côtières pour les communautés locales, adopter des mesures en faveur des pauvres et obtenir une utilisation équilibrée des ressources.

Il faut élaborer une stratégie pour le secteur de la pêche artisanale qui réunisse les institutions de développement et de conservation, afin que leur approche soit intégrale et puisse satisfaire les nécessités sociales, économiques et culturelles de ce secteur. Omettre la responsabilité gouvernementale avec les graves conséquences écologiques qu'entraînent les monocultures voudrait dire en finir avec la mise en œuvre d'une stratégie efficace .

Nous demandons des écoles sur le territoire côtier, où l'on s'occupe des enfants, garçons et filles, des gens de la mer, avec la réalisation d'un effort spécial aussi bien pour adapter leur programme d'études à la réalité côtière que pour nommer du personnel enseignant qui soit sensible aux problématiques des gens de la mer. Il est important que ce personnel ait la capacité de comprendre et donc d'améliorer les aspects négatifs de la mentalité propre de la culture côtière -



qui s'acquièrent dès l'enfance - et fomente, au contraire, le sens des responsabilités, la joie et la dignité de cette population socialement stigmatisée.

Nous encourageons et soutenons les efforts des pêcheurs artisiaux et sportifs pour s'unir et prendre des mesures concrètes pour une amélioration des conditions de la côte, et pour, avec la participation d'organisations écologistes et d'universités, établir des priorités pour la protection des mers et des réserves de pêche dans leurs zones d'influence, de façon à combattre la surexploitation et l'utilisation de méthodes de pêche interdites, en se sentant les gardiens de la vie marine.

En tant qu'Église, nous nous engageons à accompagner, à partir de la Pastorale Sociale, les proposi-

tions qui ont été suggérées ici, à travers une équipe de disciples et des missionnaires engagés dans l'apostolat de la mer de nos trois diocèses et en participant aux réseaux inter-institutionnels en faveur des gens de la mer, en particulier ceux qui comptent sur la contribution des universités, des ONG et des institutions de l'État, en vue d'une meilleure approche et d'une meilleure coordination dans la zone côtière.

Mgr Guillermo Loría Garita
Evêque de San Isidro del General

Mgr Oscar Fernández Guillén
Evêque de Puntarenas

Mgr Victorino Girardi Stellin
Evêque de Tilarán-Liberia

PRIÈRE À LA VIERGE DE LA MER

*Vierge Marie de la mer, Mère du Christ et mère des gens de la mer,
quand nous naviguons sur nos côtes
où ta belle image est agitée par les vagues,
nous te présentons la culture commune de nos territoires côtiers,
riches en traditions imprégnées de foi au bord de leurs eaux.*

*Selon des sentiers tracés par la lumière rayonnante des cieux nous avons reçu en pleine mer
la prédication de l'Évangile de ton Fils Jésus-Christ,
qui, par sa parole puissante, a apaisé la furie des ondes
et de porter la paix aux pêcheurs qui sentaient la menace à leurs vies.
Nous venons aujourd'hui, devant ton image consolatrice,
déposer à tes pieds une immense pêche de rêves et d'espérance,
afin que tu intercèdes pour nous devant ton Fils, le pêcheur de Galilée,
et que sa parole de vie renforce nos faibles ancrés.*

*Marie de la mer, nouvelle Ève, notre vie, notre douceur et notre espérance,
obtiens de ton Fils, apôtre infatigable de pêcheurs,
qu'il nous accorde sa miséricorde, comme à nos familles,
et sa bienveillance aux territoires côtiers,
et sur les embarcations qui nous fournissent notre subsistance quotidienne.*

*Sois compatissante et protège nos enfants et nos jeunes,
afin qu'ils ne se laissent pas séduire par la tentation de ce qui est facile.*

*Nous te confions nos femmes de marins,
dont la dignité est souvent bafouée et blessée,
pour qu'elles soient des étoiles resplendissantes quand la lumière diminue.*

*Et accorde à ceux dont les mains ont été rendues calleuses
par la dureté de l'admirable travail de la pêche
la sagesse de l'âge avancé,
et que, dans le Doux Nom de Jésus,*

*nous puissions nous asseoir tous ensemble, dans le même bateau qui nous conduira au large,
main dans la main avec les gens de la ville et des montagnes,
amarrent dans de nouveaux ports de justice, de solidarité et de paix,
anticipation de notre destination commune, le port de la vie sans fin. Amen.*

AFRIQUE: LES FILETS PIRATE

Les pêcheurs les plus habiles d'Afrique occidentale vivent sur une langue de sable que se disputent les vagues de l'Océan Atlantique et l'estuaire placide du fleuve Sénégal : la Langue de Barbarie. Un petit pont relie les routes silencieuses et les résidences coloniales délabrées de Saint-Louis (l'ancienne capitale de l'Afrique occidentale française) aux ruelles et aux baraquas de Guet-Ndar, le quartier des pêcheurs... C'est sur la rive du fleuve que se concentre l'activité commerciale : chaque jour, des centaines de pirogues déchargent des quintaux de poissons, qui sont distribués dans les structures rustiques érigées pour le séchage - disséminées le long de la rive - et les camions qui attendent sur la route goudronnée située plus haut. Serré dans des sacs de jute, le poisson sec voyagera lentement vers les marchés du cœur de l'Afrique. Les espèces plus recherchées, au contraire, conservées dans des paniers remplis de glace, prendront la direction des riches marchés européens et orientaux...

Appauvries par les décennies d'exploitation perpétrées par des bateaux étrangers de pêche industrielle, les eaux de Saint-Louis sont maintenant dans l'incapacité de soutenir même jusqu'à la pêche locale artisa-



nale. Aussi, pour ne revenir avec des filets vides, de nombreux pêcheurs de Guet-Ndar sont contraints de se diriger vers les eaux mauritaniennes, où les ressources halieutiques sont moins exploitées... Ce ne sont pas seulement les phénoméaux pêcheurs de Saint-Louis qui vont en Mauritanie : il y en a d'autres qui viennent de bien plus loin. Dans les ruelles de Guet-Ndar, parmi les gens à la peau couleur d'ébène, vêtus d'habits bariolés ou de cirés de pêche, il arrive de croiser les yeux en amande des intermédiaires coréens...

A chaque mission, les Coréens traitent avec de 40 à 50 pirogues - équipage compris - pour un total de plus de 200 pêcheurs. Les petites embarcations sénégalaises sont chargées dans le ventre sombre des énormes bateaux de pêche coréens, tandis que les hommes sont distribués dans une série de minuscules cellules construites expressément sur le pont du navire. C'est dans ces locaux étroits, si bas qu'on ne peut y entrer qu'à quatre pattes,

LA NOUVELLE LOI SUR LA PÊCHE ET L'AQUACULTURE DU BRÉSIL

La nouvelle loi sur la pêche et l'aquaculture qui a été adoptée en juin 2009 a d'importantes implications pour les femmes. L'un des aspects clés de la nouvelle loi est qu'elle élargit la définition du terme « pêcheur », qui inclut des personnes exerçant des tâches d'appui essentielles, jusqu'alors non reconnues sur le plan juridique. A travers cet élargissement de la définition de « pêcheur », le Brésil a franchi un autre pas important. Les femmes ayant une activité de pêche comme ramasseuses cueilleuses, avaient déjà obtenu une reconnaissance officielle grâce à l'entrée en vigueur de la Constitution fédérale brésilienne de 1988 et l'institution de la Loi de 1991 sur la Sécurité sociale, qui accorde aux travailleurs ruraux la même protection sociale qu'aux travailleurs des villes. Autre aspect intéressant, on reconnaît aux femmes des campagnes le statut de travailleuses, quel que soit leur situation conjugale.

La nouvelle loi adopte une vision plus globale de la pêche, notamment en ce qui concerne les divers acteurs sociaux de ce secteur. Elle reconnaît en effet le statut officiel des personnes ayant des activités liées à la pêche, comme la fabrication et la réparation de filets et autre matériel de capture, et la transformation du poisson de la pêche artisanale. On espère que cela permettra aux personnes qui exercent des activités liées à la pêche, dont la plupart sont des femmes, d'accéder aux droits sociaux, en particulier la retraite, l'assurance maladie et accident, les allocations de maternité. En plus, lorsque les fermetures annuelles de la pêche sont décidées, elles pourront aussi bénéficier de l'assurance appropriée, qui donnera droit normalement au versement pendant quatre mois à une indemnité, qui équivaut à un salaire minimum pour chaque mois de fermeture d'environ 218 dollars. En bénéficiant de ce droit, elles seront ainsi reconnues comme des agents économiques à part entière qui souffrent, tout comme les pêcheurs hommes, de ces périodes de manque à gagner au cours de la période de fermeture de la pêche. Étant donné la présence importante des femmes dans les activités avant et après capture, on s'attend à ce que cette intégration officielle dans ce secteur se traduise par une forte augmentation des inscriptions de femmes dans les organismes professionnels de pêche artisanale.

que les pêcheurs sénégalais passent leurs nuits.

Les "bateaux ramasseurs" (appelés ainsi du fait qu'ils "ramassent" les pirogues) se dirigent vers des eaux moins contrôlées de l'Afrique occidentale : Guinée Conakry, Liberia, Sierra Leone, Angola, Gabon. Les pirogues sont ensuite lâchées en haute mer, avec, à bord, chacune 5 ou 6 personnes armées de lignes, qui traqueront les espèces plus recherchées pendant toute la journée. Les propriétaires des bateaux fournissent les lignes et les hameçons, ainsi qu'un bol de riz au lever du soleil et un autre au coucher. A la fin de chaque journée, les Sénégalais remettent leur pêche aux Coréens, qui paient un prix fixé avant le départ ; mais il arrive que les accords ne soient pas respectés et que les pêcheurs soient abandonnés sur leurs pirogues à des centaines de milles de chez eux.

Pour augmenter les profits, de nombreuses embarcations étrangères pêchent sans avoir l'autorisation nécessaire. Les Pays qui donnent sur la côte ne disposent pas des moyens adéquats pour surveiller leurs eaux territoriales, et les pêcheurs-pirates peuvent travailler sans être dérangés. La pêche clandestine est basée sur la stratégie de la confusion : pour éviter d'être reconnus, les armateurs sans autorisation camouflent leurs pavillons. Les bateaux exposent des "drapeaux de complaisance" facilement achetables (même sur internet) dans les registres de Pays comme Panama, Belize et Honduras. En outre, les drapeaux et les noms des bateaux changent en permanence, suivant la technique dite *flag hopping*. Outre à se cacher derrière un faux nom, les pêcheurs clandestins se donnent beaucoup de mal pour fausser toute traçabilité de leur produit. Le produit de la pêche des embarcations sans autorisation est mis dans des boîtes portant les indications d'autres bateaux "en règle" et appartenant au même armateur. Ou bien, on applique la *trans-shipping* : les poissons sont transbordés en haute mer d'une embarcation à une autre, en se mêlant à ceux déjà dans les frigos des cargos en route vers les Canaries. Le *trans-shipping* est très courant aussi parmi les pêcheurs qui sont régulièrement autorisés à pêcher : en effet, transborder lorsqu'ils sont loin des ports africains leur permet d'éviter les contrôles "ennuyeux" de la marine locale et donc de vendre aussi le poisson qui viole les limites de qualité et quantité prévues par les autorisations ...

Le poisson est pêché suivant des méthodes interdites à cause de leur impact destructif sur l'environnement, comme la pêche à la traîne ou bien les filets aux mailles trop serrées. Ou encore il est pêché dans les eaux réservées aux artisans pêcheurs ou dans les zones protégées, comme celles de reproduction et les parcs naturels...

Les dommages provoqués par la pêche illégale sont dramatiques pour les écosystèmes et les économies africaines. Selon les estimations de la FAO (*Food Agri-*

Afin de faire face à une demande croissante, les flottes de pêche européenne et asiatique tournent leur proue vers les eaux de l'Afrique occidentale où elles peuvent, sans trop de scrupules, pêcher illégalement. Pour satisfaire nos désirs et nos palais, les économies et les écosystèmes africains doivent affronter des coûts très élevés.

culture Organization : l'organisation des Nations Unies pour la pêche et l'agriculture), 80 % des ressources halieutiques au niveau global sont à risque d'extinction, parce que super-exploitées ou bien en déclin. Le *Fishery Committee for the Eastern Central Atlantic* (Comité de la FAO chargé d'évaluer la situation des ressources halieutiques sur la côte occidentale de l'Afrique) a déclaré que les calmars, les seiches, les dorades, les crevettes roses et certains types de crabes seraient en voie d'extinction.

Aux dommages environnementaux, il faut ajouter ceux économiques : à propos de l'Afrique subsaharienne dans sa globalité, Greenpeace estime que la pêche pirate prive les caisses africaines d'un milliard de dollars par an. Parmi les pays les plus touchés, la Guinée Conakry qui, selon les calculs du *Department for International Development* du gouvernement britannique, perdrat 110 millions de dollars par an, et la Sierra Leone, pour qui la moyenne annuelle serait d'environ 30 millions de dollars. Un scénario encore plus grave si l'on considère que l'Atlantique donne du travail à la majorité des populations de la côte et que le poisson est la source principale de protéines dans l'alimentation de ces Pays.

... A l'origine de la pêche pirate, la demande des marchés de distribution, qui paient des prix dix fois supérieurs à ceux pratiqués sur les marchés africains. L'Europe, dont les eaux ne parviennent même pas à satisfaire 40 % de la consommation intérieure, est le plus grand importateur mondial. La Commission européenne estime que les poissons "pirates" arriveraient chaque année sur les marchés intérieurs pour une valeur de 1,1 milliards d'Euro.

... Spoliées de leurs ressources halieutiques, les flottes d'artisans pêcheurs d'Afrique occidentale connaissent une crise qui, d'année en année, s'aggrave toujours plus. A la limite de la survie, les populations de la côte sont obligées de s'unir aux hordes de désespérés qui assiègent la "Forteresse Europe". Les pirogues, qui ne peuvent plus garantir l'alimentation des familles, deviennent les moyens fragiles sur lesquels s'embarquer et défier l'Atlantique. Sillonnant péniblement pendant des jours et des jours, les mêmes routes que les bateaux de pêche pirates, les pêcheurs les plus habiles de l'Afrique occidentale en sont réduits à poursuivre le mirage du bien-être européen.

Adriano Marzi

Popoli, octobre 2009, n° 10 (extraits)

MESSAGE DE LA MISSION DE LA MER FRANCE

À LA DIRECTION GÉNÉRALE

DES AFFAIRES MARITIMES ET DE LA PÊCHE

DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

La Mission de la Mer souhaite une pêche responsable, durable, gérée régionalement, dans le respect des pêcheurs et des ressources halieutiques.

1-Des valeurs à privilégier au nom de "l'humain".

La Mission de la Mer est engagée depuis plus de 50 ans auprès des communautés de pêcheurs, fidèle aux valeurs de l'Évangile et fidèle aux aspirations des pêcheurs, de leurs familles, en lien avec les organismes maritimes. Elle reconnaît qu'il est nécessaire de refonder la politique communautaire sur d'autres bases.

La Mission de la Mer a adressé une réponse à la consultation lancée par la Communauté Européenne sur la politique commune de pêche. En voici des extraits.



Nous n'avons ni navire, ni quota de pêche, ni part de marché à défendre, mais seulement "l'humain", les valeurs qui sont inspirées par le christianisme et l'Évangile, en particulier la participation à la Création, la solidarité, et le respect dû à tous, pêcheurs de la Communauté Européenne et du monde entier. Toutes ces valeurs sont peu à peu laminées, d'une part par la domination du profit immédiat, et d'autre part à cause d'une gouvernance marquée par le manque d'adéquation entre les décideurs et les aspirations des communautés des pêcheurs.

2-Donner la parole aux pêcheurs. La Mission de la Mer approuve cette initiative d'une meilleure participation des pêcheurs, d'autant plus qu'ils nous témoignent de leur faible confiance dans les structures, quelles qu'elles soient. Jusqu'ici le politique, le marchand, le scientifique, l'armateur industriel ont eu leur mot à dire mais les pêcheurs, en particulier les matelots et les jeunes ont été les "muets" de l'Europe.

Ne soyons pas dupes : on donne la parole aux pêcheurs après les avoir "jetés par-dessus bord", les avoir paralysés dans le "corset européen", muselés dans un carcan administratif, écrasés par un "marché mondialisé" qui n'a aucune attention pour le fruit de leur dur labeur. On les rend coupables de tous les maux, en les traitant ouvertement de "*braconniers de la mer*", ou "*assassins de la mer*"...

La parole du pêcheur est importante. Il faut qu'il puisse la prendre localement, régionalement, nationalement et au niveau européen. **La parole des pêcheurs artisans**, des femmes et des familles de marins, des associations de soutien à la pêche n'est pas celle de la pêche industrielle, ni celle de l'aquaculture. Il faut que cette parole soit distincte, audible et écouteée.

3-Partir de la réalité, sortir de la confusion, générer une confiance par une connaissance commune à tous : la connaissance halieutique est la clef de la porte d'entrée dans la PCP future. En application de la norme RMD (Rendement Maximum Durable) certains rapports scientifiques annoncent que 80% des stocks de poisson de la planète sont en danger. Ce constat ne correspond pas à l'observation des pêcheurs que nous rencontrons. On ne se comprend plus, on ne parle pas le même langage. **La Mission de la Mer considère qu'il très important de traiter ce point avec une grande attention.** Il faut savoir s'il y a vraiment raréfaction et chercher les causes de cette raréfaction de façon aussi précise que possible. Il faut sortir des habitudes d'affrontement entre pêcheurs et scientifiques en favorisant un travail commun.

On accuse le pêcheur de surpêche. On fait porter à l'ensemble de la communauté des pêcheurs la responsa-

bilité de "l'effondrement des stocks", sans préciser quels sont les métiers, les pêcheries qui pratiqueraient une "surpêche". On en déduit qu'il faut "*casser des bateaux*". La logique est la suivante : réduisons les capacités de pêche et la ressource se refera. Les plans de casse ont vidé les ports, ont envoyé les pêcheurs à terre et ont anéanti le savoir faire précieux des artisans de la mer.

Dans le même temps, **on ne parle pas suffisamment** du changement de climat, du réchauffement et de la "tropicalisation" des eaux du Golfe de Gascogne, du changement de la courantologie avec les modifications du Gulf Stream suite à la fonte de la banquise, des pollutions, alors que ce sont de réels facteurs modifiant les écosystèmes marins. Nous espérons que le **sommet de Copenhague** révèlera les atteintes à l'environnement et permettra à tous les secteurs de la société de corriger leurs comportements. **Les pêcheurs sont les premiers à vouloir connaître l'état réel de l'océan.**

4-Chercher l'effort de Pêche le plus durable. La Mission de la mer propose de partir des pratiques de pêche, relever ce qui va dans le bon sens et pointer ce qui ne va pas.

Des pratiques louables : Les pêcheurs mènent des actions pour trier le poisson au fond de l'océan. D'une manière massive, les pêcheurs ont acquis une conscience écologique grâce aux nouvelles générations qui veulent gagner dignement leur vie en travaillant proprement et en pensant à l'avenir. Beaucoup de pêcheurs artisans travaillent ainsi, sans pratiquement rien rejeter à la mer. Beaucoup de communautés de pêcheurs ont opté non pas pour la quantité mais la qualité. Les pêcheurs ont compris qu'il fallait mutualiser les efforts plutôt que de se faire concurrence. Il y a beaucoup à faire en faveur d'une réelle politique de vente du poisson sauvage de mer.

Des pratiques éthiquement inacceptables : Tous les pêcheurs sont des prédateurs, toutes les techniques de pêche sont prédatrices. Mais il faut reconnaître qu'il y a des manières de pêcher qui sont responsables et d'autres qui ne le sont pas. Dans les divers filets, notamment les chaluts, on pêche du poisson noble à forte valeur commerciale et on rejette à la mer énormément de poissons morts car le quota est atteint ou les pièces capturées ne font pas le poids réglementaire. Pourtant, dans le même temps, il y a, sur place, un marché fourni par les compagnies extérieures à la Communauté, et personne ne se soucie ni de la taille ni de la provenance. Ce sont aussi des tonnes de poisson qui partent régulièrement "au trou", au prix de retrait. Beaucoup de ces pratiques,

comme les rejets, sont couvertes par les lois européennes, mais il faut le reconnaître, inacceptables du point de vue éthique, provoquant la destruction d'une alimentation saine que sont les protéines de la mer. Cela entraîne **le discrédit sur les pêcheurs** de la part des environmentalistes de plus en plus écoutés et médiatisés.



Pêcher autrement : Tout le monde sait maintenant que les ressources de la planète sont limitées. Il faut durer ensemble, chacun à sa place, à l'intérieur de ces limites. Les pêcheurs sont aujourd'hui aptes à comprendre cette conversion nécessaire.

Des questions à se poser : Que faut-il pour qu'un pêcheur puisse décemment vivre de sa pêche sans pour autant "vider" la mer ? Il faut que le travail soit rétribué, soutenu par une bonne commercialisation qui permette à l'équipage de vivre et de rentabiliser le bateau. Il est anormal que les pêcheurs soient ceux qui bénéficient le moins de la valeur ajoutée. Tous les acteurs de la filière pêche ont un revenu garanti à l'exception du pêcheur. Il faut aussi un effort de pêche limité à un seuil qui ne compromette pas la reproduction du poisson. **Il s'agit de ne plus prendre l'océan pour une "mine inépuisable" mais de trouver le juste milieu.**

5-Une révision COURAGEUSE de l'effort de pêche : OUI à une gestion améliorée des Quotas.

La Mission de la Mer pense qu'il faut prendre au sérieux la perte de milliers de tonnes d'alimentation jetées par-dessus bord ou retirées de nos criées et trouver une alternative pour mettre fin progressivement à cet état de fait. On reconnaît que le régime des quotas peut être néfaste tel qu'il est parfois appliqué mais beaucoup de pêcheurs s'estiment satisfaits. Supprimer les quotas c'est mettre fin à la "stabilité relative" entre tous les États membres. Ce serait mettre en péril la pêche artisanale qui perdrait, de ce fait, ses "droits de capture". Le système du "chômage biologique", dépendant des quotas, n'est pas appliqué dans tous les pays de la Communauté mais permet aux pêcheurs d'accepter une régulation de l'effort de pêche.

La Mission de la Mer n'est pas favorable aux QIT (quota individuel transférable), ni aux droits de pêche

individuels transférables.

Elle refuse que ce Bien commun qu'est la ressource soit soumis à la logique de la propriété privée et aux lois du marché. On voit ce que cela donne à terre : le cumul des richesses par les plus riches et la non transmission aux générations futures. La Mission de la Mer croit aux valeurs profondes des pêcheurs artisans : partage des captures, solidarité, juste répartition de l'effort de pêche, mutualisation des efforts et des biens par l'action des coopératives, transmission des compétences, des navires, des lieux de pêche aux générations futures. Elle est inquiète de la montée de l'individualisme et de la perte de "l'esprit collectif" qui a été si bénéfique aux pêcheurs.

6-La Mission de la Mer est en faveur de formes de gestion plus cohérentes et adhère à certains objectifs du Livre Vert.

- Conforter la pêche durable, abandonner la surpêche. - Un marché préférentiel pour les pêcheries gérées de façon durable. - Une approche éco systémique de la gestion du milieu marin. -Une puissante synergie entre les différents secteurs d'activités maritimes (producteurs, aquaculteurs, transformateurs) ainsi qu'entre les acteurs (scientifiques, politiques, ONG) et cela au niveau européen, régional, national, local... - Prendre les décisions au plus près des communautés de pêcheurs. - Intéresser les communautés de pêcheurs à la recherche scientifique et intéresser les scientifiques à l'opinion des pêcheurs. - Contrôler l'information, retrouver la confiance des médias, gagner en crédibilité, ne pas laisser dire n'importe quoi et favoriser la communication.

A ces objectifs il faut joindre ceux des pêcheurs des autres pays en particulier ceux du **Tiers monde**. Ce n'est pas parce qu'on paye qu'on doit tout saccager ; stopper la corruption des classes dirigeantes, contrôler où va l'argent des licences, favoriser le développement de la pêche artisanale.

Conclusion : Osons croire en un avenir solidaire !

Le cadre de travail vient d'être mis en place : les Grandes Régions Maritimes. La Mission de la Mer travaille au sein du réseau européen de l'Apostolat de la Mer. Dans le but d'accompagner les communautés de pêcheurs, elle est prête à porter sa contribution aux divers CCR (Comité Consultatif Régional), en particulier le CCR Sud qui relie la pointe du Finistère (Bretagne) au Sud Espagne et Portugal.

Il nous appartient à tous, quels que soient notre foi, notre implication dans le monde maritime, notre degré d'adhésion à la construction européenne, de continuer à "**chercher en nous unissant des chemins de justice et de dignité.**" Des chemins qui ne conduisent pas à la mort lente de la pêche artisanale mais à sa survie. Pour cela, il faut redonner aux pêcheurs une fierté perdue, redynamiser les énergies. La Mission de la Mer croit dans la force des jeunes, des matelots, des femmes de marins, des patrons, de ceux qui risquent aujourd'hui leur vie en mer. C'est avec eux que se fera le changement salutaire.

La Rochelle, 19 Novembre 2009

ABANDON DE BATEAUX ET D'ÉQUIPAGES, par Domingo Gonzalez Joyanes

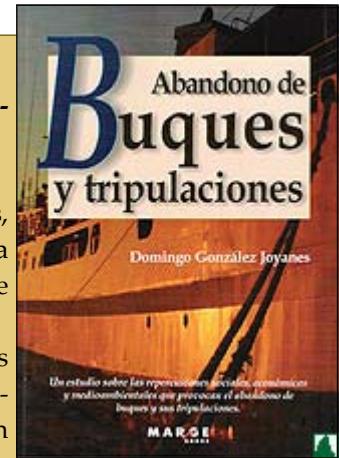
Une étude sur les répercussions sociales, économiques et environnementales qui provoquent l'abandon de bateaux et de leurs équipages.

Abandon de bateaux et de leurs équipages, une œuvre dirigée par Domingo González Joyanes, est un nouveau titre de la collection "Biblioteca de Logística" publié par Marge Books avec la collaboration du Centre des Droits du Marin et de la Délégation Diocésaine de l'Apostolat de la Mer, *Stella Maris*.

L'abandon, dans les ports, de bateaux sous pavillons de complaisance et de leurs équipages est un grave problème avec d'importantes répercussions sociales, économiques et environnementales. Ce livre aborde tous les aspects provoqués par l'abandon d'un bateau et de son équipage, y compris la problématique juridique, en exposant des cas concrets et une étude de tous les acteurs impliqués.

L'auteur développe cette étude à partir de l'aspect pratique, sur la base de son expérience comme Directeur du Centre des Droits du Marin de l'Apostolat de la Mer, en tant que membre de l'Organisation Internationale du Travail et dans la préparation de congrès sur le monde de la mer.

Cet ouvrage offre aux professionnels du secteur maritime et portuaire une référence pour faire face à ce type de situations et contribuer à leur prévention. Il s'agit aussi d'une étude d'une très grande utilité pour les professionnels du droit, ainsi que pour les autorités et les organismes publics et privés qui doivent affronter et gérer cette problématique.





L'ICMA a été créée le 29 août 1969, à l'occasion de la Consultation internationale sur les services aux marins qui s'est tenue à Rotterdam. Plus de 100 délégués provenant de 52 organisations bénévoles chrétiennes, représentant 44 centres de marins dans 66 pays, y participaient, avec des représentants d'organismes laïcs, y compris l'Organisation internationale du Travail.

La prière œcuménique d'ouverture était guidée par le Rév. Jan Willem Schokking, l'un des aumôniers portuaires de Rotterdam. En citant la première Lettre aux Corinthiens 13, 13, il donna le ton à la rencontre, en rappelant aux délégués que l'amour est la plus grande vertu.

Dr Emile Dieth du *International Council of Seamen's Agencies* [Conseil international des agences maritimes] (qui deviendra plus tard la *North American Maritime Ministry Association* - Association du Ministère maritime d'Amérique du Nord), l'un des promoteurs de l'événement, a ensuite pris la parole devant l'assemblée. Il a proposé aux délégués le défi d'étudier les besoins des gens de mer et de mettre ensuite sur pied des stratégies en vue d'une action la plus efficace possible pour répondre à ces besoins. Ces deux tâches devraient être considérées à la lumière des promesses de Dieu dans l'Epître aux Romains 8, 28-39.

La Consultation a abouti à une déclaration de « Conclusions et résolutions », qui a été adoptée à l'unanimité. Un Comité de travail a été élu pour appliquer les résolutions. L'une d'entre elles était la formation d'une association internationale d'organisations bénévoles chrétiennes, qui devait avoir un rôle à la fois consultatif et représentatif.

Le comité de travail incluait des représentants des organisations suivantes : Apostolat de la Mer, *British Sailors' Society* (devenue plus tard *Sailors' Society*) ; *Dutch Seamen's Mission* ; *German Seamen's Mission* ; *International Council of Seamen's Agencies* (qui deviendra plus tard *North American Maritime Ministry Association*) ; *Mission to Seamen* (devenue plus tard *Mission to Seafarers*) ; *Nordic Seamen's Mission* ; Conseil mondial des Eglises.

Car j'ai l'assurance que ni la mort ni la vie, ni les anges ni les dominations, ni les choses présentes ni les choses à venir, ni les puissances, ni la hauteur, ni la profondeur, ni aucune autre créature ne pourra nous séparer de l'amour de Dieu manifesté en Jésus Christ notre Seigneur. (Romains 8, 38-9)

Le 29 août 1969, le Comité de travail choisit le titre d'«Association maritime chrétienne internationale ». Ainsi vit le jour l'une des plus efficaces organisations du mouvement œcuménique moderne, et une voix importante dans le domaine du bien-être des marins dans le monde. Le comité de travail organisa ensuite la première Conférence de l'ICMA, devant se tenir en 1972, au cours de la laquelle un projet de constitution devait être présenté.

L'Archevêque Antonio Maria Vegliò, Président du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement, a envoyé la lettre de félicitations suivante au Révérend Hennie La Grange

Cher Révérend La Grange,

A l'occasion du 40ème anniversaire de sa fondation, je voudrais présenter mes félicitations à l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) pour l'important service qu'elle apporte à la coopération et au ministère œcuménique.

Il y a quarante ans, il était difficile de trouver des signes d'œcuménisme entre nos Eglises, d'autres Eglises ou des communautés ecclésiales. La fondation de l'ICMA en tant qu'association chrétienne d'organisations caritatives, non lucratives a représenté un modeste et humble début. Toutes ces organisations étaient liées aux communautés chrétiennes reconnues par le Conseil mondial des Eglises ou par le Vatican, et engagées dans la promotion du bien-être des gens de mer et de leurs familles, quelles que soient leur croyance, couleur, nationalité ou opinion politique.

Aujourd'hui, nous pouvons affirmer avec certitude que l'ampleur et la variété de coopération œcuménique dans le ministère chrétien que l'ICMA offre aux gens de mer ne connaissent pas ou peu d'équivalent.

L'Apostolat de la Mer (AM), en tant que l'un des membres fondateurs de l'ICMA, considère importante la coopération œcuménique dans le ministère maritime, tout en respectant la discipline, la théologie et la tradition ecclésiales de chacun. Aujourd'hui plus que jamais, nous sommes appelés à œuvrer ensemble dans l'industrie maritime afin d'être une voix prophétique et dans le même temps, en coopération avec d'autres organismes de bien-être des marins, afin d'offrir une protection contre les injustices et l'exploitation des marins, des pêcheurs et de leur famille.

Notre parcours ensemble, au cours des quarante dernières années, n'a pas été toujours facile, mais il a constitué un témoignage important des paroles du Christ : « Ce qui montrera à tous les hommes que vous êtes mes disciples, c'est l'amour que vous aurez les uns pour les autres » (Jn 13, 35).

En vous assurant de mon soutien pour le travail œcuménique de l'ICMA et de mes prières, je souhaite que l'ICMA continue pendant de nombreuses années encore à apporter à bord des navires dans tous les ports du monde la Bonne Nouvelle de Jésus Christ.

Cordialement,

S.Exc. Mgr Antonio Maria Vegliò
Président

Un rapport de l'Organisation des Nations unies cite la résolution de l'ICMA sur les actes de piraterie

Le secrétaire général des Nations unies a cité la résolution de l'ICMA sur les actes de piraterie dans un rapport à l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations unies.

Le président de l'ICMA, Douglas B. Stevenson, a pris la parole à la réunion des Etats parties de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer, qui s'est déroulée en juin dernier au siège des Nations unies à New York. Douglas Stevenson a rappelé l'attention sur le besoin d'apporter un soutien aux marins victimes d'actes de piraterie. Il a souligné la résolution de l'ICMA dans son discours, et a distribué des copies aux délégués et au secrétariat des Nations unies.

Depuis, l'ICMA a appris que la résolution de l'ICMA sur les actes de piraterie a été soulignée par le secrétaire général des Nations unies dans son rapport à l'Assemblée générale des Nations unies. Le paragraphe 125 du rapport A/64/66/Add. 1 déclare :

« L'Association maritime chrétienne internationale a adopté une résolution ordonnant aux Etats et aux organes internationaux, dont l'OIT et l'OMI, de collaborer pour mettre sur pied un centre de ressources réservé aux armateurs, aux marins et aux pêcheurs axé sur les services de consultance spécialisée, les soins médicaux ainsi que d'autres services adéquats pour les victimes d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer ».

PIRATERIE

L'OMI APporte UN PROMPT SOUTIEN AUX RÉSOLUTIONS POUR LUTTER CONTRE LES ACTES DE PIRATERIE



La 26e session de l'assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le 2 décembre une résolution sur les actes de piraterie et le vol à main armée commis contre les navires dans les eaux au large des côtes de Somalie, qui avait été prise le 30 novembre par le Conseil de sécurité des Nations unies (à travers la résolution 1897 [2009], celui-ci condamne et dénonce, entre autres, tout acte de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, quel que soit le lieu où ses actes ont eu lieu ou puissent avoir lieu).

La nouvelle résolution approuve la décision de renouveler, pour une période de 12 mois, les autorisations précédentes données aux Etats et aux organisations régionales coopérant avec le « Somalia Transitional Federal Government » (GFT – *gouvernement fédéral de transition de la Somalie*) d'entrer dans les eaux territoriales de la Somalie et d'utiliser tous les moyens nécessaires afin de combattre les actes de piraterie et le vol à main armée au large des côtes de Somalie, sous réserve que le GFT avise au préalable le secrétaire général des Nations unies.

La résolution A. 1026 (26) de l'assemblée de l'OMI appuie la résolution du Conseil de sécurité en lançant un appel à toutes les parties en mesure d'apporter leur aide et d'agir (conformément aux normes du droit international) afin d'assurer que tous les actes ou tentatives d'actes de piraterie et de vol à main armée contre les navires cessent et que tout projet visant à commettre de tels actes soient empêchés; afin que les navires pris en otages et toutes les personnes se trouvant à bord soient immédiatement relâchés sans condition, et qu'aucun mal ne leur soit fait.

L'assemblée a également adopté le Code de pratique révisé pour les enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée commis contre les navires, qui est une mise à jour du code de pratique adopté par la résolution A.922 (22) en 2001.

LA GRANDE AFFAIRE DES « MERCENAIRES »

Si les pirates s'enrichissent grâce à l'Occident, en Occident, il y a ceux qui s'enrichissent grâce aux pirates: ce sont les compagnies de sécurité privées, auxquelles les armateurs confient souvent la protection de leur navire. On retrouve ce phénomène dans toutes les mers. Mais en particulier dans le Golfe d'Aden, où 20.000 pétroliers et navires marchands transitent chaque année, soit entre 80 et 100 navires chaque jour: pour les corsaires modernes, c'est le paradis des tentations ; et tout là-bas, lorsque les frégates des Etats ou de l'Union européenne n'arrivent pas à imposer leur loi, interviennent précisément les « contractors », comme on les appelle en Amérique, les mercenaire des océans. C'est-à-dire d'anciens militaires (en particulier britanniques, américains, israéliens), bien armés, bien entraînés, et très bien payés: il s'agit parfois de brigades légères composées de quelques hommes, détachés sur les navires et se confondant parmi l'équipage ; ou parfois de véritables armées miniatures, disposant même d'hélicoptères légers et de bateaux ultra rapides. De la base de la Cinquième flotte américaine dans le Bahreïn, on encourage ouvertement les armateurs à avoir recours aux services de ces personnes privées. Les « contractors » les plus célèbres sont regroupés sous trois agences : l'« American Blackwater Worldwide », déjà placée sous enquête en Irak pour de présumés meurtres de civils ; la société britannique « Aegis », qui évalue depuis des années pour la compagnie Lloyds de Londres les « facteurs de risque dans les régions du monde, en vue des assurances de guerre » ; et la société « HollowPoint Protective Services », basée dans le Mississippi, qui se vante « d'avoir reçu l'une des deux seules licences pour la protection maritime délivrées au Yémen ». Et qui offre « huit brigades de protection dans le Golfe d'Aden, ou « quatre bases stratégiques avancées dans la même région ».

Les « contractors » coûtent une fortune, même si les armateurs se gardent bien de laisser échapper des chiffres : mais ceux qui dépensent le plus pour se protéger le mieux avouent ensuite économiser sur les polices d'assurance, et comptent naturellement sur le fait que leurs bateaux ne seront pas séquestrés. C'est le raisonnement qu'avait fait l'armateur du « Melody » : en avril dernier, le navire de croisière italien transportant à bord 1000 passagers et 500 hommes d'équipage a été pris d'assaut dans l'Océan indien, et frappé par des rafales de balles ; mais juste au moment où l'abordage allait réussir, quelqu'un répondit au feu, avec des armes automatiques et les jets puissants de canons à eau. Il s'agissait de « contractors » israéliens, cachés à bord depuis le départ du navire, et ne se distinguant pas des autres marins. Le « Melody » réussit à se sauver, les pirates renoncèrent à l'attaque. Pour recommencer vraisemblablement ailleurs, quelques heures ou quelques jours plus tard.

L. Off. Corriere della Sera, jeudi 15 octobre 2009

EN CROISIÈRE SUR LES NAVIRES-CARGOS

Vers les mers du Sud, ou bien le long des fjords norvégiens, ou encore en Extrême-Orient, dans des cabines doubles, et à la même table que l'équipage avec un menu fixe.

(Repubblica.it, 14 juillet 2009, extraits)

... Il y a beaucoup de personnes désormais qui choisissent de voyager sur un bateau pour établir un contact avec l'idée de la navigation. La façon la plus concrète de le faire est de s'embarquer sur un cargo, un bateau de transport, où le capitaine et l'équipage accordent toute leur attention aux marchandises. Et c'est toujours autour des marchandises que sont conçus la structure du bateau, ses horaires, sa route. Certes, tous les cargos n'acceptent pas d'embarquer des passagers, mais ce type de croisière a pris pied et s'affirme toujours plus, et ce depuis une trentaine d'années, chez ceux qui entendent faire du tourisme intelligent.

Il y a une centaine de bateaux de ce genre de par le monde, qui ont choisi d'embarquer des passagers pendant leurs voyages qui limitent la durée des vacances, et non le contraire ; dix jours, qui peuvent devenir huit, ou douze, selon différents facteurs, principalement le chargement ou le déchargement des marchandises.

... Parmi les compagnies leader qui ont décidé d'offrir ce service, il y a la Grimaldi, une compagnie italienne qui propose son hospitalité sur ses bateaux en route vers la Grèce, la Turquie et le Moyen-Orient, mais aussi vers l'Europe du Nord, l'Amérique du Sud et l'Afrique Occidentale.

Sur ces bateaux, les repas sont pris en commun, et généralement plutôt tôt. Ce qui signifie que si vous n'arrivez pas à l'heure au petit-déjeuner, vous devrez attendre le déjeuner. Mais les marins sont plutôt affamés lorsqu'arrive midi. Et pas de problème pour choisir le

menu, car il n'y a pas le choix : c'est le cuisinier qui décide et si quelque chose ne vous plaît pas, vous devrez être patients. ...

La ligne qui va en Amérique du Sud part de Hambourg, ce qui est très suggestif mais demande certainement aux aspirants voyageurs qui travaillent de faire leur programme à l'avance. En effet, le retour en Europe s'effectue quelques deux mois plus tard, après avoir fait le trajet suivant : Tillbury, Anvers, Le Havre, Bilbao, Casablanca, Dakar, Conakry en Guinée, Freetown en Sierra Leone ; on traverse ensuite l'Atlantique : Salvador de Bahia, Vitoria, Rio de Janeiro, Zárate, Buenos Aires, Montevideo, puis le Brésil et Dakar encore une fois, et pour finir l'Europe.

Si on se laisse séduire par le voyage sur un cargo, on peut décider une destination plus exotique aussi, comme les Antilles. C'est le cas de la France : la CGM (Compagnie Générale Maritime) voyage vers les Antilles françaises, à Fort-de-France, ou bien à Pointe-à-Pitre, en une douzaine de jours, sur un de ses "bananiers", comme ces bateaux étaient appelés autrefois.

La Freighter Cruises, anglaise, passe le canal de Suez pour arriver à Dubaï, puis se dirige vers Hong Kong, en Corée, dans différents ports de la Chine – dont Xingang et Hong Kong – à Singapour, en Malaisie, et revient à la base.

Pour dépenser moins, on peut partir de l'Europe de l'Est, avec la compagnie polonaise PZM, une des principales compagnies de navigation du monde, qui ne demande pas plus de 20 Euro par jour pour s'embarquer sur l'un des



nombreux navires en route vers l'Europe du Nord, la Méditerranée, l'Afrique ou l'Amérique.

Ceux qui ont fait ces voyages les conseillent en raison non seulement de leur prix, mais aussi de l'atmosphère qui y règne et qui, jusqu'il y a quelque temps, était véritablement marquée par la mer. Le Français Hugo Verlomme le raconte dans son *Guide aux voyages en cargo*, mis à jour en l'an 2000, et qui, aujourd'hui encore, est le texte de référence pour tous ceux qui veulent éprouver ce genre d'émotion. Il écrit : "Un voyage en mer est un voyage hors du temps. A terre, les gens se plaignent toujours de ne pas disposer d'assez de temps. En mer, nous perdons nos points de référence (...). On est pris par une sorte de plénitude, qui contraste avec ce qui se passe réellement à terre".

Pour revenir à l'Europe, il existe une expérience assez suggestive : c'est le voyage le long des côtes de Norvège. Un itinéraire spectaculaire dans les fjords, qui dure douze jours et a attiré un si grand nombre de touristes que la compagnie commerciale qui l'organise, la "Hurtigruten", a décidé de programmer pratiquement un départ par jour, de Bergen, vers le Nord.

... Le bateau-postal Aranui assure son service seulement à Tahiti, et il part de Papeete : quinze jours à bord du bateau reliant les Iles Marquises et Tuamotu au reste du monde, au milieu des terres, des mers et des populations dépeintes par Gaughin.

LES FEMMES DES MARINS SE PRONONCENT

Dans leur vie familiale et sociale, elles réclament l'égalité avec les familles de terre

(Boga, 2009, n. 17, extraits)

COMMENT LA VIE FAMILIALE ET SOCIALE SE DÉROULE-T-ELLE ?

MARÍA: Dans le vie familiale et sociale, nous avons l'impression de nous trouver dans une autre dimension, car nous devons prendre des décisions et agir seules dans le bien et dans le mal : maladies, études, autorisations de sorties pour les enfants...

CONCHITA: Je crois qu'il existe deux vies familiales et sociales distinctes: l'une extraordinaire quand le mari est présent et l'autre, plus difficile, quand il n'est pas là. Il est parfois compliqué de savoir quelle est ta véritable vie. Dans le cas de la femme d'un marin, tout retombe sur ses épaules. Personne n'applaudit à ses succès, tandis que ses erreurs sont blâmées.

Je vis entourée de gens "de terre" et mes amies qui vivent avec leurs maris me disent que j'ai beaucoup de chance car, quand mon mari revient c'est comme une lune de miel. La vérité c'est qu'elles ne savent pas ce qu'est la solitude et ses responsabilités; elles ne savent pas ce que c'est de vivre sans un époux, un ami, un confident, quelqu'un qui, seulement par un regard te fait comprendre que la lutte quotidienne vaut la peine

L'intérêt suscité chez les épouses des pêcheurs par le thème de l'égalité fait que le dialogue a été ouvert et qu'elles ont pu dire ce qu'elles pensaient. La consultation a été faite sur la base d'un questionnaires pouvant les aider à décrire leurs sentiments et à évaluer la situation d'égalité dans les actions quotidiennes de la vie familiale.

d'être vécue.

MODESTA: La vie se déroule sans la présence du père et ce n'est pas du tout facile, non plus pour les enfants, à qui il manque et qui se sentent différents des autres enfants car les notes de l'école sont toujours signées par la maman et c'est toujours elle qui va parler avec les assistants et les professeurs. Quand les enfants grandissent nous les surveillons de près car nous sommes seules et ils se sentent toujours différents car leur mère leur dit : "papa est en mer et s'il arrive quelque chose je suis la seule responsable ...".

ELISA: La solitude, toujours. On ne peut pas faire de comparaisons avec les autres couples. La femme du marin pense et prend ses décisions toute seule. D'un point de vue social, si tu as de la chance et si tu es en contact avec des femmes qui vivent la même situation que toi, tu peux avoir une vie sociale moyennement "normale", autrement ta vie se borne à ton foyer, au travail... Si ton mari n'est pas là, on ne t'invite pas ...

QUELLES VALEURS ET ATTRIBUTIONS PRO- PRES FAUDRA-T-IL DÉVELOPPER?

ELISA: L'étoffe pour accoucher sans la présence du mari et élever les enfants en pensant qu'il est en mer et que tu dois agir seule. Courage face à la maladie, le décès d'êtres chers, l'éducation de tes enfants, l'assistance aux personnes âgées de ta famille... et toujours la question "je le fais bien?", et toujours le doute, en pensant "je pourrais mieux le faire". La sérénité est nécessaire car, quels que soient les événements, on ne peut pas perdre son calme. Tu es seule au foyer, tu dois transmettre la confiance, la stabilité, dissimuler ou amoindrir les problèmes. Faire comprendre à tes enfants que leur père a un travail différent de celui des autres pères qui travaillent à terre. La mère est le pont entre les enfants et leur père.

CONCHITA: Les valeurs ? Toutes et chacune de celles qui, dans une famille de "terre" sont assumées par deux membres du couple, absolument toutes, mais réunies en une seule personne, la femme : les maladies, les problèmes économiques et des enfants, tout type de démarche, d'où tous les rôles : la femme-économiste, la femme-médecin, la femme-mère, la femme-père, etc., sauf le plus important : la femme-épouse.

MARÍA: Les valeurs sont toujours importantes. Le courage pour affronter les professeurs, les médecins, les décisions familiales, financières, économiques, bureaucratiques. Tu as besoin de courage et de force quand parfois tu te sens refusée, ou quand tu n'es pas invitée à des cérémonies et à des réunions de famille.

MODESTA: Je crois que la première valeur que nous devons avoir c'est quand nous décidons de nous marier avec un marin, car nous devrions penser que nous serons toujours seules en toute situation.

Dans ces foyers, la gestion de l'économie n'est pas non plus facile, car c'est seulement depuis peu d'années que les salaires sont payés à chaque marée. Auparavant, le mari sortait en mer pour des campagnes de 6 ou 7 mois et la société t'envoyait une avance 35 jours après le départ du bateau, et le reste après la fin de la pêche.

LE RÔLE DE L'ÉPOUSE DE MARIN EST-IL BIEN ACCUEILLI, RESPECTÉ ET VALORISÉ ?

CONCHITA: Notre rôle n'est pas apprécié. Nos enfants le voient comme une simple routine, maman est toujours là pour toute chose et c'est le quotidien depuis leur naissance, il leur semble que la mère-père est ce

qu'il y a de plus normal au monde. Nos maris ? Le mien me dit toujours que je suis comme le moteur de son bateau : si le moteur s'arrête, le bateau coule à pic. Ce dont ils ne se rendent pas compte, c'est que nous ne sommes pas des machines ; nous aussi nous pleurons, nous rions, mais enfin je crois qu'au fond ils nous apprécient, même si parfois il leur en coûte de l'admettre.

MARÍA: Non, pas du tout. Quand tu tiens tête et tu luttes, les gens t'appellent "c'est-moi-le-chef" et disent ensuite : "leurs maris sont des saints, elles sont des sorcières, il ne leur manque plus que le balai" et ils croient que nous sommes toujours en lune de miel ; mais ils ne savent pas que nous accouchons toutes seules et que nos maris perdent le premier sourire de leurs enfants, leur première dent, leur premier mot,



quand ils commencent à lire....

MODESTA: Je crois que notre rôle n'est pas apprécié par nos maris parce qu'ils ont une vie très dure, toujours enfermés sur un bateau avec des cabines très petites sans aucun confort, en travaillant 16 ou 18 heures par jour, et ils pensent que la gestion d'une maison, des finances et de l'éducation des enfants, c'est traîner toute la journée sur un divan en regardant la TV. Et les femmes dont les maris travaillent à terre n'apprécient pas elles non plus notre rôle parce qu'elles ne savent pas ce qu'est la solitude. Et il y a toujours quelqu'un qui pense que nos maris gagnent une énormité d'argent et que nous pouvons nous permettre des luxes qu'elles ne peuvent pas se permettre, quand le plus grand luxe est de partager les expériences quotidiennes.

QUEL EST LE POIDS DU THÈME DE L'ÉGALITÉ, AU NIVEAU HOMME-FEMME ET AU NIVEAU FAMILIAL ?

CONCHITA: Que signifie égalité ? Quand nos maris s'en vont en mer, ils nous laissent à la maison avec toute la responsabilité que cela comporte, en nous déléguant les pleins pouvoirs pour gérer notre

vie, celle de nos enfants et la leur. Égalité ? Nous savons que ce n'est pas ce que nous devons demander, car nous l'avons toujours eue ; nous sommes et nous avons toujours été TOUT dans la famille et en dehors de celle-ci, en assumant les problèmes qui se présentent jour après jour, comme femmes et parfois comme hommes, quand cela est nécessaire. Qu'on ne nous parle pas de féminisme, à nous qui portons le poids de tout, car je leur répondrai : "l'égalité que je veux est celle de la femme-femme (femme-épouse de marin, femme-épouse de terre), famille de mer-famille de terre".

MARÍA: Égalité ? Nous, les femmes de marins – qu'ils soient officiers ou simples marins –, nous sommes tout comme eux, qui restent sur l'eau 4, 6, 7, 8 mois ou plus. Nous reconnaissions qu'ils nous apprécient parce qu'ils savent que même s'ils ne sont pas à la maison la famille fonctionne bien.

MODESTA: Je pense qu'une femme qui a fait les mêmes études qu'un homme et a les mêmes capacités dans un travail devrait avoir le même salaire et ne devrait pas être discriminée. Je suis contente des progrès qu'ont fait les femmes, mais je crois qu'au niveau familial la femme a perdu car le travail hors de la maison l'oblige à laisser ses enfants avec d'autres personnes et l'éducation n'est pas la même, mais je ne veux critiquer personne. Pour avoir l'égalité avec mon mari, je devrais m'embarquer mais j'ai très peur de la mer, et mon mari ne s'y connaît rien dans les travaux domestiques parce qu'il a toujours été embarqué.

L'AUTO-ESTIME EN TANT QUE FEMME DE MARIN, EST-ELLE GRANDE, MOINDRE OU MOYENNE ?

CONCHITA: Je considère que dans ce cas l'auto-estime est un concept plutôt abstrait.

ELISA: J'ai de moi une estime tout à fait normale.

MARÍA: Notre auto-estime est assez grande, car il y a toujours des situations difficiles et tu dois être cohérente avec toi-même, car si les enfants voient que tu hésites ce n'est pas bon.

MODESTA: Nous avons plutôt pas mal d'estime pour nous-mêmes et nous en avons besoin pour pouvoir affronter quotidiennement les problèmes qui se présentent à nous ; par exemple soutenir nos enfants dans leurs études et ne pas les laisser se décourager, ou bien quand nous avons des difficultés dans la vie. Nous en avons besoin pour affronter les patrons qui, après 40 jours, ne nous ont pas encore versé l'avance du premier mois, pour aller chez le médecin avec nos enfants sans être inscrits au S.S., pour dénoncer une fraude dans les cotisations et maintenant que notre mari est retraité nous nous avons cette même estime pour leur prouver que si nous avons su gérer la maison pendant 35 ans, nous continuons à savoir la gérer.

PRIX ETOILE DE LA MER

Lors de la réunion du conseil d'administration de l'hiver 2008 de l'AM-USA, le conseil d'administration a choisi de décerner sa plus grande reconnaissance à notre ami, Mgr Jacques Harel. Lors de la réunion annuelle à la Nouvelle Orléans, nous avons annoncé aux participants que Mgr Jacques allait recevoir un prix, et avons invité les participants à enregistrer un message vidéo pour accompagner la récompense.

Mgr Jacques Harel reçoit le Prix Etoile de la Mer de l'AM USA. Texte de la récompense:

Nous, l'Apostolat de la Mer des Etats-Unis d'Amérique, conférons notre plus grande distinction, l'Etoile de la Mer, à Mgr Jacques Harel, en signe de notre profond respect, hommage et amour.

A travers cette reconnaissance, nous récompensons les nombreuses décennies de service que vous avez apporté au Peuple de la Mer, à l'Apostolat de la Mer, ainsi qu'au ministère chrétien aux marins tout entier. Votre engagement inlassable a facilité la vie du marin ordinaire, a réconforté les âmes de ceux qui ont été abandonnés, et établi un plus grand dialogue et une plus grande harmonie entre les ministres maritimes de toutes confessions chrétiennes. L'Apostolat de la Mer des Etats-Unis d'Amérique forme la prière que vous puissiez passer de nombreuses et heureuses années en bonne santé, tout en continuant à servir vos frères et sœurs sur l'Ile Maurice. Bon voyage et que la paix de Dieu soit avec vous.

Réponse de Mgr Jacques:

Mes chers amis de l'AM-USA,

Aujourd'hui, j'ai reçu par la poste le magnifique prix que vous m'avez remis : *Le Prix Etoile de la Mer*. Je suis profondément touché par votre marque d'estime et d'affection et je souhaite vous remercier du plus profond de mon cœur.

Au cours de toutes ces années où nous avons travaillé et collaboré ensemble, votre amitié et votre soutien ont signifié beaucoup pour moi. J'ai également toujours admiré et apprécié votre engagement et votre professionnalisme dans la poursuite du bien-être des marins.

Au cours de dix dernières années, en dépit de l'apparition de nouvelles menaces, je pense sincèrement que nous avons contribué, même modestement, à rendre la profession de marin meilleure et plus sûre. A travers notre humble présence dans les ports et dans nos centres, nous avons apporté le témoignage que Jésus, à travers son Eglise, se préoccupe des marins et de leurs familles.

J'espère sincèrement que nous nous reverrons. Vous serez toujours dans mes prières. J'espère pouvoir vous accueillir un jour à l'Ile Maurice, où je m'occupe actuellement d'une paroisse côtière ayant de nombreuses familles de pêcheurs et d'activités de pêche.

Puisse Notre Dame de la Mer continuer à nous guider dans notre voyage et nous conduire au lieu sûr que Notre Seigneur Jésus a préparé pour nous.

Avec mes amitiés cordiales et mon affection

Jacques Harel