

# Apostolatus Maris

L'Eglise en Monde Maritime



Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement

N. 94, 2007/I



## Soyez prêts à rendre compte de votre espérance

(cf. 1 Pt 3,15)

### ***A l'intérieur ...***

- Message à l'A.M. de l'Archevêque Agostino Marchetto pour Pâques
- Notre XXII Congrès Mondial
- L'Apostolat de la Mer en Tanzanie
- Hong Kong: changement à la barre

Page	2
3	
8	
10	

## **« NE CHERCHEZ PAS PARMI LES MORTS CELUI QUI EST RESSUSCITÉ »**

Cher Frères et Sœurs de l'Apostolat de la Mer,

Après la longue marche de 40 jours « au désert », où nous avons cherché le Seigneur et marché à sa suite, nous pouvons maintenant laisser éclater notre joie et chanter notre « Alléluia », car la nuit de Pâques est celle de la libération du péché et de tous les esclavages. Jésus par sa résurrection vient nous donner la vie en abondance et répondre à notre espérance de libération. Désormais ni le mal ni la mort n'auront plus de prise définitive sur nous. La nuit pascale est véritablement le centre de la Liturgie Chrétienne et la fête de Pâques est l'évènement fondateur de notre religion. Pour Saint Paul il n'y a aucun doute où se trouve le centre de notre Foi : "Si le Christ n'est pas ressuscité, vainqueur est notre prédication et vainqueur est votre foi" (1 Cor. 15,14).

Pendant ces jours saints qui ont précédé Pâques nous avons découvert Dieu qui a choisi un chemin humble et douloureux pour vaincre le mal et la mort, alors qu'il avait des légions « d'anges à sa disposition ». Il a accepté d'être le Serviteur souffrant pour nous révéler le plan de salut. Il vient apporter sa réponse à un monde, qui a perdu beaucoup de ses repaires et ravagé par les guerres et des conflits de toutes sortes, dominé par l'ambition, la force du pouvoir, le mal moral, la course à la domination, au plaisir. Nous faisons aussi souvent l'expérience de notre impuissance à changer les choses ou à influer pour le bien sur les événements. Dieu, dans la passion, la mort et la résurrection de son Fils vient nous dire qu'il ne veut pas imposer son plan de salut par la force ou par la puissance, mais en prenant la condition de serviteur. Jésus vient manifester aux hommes la toute-puissance de l'amour, Il vient nous révéler que c'est par l'amour que nous pouvons changer le monde et vaincre le mal. Il nous invite donc à nous mettre à son école (cfr. Mat 11,29).

Pour tant de personnes, écrasées par la vie et tentées par la désespérance, cet événement de la Résurrection est porteur de cette nouvelle extraordinaire que Jésus a vaincu la mort et que le mal, la souffrance et même la mort n'ont pas et n'auront pas le dernier mot. Dans les souffrances et les découragements cette bonne nouvelle constitue une immense réservoir d'espérance pour toute l'humanité. Nous n'avons pas le droit de la garder pour nous et avant son Ascension, le Seigneur Ressuscité donna en effet le commandement à ses disciples que la Bonne Nouvelle de sa résurrection soit proclamée à toutes les nations.

Dans l'Apostolat de la Mer, notre mission est de proclamer à tout le monde maritime que « *Jésus est ressuscité* » et que la résurrection n'est pas un événement du passé. Aujourd'hui, encore, elle est porteuse de salut et d'espérance à tous ceux qui sont dans les ténèbres, à tous ceux qui vivent dans la désespérance. Plus que jamais le monde de la mer a besoin de témoins lucides, convaincus, courageux et humbles. Du reste cette obligation d'être témoins d'espérance à travers la proclamation de la Parole, la Liturgie et la Diaconie sera le thème de notre Congrès mondial en Pologne au mois de juin.

Pâques est un temps de recommencement et de nouveau départ et pour ma part je voudrai vous faire-part que le Pape Benoît XVI m'a reconduit dans mes fonctions de Secrétaire du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement, dont l'Apostolat de la Mer est un secteur, pour un nouveau quinquennat. En remerciant le Saint-Père de sa nouvelle marque de confiance, je me recommande à vos prières aussi.

Que les cloches de Pâques « parties trois jours à Rome », selon la légende qui voudrait ainsi expliquer leur silence pendant le « *sacrum triduum* », vous rapportent une nouvelle espérance et beaucoup de joie. Nous prions en ces temps de fête pour les marins, les pêcheurs et leurs familles, spécialement pour ceux qui sont loin, exposés à tous les dangers, à ceux qui sont victimes d'exploitation, afin que grâce à la miséricorde de Dieu et notre solidarité ils ne sombrent jamais dans le doute et le désespoir.

Mettons-nous donc vite à la tâche sans « *chercher parmi les morts Celui qui est ressuscité* » (Lc 24,5).

+ Archevêque Agostino Marchetto  
Secrétaire du Conseil Pontifical pour la  
Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement

CONSEIL PONTIFICAL POUR LA PASTORALE DES MIGRANTS  
ET DES PERSONNES EN DÉPLACEMENT

**XXII CONGRÈS MONDIAL DE L'APOSTOLAT DE LA MER**  
*Gdynia, Pologne, 24-29 Juin 2007*

*En solidarité avec les Gens de Mer, Témoins d'espérance  
par la Parole, la Liturgie et la Diaconie*

*Programme provisoire*

**DIMANCHE 24 JUIN 2007**

Rencontre des Evêques Promoteurs, des Coordonnateurs Régionaux et des Directeurs Nationaux sur: - le rôle de l'Evêque Promoteur dans le cadre des relations de l'A.M. avec l'Eglise locale (Directeur National, Aumônier, volontaires et paroisses); l'A.M. comme partie prenante de l'Eglise locale: problèmes et constats.

09,00 Introduction et bienvenue par l'Archevêque Agostino Marchetto, Secrétaire du Conseil Pontifical

09,30 Présentation (à partir des réponses au questionnaire) par une table ronde comprenant P. Giacomo Martino (A.M. Italie), S.E. Mgr Joshua Mar Ignathius (A.M. Inde), P. Raymond Desrochers (A.M. Japon): problèmes et besoins des A.M. nationaux et locaux. Discussion générale.

10,45 Pause café

11,15 Table Ronde: **Le rôle de l'Evêque Promoteur:** S.E. Mgr Tom Burns (A.M.-GB), S.E. Mgr Tadeusz Gocłowski, (A.M. Pologne), P. Samuel Fonseca (A.M. Brésil). Discussion générale.

13,00 Déjeuner

**Ouverture officielle du Congrès**

16,00 Concélébration eucharistique dans l'Eglise *Stella Maris*, présidée par l'Archevêque Agostino Marchetto

17,00 Procession vers l'Auditorium, accompagnés par la fanfare maritime

17,30 Accueil et salutations

Dîner officiel

**LUNDI 25 JUIN 2007**

08,45 **Prière du matin et bénédiction**, présidées par l'Archevêque Agostino Marchetto

09,00 **Présentation du thème du Congrès** par S.E. l'Archevêque Agostino Marchetto, Secrétaire du Conseil Pontifical

10,00 Pause café

10,30 **Milieu maritime aujourd'hui et perspectives futures** par David Cockcroft (Secrétaire Général de ITF)

11,15 Questions et partage

12,00 Concélébration eucharistique, présidée par S.E. Mgr Józef Kowalczyk, Nonce Apostolique en Pologne

13,00 Déjeuner

15,00 **L'AM témoin d'espérance, de charité et de solidarité à la lumière de l'encyclique "Deus caritas est" du Pape Benoît XVI** par le P. John Chalmers (A.M. Australie)

15,45 Pause café

16,00 **L'A.M. dans le monde.** Présentation Power Point par Mgr Jacques Harel (du questionnaire et des rapports des Coordonnateurs Régionaux), assisté et commenté par les Coordonnateurs Régionaux

18,00 Fin de la session

19,00 Dîner

**MARDI 26 JUIN 2007**

08,45 Prière du matin, animée par les délégués œcuméniques

09,00 **L'espérance inspire et motive toute l'action pastorale de l'A.M.**, par S.E. Mgr Pierre Molères (Mission de la Mer, France)

09,45 **Présentation du "AOS International Website"**, par Mgr J. Harel et le Com. Chris York (A.M.-GB)

10,15 Pause café

10,45 **Témoins d'espérance dans un milieu œcuménique et interreligieux** par Mgr Felix Machado, Sous-scrétaire du Conseil Pontifical pour le Dialogue Interreligieux (Saint-Siège)

11,30 Questions et partage

12,00 Concélébration eucharistique

13,00 Déjeuner

15,00 Table ronde: **ICMA/ ITF-ST/ICSW/**: tous partenaires pour une pastorale adaptée, par le Rev. Jurgen Kanz (Secrétaire Général de l'ICMA), Mr Tom Holmer (Administrateur de ITF-ST), Mr Andrew Elliott (Administrateur de ICSW)  
15,45 Questions et partage  
16,15 Pause café  
**16,30 Carrefours**  
18,00 Fin de la session  
19,00 Dîner

#### **MERCREDI 27 JUIN 2007**

08,30 Concélébration eucharistique  
09,30 **La Liturgie nourrit l'espérance des communautés de marins et de pêcheurs**, par S.E. Mgr René M. Ehouzou (A.M. Benin)  
10,15 Questions et partage  
10,30 Pause café  
10,50 Table ronde: **Le Diacre: ordonné pour la Proclamation de la Parole, la Liturgie et le Service**, par les Diares Ricardo Rodriguez (AM Espagne), Jean-Philippe et Marie Agnès Rigaud (Mission de la Mer, France) et Albert Dacanay (AM Canada)  
11,30 Questions et partage  
12,00 Déjeuner  
**14,00 Carrefours**  
15,30 Départ pour Gdansk, visite guidée de la ville

#### **JEUDI 28 JUIN 2007**

08,45 Prière du matin  
09,00 **Présentation sur 1) l'engagement de l'A.M. dans le secteur de la pêche** par le P. Bruno Ciceri (A.M. Taiwan); **2) la durabilité et l'avenir des communautés de pêcheurs** par Mme Cristina de Castro (A.M. Espagne)  
10,00 Questions et partage  
10,15 Pause café  
10,45 **Au service du monde maritime: signes d'espérances**  
    **Manuel de l'A.M.**, par Mgr Jacques Harel  
    **ILO 186** par le Dr. Douglas Stevenson, Directeur du CSR de New York  
11,30 Questions et partage  
12,00 Célébration eucharistique  
13,00 Lunch  
15,00 Table Ronde: **La pastorale des navires de croisière à la lumière du thème du Congrès** par Mgr John Armitage (A.M.-GB), P. Luca Centurioni (A.M. Italie), P. Sinclair Oubre (A.M.-USA)  
16,00 Questions et partage  
16,15 Pause café  
**16,30 Carrefours**  
18,00 Fin de la session  
19,00 Dîner

Après le dîner: **Rencontres régionales en vue de proposer des candidats comme Coordonnateurs Régionaux**

#### **VENDREDI 29 JUIN 2007: FÊTE DES STS. PIERRE ET PAUL**

08,30 Prière du matin  
08,45 Président de la session: Archevêque Agostino Marchetto  
    ◊ Présentation du document final  
    ◊ Message au monde maritime  
    ◊ Communiqué de presse/conférence de presse  
10,30 Départ pour le "Festival de la Mer" et Concélébration eucharistique présidée par S.E. Mgr Tadeusz Gocłowski, Archevêque de Gdansk, Promoteur Episcopal de Pologne

#### **SAMEDI 30 JUIN 2007**

Départ des participants

## XXII CONGRÈS MONDIAL DE L'APOSTOLAT DE LA MER

*Gdynia, Pologne, 24-29 Juin 2007*

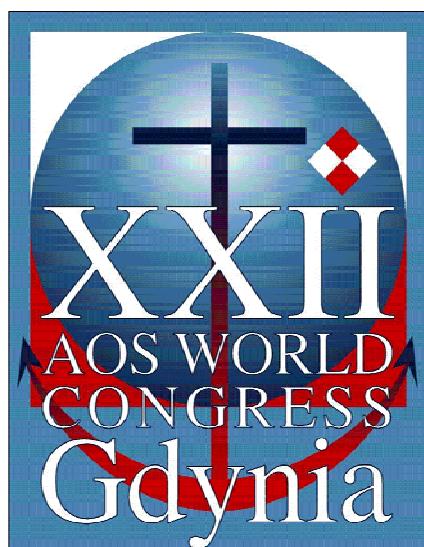
*En solidarité avec les Gens de Mer, Témoins d'espérance  
par la Parole, la Liturgie et la Diaconie*

### CARREFOURS

Pendant le Congrès il y aura trois après-midis consacrés aux carrefours.

Chaque délégué aura donc la possibilité de participer à trois carrefours différents, en s'inscrivant pendant le Congrès pour les carrefours de son choix

1. « Deus caritas est » dans le contexte de l'Apostolat de la Mer par le P. John Chalmers (Australie)
2. Travail et sécurité: Dangers et risques pour la santé à bord des navires par le Dr Bogdan Jaremin (Pologne).
3. La Convention ILO 186 par Mr Douglas Stevenson. (USA)
4. Les Comités du Bien-être des Ports par le P. Giacomo Martino (Italie)
5. L'aumônerie des navires de croisière par le P Luca Centurioni (Italie)
6. Le Yachting : les régates et la navigation de plaisance par le Capitaine Philippe Martin (France)
7. « AOS International Website », un instrument au service de la pastorale par l'Archevêque Agostino Marchetto (PCPCMIP) et le Commodore Chris York (Grande-Bretagne)
8. Le rôle des femmes dans l'AM ( agents pastoraux et volontaires) par la Sœur Mary Leahy (Australie)
9. La place des femmes et des épouses de marins dans l'industrie de la pêche.
10. L'équipe d'aumônerie dans le contexte des visites de navires et de l'accueil des marins par le Capitaine Jacek Romiszewski (Pologne)
11. Ecuménisme et Dialogue Interreligieux par Mgr Felix Machado, PC pour le Dialogue Interreligieux, (Saint-Siège).
12. La préparation et le soutien des marins pour une vie de foi à bord par le P. Savino Bernardi (Philippines)
13. La vie à bord : Attentes et réalités par Le père Guy Pasquier (Prêtre naviguant, France)



# UNE VIE DE MARIN

du P. Guy Pasquier, prêtre-navigateur



Je mène cette vie de marin depuis 14 ans maintenant, et j'arrive au bout de mon parcours: à la fin de l'année, je poserai sac à terre; sans nostalgie ni regret, car j'ai duré dans cette vie, et je n'ai pas fait semblant; mais physiquement, cela devenait plus difficile. Je continuerai à vivre en continuité dans le monde maritime, en assurant leurs visites des marins sur les bateaux en escale dans le port du havre.

Je navigue dans de bonnes conditions, notamment depuis 2000, sur des bateaux sous pavillon français: périodes d'embarquement de 3 mois, suivies par un temps équivalent de congés. C'est ce qui m'a permis de durer dans cette profession de marin au long cours où on ne cherche pas à vieillir. Je suis électricien sur un gros transporteur de gaz (issu de pétrole), qui sillonne le monde entier: Asie du sud-est, Golfe Persique, Australie, Afrique de l'Ouest, Amérique du Sud, États-unis..

Auparavant, ce fut la précarité: une alternance d'embarquement dans diverses compagnies françaises, sur différents types de bateaux (porte-conteneurs, rouliers, pétroliers, gaziers), et de temps d'attente, de chômage, et de recherche de nouveaux engagements. J'ai aussi fait 2 embarquements aux conditions internationales, et j'ai essayé de m'embarquer à partir de la Grèce. En cela, j'ai partagé le sort de la plus grande partie du million

de marins du monde entier, liés à une compagnie par un contrat à temps, sans protection ni garantie d'être repris.

C'est une vie faite d'allers et venues, de présence et d'absence, de liens et de ruptures. C'est difficile de se fixer quelque part, de s'engager dans quelque chose de durable. Quand on est à terre, l'horizon du départ est toujours en vue. On est à distance des gens, des événements et de la vie ordinaire. Heureusement, grâce aux moyens de communication modernes, le téléphone et l'internet, il y a un bien meilleur suivi, et le déphasage est moindre quand on revient.

\*\*\*

Il y a la vie à bord. On ne se choisit pas, et le marin doit avoir de grandes qualités de vie relationnelle ; généralement, il n'y a que quelques marins qu'on voit régulièrement. Personnellement, j'écris des messages, qui sont largement diffusés, dans lesquels je parle de ma vie et de mon travail. Si les marins écrivent ou téléphonent beaucoup aux leurs, ils sont généralement peu bavards sur cette vie à bord. Depuis ces cinq dernières années, à la suite de pollutions retentissantes causées par des bateaux, le plus frappant est la multiplication des contrôles et des inspections à bord : faites par les autorités des ports de chargement ou de déchargement, par les compagnies pétrolières susceptibles d'affréter le bateau, par notre propre compagnie et par nos autorités françaises (état du pavillon). Il y a un effet largement positif, c'est tout le sérieux apporté au travail de maintenance, et au suivi de la sécurité, pour que le bateau soit le plus irréprochable possible. Mais cela accroît la pression sur les hommes à bord du bateau, principalement le commandant, le chef mécanicien et le second capitaine : ces contrôles et inspections sont de plus en plus pointus, tout doit être parfait, et chacun doit être au mieux pour agir et réagir.

Les retombées sur les marins sont fortes : c'est l'élimination des « maillons faibles », les malades, les incompétents... Il n'y a pas de place pour l'à peu près, car chacun, du plus petit matelot jusqu'au commandant, doit être le plus performant possible à sa place et à son rang. C'est vrai, c'est une question de sécurité, mais c'est impitoyable. Il n'est pas d'embarquement sans qu'il y ait 2-3 marins qui soient renvoyés.

Toute la saveur de la navigation était dans le relationnel. Le monde maritime est mondialisé, et les équipages des bateaux sont mélangés. A bord du bateau sur lequel je suis, l'équipage est franco-roumain, et letton aussi maintenant. Je constate qu'il y a eu une dégradation des rapports humains lors des deux derniers embauches : des marins roumains étaient inadaptés et n'avaient pas leur place sur un bateau ; cela crée des tensions, des énervements, et les rapports humains en pâtissent.

\*\*\*

Le bateau parcourt de très longues routes. Lors de mon dernier voyage (fin août-fin novembre 2006), je l'ai rejoint à Singapour (il venait d'Afrique de l'ouest), et le déchargement eut lieu dans 2 ports de Taïwan. Après avoir chargé dans le Golfe Persique, nous avons fait route jusqu'en Australie (déchargement et chargement) ; ce fut ensuite la Corée du Sud (2 ports) ; retour au Golfe Persique pour charger, et j'ai débarqué à Dubaï en passant, après 3 mois.

Les longues routes, les grands espaces, les lointains horizons, sur

les océans et les mers, à travers les continents, ça me marque profondément. Je suis maintenant habitué aux visages variés d'hommes et de femmes, en-tr'aperçus plus que côtoyés ici et là au gré des voyages : je suis ren-forcé dans cette conviction que l'humanité est une, au-delà des différences de langues, de cultures, de religions, et que rien ne justifie les scandaleuses inégalités. Comme marin, je suis aussi frappé par cette propension qu'ont les hommes à bord des bateaux à vi-vre ensemble, et à se respecter : je crois que l'accent est mis sur ce qui unit, moins sur ce qui nous différencie. Notre défi pour de-main sera de vivre en paix, ce qui suppose bien des rééquilibrages.

Les religions précisément apparaissent aujourd'hui comme des facteurs de divisions ... Le message d'amour et de vie de Jésus, qui est Bonne Nouvelle pour moi, peut aussi l'être pour les hommes et femmes de ce temps, c'est ma conviction : notre Dieu, sous le visage de Jésus, l'un de nous, chair de notre chair, nous rejoint dans notre quotidien et notre vie, pour les illuminer de sa vie et de son amour, et leur donner une dimension d'avenir. J'ai choisi d'être prêtre-ouvrier pour porter et vivre cette dimension d'amour à toute l'humanité : d'abord auprès des petits, des pauvres et des exclus, car ils ont la préférence de notre Dieu, Jésus ayant été l'un d'eux ; et aussi de ceux qui sont loin de notre foi chrétienne, ou vivant d'une autre foi, ne cherchant pas à les convertir, mais étant témoin d'un chemin possible vers Dieu. Comme prêtres ouvriers, nous aimons bien l'image du Royaume, que Jésus a prêché : c'est le rappel de cette permanence de l'amour de Dieu pour toute l'humanité, et de cette ouverture à tous ceux qui cherchent en vérité des chemins de paix et de justice pour les hommes. Je remercie mon Eglise de m'avoir permis de vivre cela.

A bord du bateau, tout le monde sait que je suis prêtre. A deux reprises, il y a eu la présence de journalistes, venus pour faire un reportage à mon propos : j'ai voulu faire comprendre qu'à travers moi, c'étaient aussi eux tous à bord qui étaient concernés ; j'étais là, au milieu d'eux, envoyé par mon Eglise pour partager cette vie de marin, dont le sort et les conditions de vie la préoccupaient beaucoup. Je crois que ce fut compris, et que personne ne s'est senti floué. En effet, les positions vis-à-vis de la foi chrétienne sont diverses : certains de nos amis roumains, redécouvrent leur foi orthodoxe ; chez les français, il y a quelques jeunes officiers très croyants, des indifférents et des opposants respectueux. Je vis ma foi dans la dévotion, proposant à ceux qui le veulent la célébration de l'eucharistie le dimanche. J'essaie aussi d'avoir une attitude humble, ne voulant pas exacerber les différences entre nous, me situant comme quelqu'un qui ne donne pas de leçons, ne juge pas les personnes, et reste à sa place de subalterne comme électricien.

\*\*\*

Bien des marins, c'est le cas des Philippins, ont de longs contrats d'embarquement : 6, 9 mois, voire plus ; loin des siens et de ceux qu'on aime, avec les difficultés d'adaptation à bord du bateau si on peine à trouver ses marques au travail, ou dans les relations avec les autres marins de nationalité différente, si on n'est pas à l'aise avec l'anglais,...la vie à bord peut être cause de beaucoup de frustrations. Il n'y a guère d'échappatoire, si, de plus, lors de rares escales, il n'est pas possible d'aller à terre, pour se sortir du bateau quelques heures. J'ai entendu, y compris à bord de mon beau bateau, tel ou tel marin roumain mal à l'aise dire qu'il se sentait comme en prison.

Les compensations financières ne résoudront rien, et ne remplaceront pas la présence de l'être aimé et le sourire de son enfant. Il vaut mieux avoir affronté cette solitude, que ni le courrier électronique ni le téléphone ne réussissent à estomper. Des Philippins, Indiens, disent qu'ils se sacrifient pour leurs familles, et leurs enfants, pour permettre à ceux-ci de faire des études. Je connais des officiers français qui ne supportent plus à un moment donné d'être écartelés de la sorte, et choisissent la relation familiale plutôt que la carrière.

Ce métier de marin est beau, car il engage beaucoup de camaraderie dans la relation, et de solidarité dans le travail quand il faut faire face à un coup dur. Il est beau aussi par la splendeur de la scène, cette mer jamais la même, symbole de force et de tranquillité, les lever et couchers de soleil, le bleu profond des ciels étoilés...Il est devenu hyper exigeant : le transport maritime est un rouage essentiel dans le processus de mondialisation ; j'émets le souhait que nos grandes instances internationales, bien disposées comme l'OIT/BIT, replace le marin au cœur de leurs dispositifs et de leurs règlements, et non à la marge, ou en bout de quai de l'oubli.



Le Havre—port d'attache du P. Guy Pasquier

# L'APOSTOLAT DE LA MER EN TANZANIE

(Extraits du Rapport du P. Gallus Marandu, Secrétaire de la Commission pour les Emigrants et les Personnes en Déplacement)

... Les ports les plus importants de la Tanzanie sont : Dar-es-Salaam, Tanga, Zanzibar (Unguja et Pemba) et Mtwara. Ses ports secondaires sont : Kilwa, Lindi, Mafia, Pangani, Bagamoyo et Mikindani. Dans tous les grands lacs il existe différents ports principaux et secondaires. Les ports principaux et secondaires qui se trouvent à Zanzibar, sur les côtes de l'Océan Indien et sur celles des grands lacs traitent le fret et le chargement du service local, national, régional et international. Ceci donne lieu à un réseau et facilite le transport du chargement de marchandises et de passagers le long de la côte, à l'intérieur de la Tanzanie et vers les pays voisins.

L'A.M. est un des 9 secteurs dont est responsable la Commission pour la Pastorale des Migrants et les Personnes en Déplacement de la Conférence épiscopale. Le ministère pastoral et l'attention aux marins et aux communautés de pêcheurs diffèrent suivant les diocèses ou ne sont pas traités de façon satisfaisante. A Mtwara, il y a un aumônier qui consacre à cette mission une demie journée, un aumônier du port qui collabore avec l'aumônier de la mission pour les Marins (MtS) en visitant les bateaux qui amarrent dans le port de Dar-es-Salaam et en s'occupant des nécessités spirituelles des marins dans le Centre MtS.

Dans les autres diocèses, les paroisses et les centres de mission qui se trouvent dans ces zones offrent une attention pastorale aux communautés côtières, des grands lacs et des îles. La Tanzanie est un pays immense. Par endroits, les infrastructures et en particulier les routes se trouvent dans des conditions terribles, et il est difficile d'accéder à certaines zones de l'intérieur. Cette réalité augmente la difficulté pour arriver à certaines régions habitées par les pêcheurs.

En septembre 2005, la Conférence épiscopale a désigné un Secrétaire de la Commission pour la Pastorale des Migrants et les Personnes en Déplacement. Répondant aux nécessités de l'A.M., qui est un des secteurs de la Commission, le Secrétaire, après avoir consulté, auprès du secrétariat, les dossiers relatifs, a visité quelques ports côtiers et d'autres situés sur les lacs de l'intérieur, en particulier Kigoma situé sur le lac Tanganyika et Mwanza sur le lac Victoria. Il a également visité les ordinaires résidant dans ces régions, qui l'ont informé sur le ministère social et pastoral pour les marins et les pêcheurs dans leurs zones respectives.

Le Secrétaire a participé à l'atelier sur "Les communautés de pêche et le développement durable en Afrique du Sud et de l'Est". Une perspective sur les industries de pêche à petite échelle, qui a été développée à Dar-es-Salaam au mois de mars 2006.



La côte de la Tanzanie s'étend sur 1.474 km. La Tanzanie dispose d'une Zone Economique Exclusive (EEZ) de 220.000 km<sup>2</sup>. L'eau de mer couvre environ 64.000 km<sup>2</sup>. La Tanzanie a été bénie par la présence de 3 Grands Lacs, le lac Tanganyika, le Nyasa/Malawi et le Victoria. Elle dispose aussi de petits lacs naturels et artificiels, ainsi que de systèmes fluviaux qui couvrent une surface d'environ 58.000 km<sup>2</sup>.

Mr Jean Vacher, coordinateur de l'A.M. régional, qui a assisté à l'atelier, a pu rencontrer le Secrétaire général de la Conférence épiscopale et discuter avec lui sur les activités de l'A.M. dans le pays ; il a ensuite visité le Centre Social et de Formation pour Jeunes Pêcheurs de Mtoni Kijichi et a soutenu avec force l'idée de restructurer et de rouvrir le Centre, en présentant aussi quelques suggestions qui ont été insérées dans la proposition de projet pour le rétablissement du Centre. L'Assemblée Nationale de la Tanzanie a ratifié ce qui suit :

- les conventions internationales pour la protection et la conservation du milieu marin et de l'environnement ;
- celle contre la pollution de la mer provoquée par les bateaux

## Le cauchemar de Darwin

"Le cauchemar de Darwin" est un documentaire d'Hubert Sauvage sur la situation de la vie et sur l'utilisation des ressources naturelles (la perche du Nil) dans le bassin du lac Victoria. L'objectif du documentaire était d'exposer les effets ou l'impact de la mondialisation, qui fait que les européens profitent des ressources naturelles de la région, tandis que les producteurs continuent à vivre dans une situation de pauvreté insoutenable. Le documentaire révèle aussi que les cargos qui transportent les filets de poisson (la perche du Nil) vers les marchés européens, transportent parfois de l'aide humanitaire et des armes pour approvisionner les interminables conflits et guerres de la Région des Grands Lacs. Le film décrit aussi le niveau de pauvreté élevé dans la région : nombreux sont ceux qui souffrent la faim et deviennent de véritables squelettes, n'ayant pas la possibilité d'acheter le poisson local, qui est envoyé à l'étranger.



Ce documentaire, qui touche la vie des communautés de pêcheurs, a suscité nombre de sentiments contradictoires, ainsi que de la préoccupation sur son exactitude. Il a été vu comme une provocation, ayant l'intention de ternir l'image du pays et d'affecter ses relations économiques et commerciales avec l'Europe. Il a cependant créé une conscience sur les situations de vie socio-économiques et culturelles de la région.

ou les ordures jetées en mer ; - la Convention internationale pour la prévention de la pollution de la part des bateaux de 1973/78 ; - la Convention de 1972 pour la prévention de la pollution marine causée par les ordures et autres matériels jetés en mer ; - la Convention internationale maritime sur le trafic de 1965.

## LES VOLONTAIRES À L'ÉCOLE DE L'ACCUEIL

Tarente, un port avec 5.000 bateaux chaque année, une autre paroisse "invisible" formée de milliers de marins venant de tous les coins du monde. Des Philippines à la Turquie, de l'Afrique à l'Europe du Nord ; des langues et des cultures différentes, mais toujours les mêmes problèmes : la distance entre le lieu où est ancré le bateau et le centre habité, les difficultés dues à la différence de langue et de monnaie. L'impossibilité de descendre à terre, la dépression et l'isolement.

Une situation que connaissent bien la cinquantaine de volontaires de l'association *Stella Maris* de Tarente qui, chaque jour, assurent leur soutien aux marins pendant leurs quelques heures de pause dans le port. Certains d'entre eux commencent aujourd'hui leur cours de formation pour "Agent d'accueil des marins dans le port marchand de Tarente". A sa seconde édition, cette initiative – promue par le Bureau diocésain de Pastorale des migrants – sera inaugurée aujourd'hui justement dans le port marchand, au

siège de l'association, par l'Archevêque de Tarente, S.E. Mgr Luigi Papa Benigno, en présence du Directeur national de la Fondation *Migrantes* pour l'Apostolat de la Mer, don Giacomo Martino.

"Il ne suffit pas d'avoir de la bonne volonté ; l'accueil doit avoir des bases professionnelles". C'est avec ces mots que Maria Assunta Metrangolo, Présidente de l'association *Stella Maris* de Tarente, explique le pourquoi d'un tel cours. "En tant qu'association de volontaires, nous entendons être un point de référence pour les marins, ces hommes souvent invisibles qui vivent entre le ciel et la mer, loin de chez eux et de ceux qu'ils aiment pendant des mois".

Financé par le Centre de services du volontariat de Tarente et en collaboration avec la Capitainerie portuaire, le cours a pour but d'offrir aux futurs agents non seulement une formation orientée vers la pastorale de l'accueil, mais aussi des instruments et des compétences utiles pour leur travail. Parmi les disciplines affrontées pendant le

À Tarente, un cours pour ceux qui se consacrent à la solidarité dans les ports.

cours qui durera deux mois, avec des rencontres hebdomadaires de trois heures chacune, et qui bénéficiera de la contribution de la section "Mer" de l'Institut professionnel "Archimède" de Tarente, nous citerons : psychologie, anglais et communications télématiques.

Le Président de l'école, Adolfo Viglione, explique : "Notre école est la seule dans la région à former les futurs agents de la mer. C'est pourquoi nous avons pleinement adopté le projet, en mettant à la disposition des organisateurs l'expérience de certains de nos enseignants". "Un projet qui n'aurait pas pu naître sans le support de notre Archevêque – conclut Maria Assunta Metrangolo – qui a, depuis toujours, le souci des migrants qui, à cause de leur travail ou en vertu de leur choix de vie, transitent dans notre ville".

(Extrait de *Arvenire*, 8 février 2007)

### COURS DE FORMATION DES VOLONTAIRES EN SERVICE CIVIL Rocca di Papa, 11-14 novembre 2006

Du 11 au 14 novembre, c'est à Rocca di Papa que se sont rencontrés 13 volontaires du Service Civil National, provenant de toutes les régions italiennes, pour participer au premier Cours de Formation, dans le cadre "Les gens de la mer", afin de mieux connaître et de faire partie de cette réalité des marins, réalité si lointaine et si proche en même temps,

Avec patience et professionnalisme, les formateurs ont fourni les bases et le "départ" vers une formation surtout humaine et personnelle, sans laquelle même le service quotidien perdrat cette force qui, au contraire, doit lui permettre de conserver son unité.

A partir de l'histoire du service civil en Italie, de ses parcours culturels et de choix conscients, et jusqu'au concept de "défense non armée de la patrie", les 13 jeunes gens se sont trouvés impliqués dans un vaste "mécanisme" qui, passant par Augusta, Tarente, Livourne, La Spezia, Savone et Gênes, permet l'agrégation dans une œuvre s'adressant à toutes les personnes qui arrivent dans les ports d'Italie.

Ils ont affirmé : "A travers les expériences vécues, les contenus pratiques, les aspects matériels aussi du service, nous avons découvert que nous nous trouverons impliqués dans une réalité très riche au plan humain, celle qui est vécue *in primis* par les marins (des gens vrais et authentiques que, nous l'avons appris, nous ne devons jamais trahir), mais aussi par toutes les personnes qui, dans ce qu'elles accomplissent tous les jours, font tout leur possible pour satisfaire leurs nécessités".

Extrait de *Stella Maris*, AMI, n° 3/4, 2006.

# HONG KONG: CHANGEMENT À LA BARRE

Finalement une décision a été prise : en mai 2007, le P. Roland Doriol prendra ma relève et je pourrai prendre ma retraite de mon poste d'aumônier du port. Le P. Roland est un Jésuite français qui a navigué pendant vingt ans comme prêtre-électricien sur différents bateaux. Il a fondé le Club *Stella Maris* à Cebu, et il se prépare maintenant à assumer sa nouvelle tâche ici à Hong Kong.

Ce qui signifie que j'aurai été aumônier du port pendant vingt ans ! Un temps suffisant pour me "gâter" ! J'attends donc avec impatience un travail plus tranquille, dans une paroisse sur la terre ferme. Et naturellement, vu que le final approche, des souvenirs me viennent à l'esprit des souvenirs de ces quelques 20 années d'aventures sur l'eau... Tous les ans, *Stella Maris* (dans beaucoup de ports en coopération œcuménique avec d'autres dénominations) aide à faire en sorte que la vie des marins soit plus supportable, en créant des opportunités pour les contacts avec leurs familles, de distraction et de repos dans les clubs, offrant une consécration spirituelle et une aide pour toute sorte de problèmes personnels ou ayant rapport à leur travail. Durant toutes ces années, votre soutien a constitué une grande aide. Soyez-en remerciés ; avec les marins, vous êtes toujours dans nos prières.

P. Joseph H. Nijssen

**L'article suivant a été écrit par un journaliste chinois qui travaille pour l'hebdomadaire catholique de Hong Kong (extraits)**

Tous les jours, nombreuses sont les personnes qui admirent à Hong Kong la beauté de son port. Dans ce port, à l'apparence pacifique, le P. Joseph Nijssen (avec son étrange pipe, il ressemble un peu à Popeye le marin) fait ses rondes quotidiennes...

Au large, la mer a ses propres lois ; les équipages vivent complètement isolés, parfois pendant plus d'un an, sans savoir quand il pourront revoir les êtres qui leurs sont chers... La mer est, de fait, un endroit spécial, plein de dangers mais aussi plein d'espérance ... Quand je descends la rampe du "Club des Marins", je me sens comme un tout petit enfant dans un bateau de pirates. Mais le P. Joseph semble très satisfait, en fumant sa vieille pipe, quand il contemple fixement la mer, subissant encore sa fascination après tant d'années.

Les aumôniers des marins qui depuis 1948 vont d'un côté à l'autre du port, sont très différents des prêtres qui s'occupent d'une paroisse sur la terre ferme. Tous les jours, ils doivent sortir en mer, qu'il fasse beau ou mauvais, dans la tourmente et le vent. Il ne faut donc pas s'étonner si le prédécesseur du P. Joseph, le P. Dopchie, est mort subitement d'une attaque cardiaque en 1987.

Le P. Joseph est arrivé en 1963 ; Hong Kong est maintenant son foyer. Les 24 premières années, il a assuré le travail pastoral "classique", c'est-à-dire le travail paroissial et le travail scolaire. A peine avait-il commencé son travail comme aumônier du port qu'il a dû se confronter avec la dure réalité de la mer. Un matin, alors qu'il effectuait une visite à bord d'un bateau, il apprit que le premier fonctionnaire avait perdu son épouse et sa fille au cours d'un cyclone au Bangladesh : le pauvre homme n'avait pas reçu la permission de rentrer chez lui ! Après cela, le P. Joseph devait célébrer la Sainte Messe sur un bateau argentin, où l'ingénieur chef était mort empoisonné par un gaz... Ce même après-midi, il visita un bateau où 5 Philippins de l'équipage étaient morts, eux aussi empoisonnés par un gaz. Sept accidents mortels en un jour, cela aurait été suffisant pour qu'il tombe malade pour le reste de la semaine... Après un accident mortel, l'équipage demande toujours une bénédiction du bateau et qu'une Messe spéciale soit célébrée à bord...

Le P. Joseph a accumulé une grande expérience. Il rit et me dit qu'il n'a jamais souffert du mal de mer, mais qu'il est tombé plusieurs fois à l'eau, heureusement sans jamais se blesser. "Peut-être le Seigneur veut-il que je fasse l'expérience d'un sentiment de la mer, de la vie et de la mort tout comme celui que les marins connaissent tous les jours".

En ce moment, le P. Joseph visite le "Prosperity 8" pour y célébrer la Sainte Messe. 20 Philippins bien vêtus attendent dans la salle à manger, même si ce n'est pas dimanche... Ils souffrent de nostalgie et ressentent la nécessité d'une "consolation spirituelle". Un sac imperméable contient une petite chapelle : une croix, quelques chandelles, un petit calice et les vêtements sacerdotaux. Et aussi une petite bouteille d'eau bénite. Les nécessités de la vie quotidienne en mer sont citées dans les prières ("protège-nous des tourmentes, des accidents ; accorde-nous un voyage sans dangers et un retour agréable à la maison").

Le bateau suivant a un équipage indonésien. Il a changé trois fois de nom au cours de la dernière année. Le P. Joseph dit que c'est une façon d'éviter le contrôle portuaire. Le capitaine et les dix membres de l'équipage sont musulmans mais montrent un grand respect pour le P. Joseph. Le maigre salaire de 2.500\$ de H. Kong représente beaucoup d'argent en Indonésie. Le capitaine travaille comme marin depuis 15 ans et il n'a pas peur de la mer. De toute façon, il est préoccupé pour sa famille qui traverse des moments très difficiles.

Le P. Joseph parle librement avec l'équipage, et leur demande l'objet de leurs préoccupations. Ils ont peur de ne pas être payés. Pour soulager la nostalgie qu'ils ont de leur foyer, il leur offre quelques magazines indonésiens. Il comprend leur situation et ils savent qu'il les aidera. Il n'y a pas un seul bateau dans tout le port qui refuse la visite du Père, tous souhaitent la bienvenue à leur "pasteur". Il leur remet la Bible s'ils en ont besoin, les aide à réclamer les arriérés de leur solde, leur donne des conseils juridiques et, si nécessaire, les accompagne au tribunal. Il connaît bien la vie en mer avec tous ses dangers, les pirates qui n'hésitent pas à tuer l'équipage pour dérober le chargement, la routine interminable et la solitude ... Le Père Joseph fume sa pipe en toue sérénité, en contemplant fixement l'immensité de la mer.

Cho Man Wai

## LA MER CRUELLE ...

Après le passage du cyclone Gamède, qui a déferlé sur l'Océan Indien et qui a atteint les eaux mauriciennes les 23 et 24 février, toute la communauté des pêcheurs de Maurice est en deuil. En effet, deux bateaux de pêche, le "King Fish II" et le "King Fish V", avec 16 hommes à bord, et qui étaient en campagne de pêche, ont fait naufrage. Malgré les recherches et les opérations de secours aucun survivant jusqu'ici n'a été retrouvé. Seuls quelques gilets de sauvetage et des débris à la dérive ont été récupérés.

Le Conseil Pontifical a envoyé à S.E. Msgr. Maurice Piat, Evêque de Port-Louis, à Maurice, le message de sympathie suivant:

Excellence,

Nous sommes profondément attristés par la nouvelle, qui nous est parvenue, du drame qui frappe la communauté des pêcheurs de l'Île Maurice. Alors que les recherches continuent pour retrouver les seize marins pêcheurs portés disparus depuis le 23 février suite au naufrage des bateaux King Fish II et V, les disparus et leurs familles sont constamment dans nos prières et nos pensées. Nous encourageons également les sauveteurs à persévérer leurs efforts, dans des conditions difficiles, pour retrouver les survivants.

Je vous saurais gré d'exprimer aux familles des seize marins notre solidarité et notre soutien. Que le Seigneur apporte consolation et espérance à tous ceux qui pleurent un être cher et aussi courage dans cette terrible épreuve. L'Apostolat de la Mer est spécialement avec eux.

En vous assurant encore de toute notre sympathie, je vous prie, Excellence, de croire à nos sentiments bien sincères dans le Seigneur.



L'unité de la marine indienne qui a participé à la "Search and Rescue Operation" en vue de retrouver les 16 marins-pêcheurs disparus

+Archevêque Agostino Marchetto

Secrétaire du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement

### "OCEAN CAROLINE" : LE SAUVETAGE DE L'ÉQUIPAGE ET DU BATEAU

Le dimanche matin, des équipes de sauvetage polonaises ont sauvé une groupe de marins du bateau porte-conteneurs norvégien "Ocean Caroline" qui avait commencé à couler à cause de la tourmente, à 62 miles au nord de Łeba. Par la suite, les Suédois ont eux aussi offert leur aide, en contribuant au sauvetage avec des remorqueurs qui ont traîné l'"Ocean Caroline" jusqu'à Karlskrona.

Dans son voyage de Klaipeda à Hirtshals, Danemark, la coque du bateau s'est cassée de façon inattendue juste près de la cale. Entretemps la tourmente avait atteint le 8<sup>ème</sup> degré de l'échelle Beaufort. L'eau a envahi le bateau porte-conteneurs, qui a commencé à s'incliner. Même s'il avait déjà atteint une inclination de 40 degrés, la pression de l'eau a empêché le bateau de couler. Heureusement, aucun membre de l'équipage, il y en avait treize, n'a été blessé. Quand le bateau s'est incliné, les quatre Russes, les deux Lituaniens, le Polonais et le Biélorusse ont pu s'échapper dans un canot de sauvetage, et un hélicoptère de la Marine les a recueillis. Ils ont été visités par des médecins polonais. Le capitaine norvégien et les deux fonctionnaires lituaniens sont restés à bord de l'"Ocean Caroline". Avec l'aide des équipes de sauvetage, ils ont pu empêcher que le bateau ne coule. Ils ont été recueillis plus tard par des bateaux de sauvetage suédois.

Je me suis occupé de huit marins pendant trois jours, leur offrant un soutien, aussi bien social que matériel, leur procurant des vêtements, de la nourriture, ainsi qu'un téléphone portable qu'ils pouvaient utiliser librement. Les écouter essayer de se mettre en contact avec les personnes chères a été une scène très émouvante.

Le lundi soir, je les ai invités à dîner. Andrzej Kościk, inspecteur de la ITF locale était présent lui aussi.

Hier, après des salutations fraternelles, ils ont été accompagnés à un ferry de la Compagnie Stena, qui les a transportés à Karlskrona où ils se sont réunis au capitaine norvégien et aux deux fonctionnaires lituaniens qui y étaient restés depuis l'accident. Je ne pourrai jamais oublier la gratitude qu'ils nous ont manifestée.

La sécurité et les équipes de sauvetage, la Junta Maritime, l'aumônier et le Centre de Direction des Crises, dont le quartier général se trouve à Gdansk, ont travaillé tous ensemble. Combien les bonnes relations et la coopération entre nous sont importantes ! Je remercie Dieu pour le don des personnes généreuses qui acceptent de servir les autres.

P. Edward Pracz, Directeur national de l'A.M. de Pologne

## NOUVEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL À L'ICMA



L'Association Maritime Internationale Chrétienne a nommé, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2007, le Rév. Hendrik F. La Grange Secrétaire général. Le siège se trouvera à Londres. Le P. la Grange, aumônier maritime à Durban, Afrique du Sud, était le Coordinateur régional de l'ICMA pour l'Afrique du Sud depuis 2005.

"Je suis convaincu – a-t-il affirmé – que les Eglises peuvent mieux servir les marins du monde en travaillant ensemble comme un seul corps. J'ai bon espoir qu'ensemble nous saurons contribuer à la dignité des gens de la mer, donnant une voix à tous ceux qui sont marginalisés par le commerce global".

Le Rév. La Grange prend la relève du Rév. Jurgen Kanz, qui partira en retraite vers la fin du mois de juin, après avoir servi comme Secrétaire général de la Mission des Marins allemands entre 1996 et 2003 et comme Secrétaire général de l'ICMA à partir de 2003.

**Le Conseil Pontifical, tout en souhaitant la bienvenue au nouveau Secrétaire général, remercie le Dr Kanz pour les années qu'il a consacrées au service de la cause œcuménique dans le milieu maritime.**

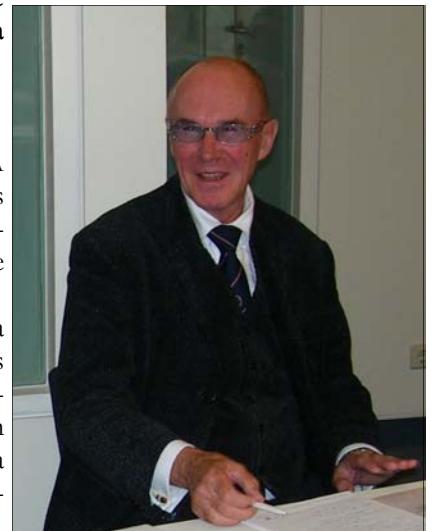
Cher Rév. Kanz,

Il est désormais officiel qu'au mois de juin vous quitterez définitivement l'ICMA et que vous serez remplacé par le P. Hendrik F. La Grange. Nous voudrions donc vous exprimer toute notre reconnaissance pour le rôle que vous avez joué en qualité de Secrétaire général de l'ICMA au cours de ces dernières années, et vous souhaiter une heureuse retraite, ceci naturellement au nom aussi de l'Apostolat de la Mer International.

Vous avez appliquée à vos responsabilités une compétence professionnelle qui a fait que l'ICMA traverse, avec succès, un temps de doutes et de mise en question. Nous comprenons tous que cela n'a pas toujours été facile, et vous avez du traiter des questions compliquées et prendre des décisions difficiles. Nous pouvons affirmer sans aucun doute que sous votre guide l'ICMA, dans un moment de défis et de restructuration, a connu des progrès spirituels et matériels. Pour cela, tous ses membres ont une dette envers vous et nous voulons, de notre côté, vous manifester notre reconnaissance.

Nous vous prions de bien vouloir communiquer nos félicitations à votre successeur, le Rév. la Grange, et l'assurer du soutien et de la collaboration constants de l'A.M. – International.

Dans l'attente de vous rencontrer à Gdynia, je reste bien à vous dans le Christ.



+ Mgr Agostino Marchetto  
Secrétaire du Conseil Pontifical  
pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement

### UNE RELIGIEUSE SCALABRINIENNE POUR COORDONNER LA PASTORALE POUR LES PERSONNES EN DÉPLACEMENT



Sr Myrna Tordillo, religieuse scalabrinienne, est devenue, au sein du Bureau pour la Pastorale des Travailleurs émigrants et réfugiés de la Conférence épiscopale des Etats-Unis, la coordinatrice des Ministères des Personnes en déplacement. Sr Tordillo a travaillé avec les Conférences épiscopales du Mexique et des Philippines, dans la Pastorale des Personnes en Déplacement, et elle est la fondatrice et la directrice de l'Organisation catholique "Equité émigrante". Sa nomination a été annoncée le 13 février par le Bureau des Communications de la Conférence épiscopale des Etats-Unis.

Le Bureau pour la Pastorale des Travailleurs émigrants et réfugiés offre attention pastorale et soutien à différents groupes de personnes en déplacement qui connaissent des difficultés à participer à une communauté paroissiale pendant tout une année, un mois ou même une semaine complète. Sr Tordillo est membre des Soeurs Missionnaires de St Charles Borromée. (Washington, CNS)

# AU SÉNÉGAL LES PÊCHEURS DANS LA TOURMENTE

Entretien avec Mamadou Lamine Niasse

## Q : Est-ce que l'émigration concerne aussi les pêcheurs ?

R : Bien sûr, ce sont des pêcheurs qui organisent les voyages. Beaucoup avaient quitté l'agriculture pour trouver des revenus et préparer leur départ. Ceux qui émigrent le plus, ce sont ces ruraux devenus pêcheurs. Mais ce qui est le plus étonnant, c'est l'émigration des pêcheurs traditionnels, car habituellement la pêche assurait de bons revenus. Cela veut dire que la crise de la pêche est grave. Les pêcheurs n'arrivent plus à rentabiliser leurs sorties, surtout pour les sennes tournantes où les charges de carburants sont très élevées. Des pêcheurs ont diminué leur nombre de pirogues. Mais il faut aussi compter avec l'influence des jeunes émigrants qui reviennent et construisent des maisons, assurent les revenus des parents au village.

## Q : Est-ce lié à la crise des ressources ?

R : Certainement, les sorties sont plus difficiles à rentabiliser, pour les pélagiques comme les démersaux. Pour les démersaux, il faut sortir de plus en plus loin, dans les pays limitrophes. Les pêcheurs vont en Guinée-Bissau, Guinée, Sierra Leone et même Libéria. Les pêcheurs doivent payer des licences en Mauritanie et Guinée-Bissau, et ils trouvent que ces licences sont chères. Ils cherchent donc à aller de plus en plus loin, vers des pays qui ne demandent pas de licence et où le poisson est plus abondant. Cette émigration montre aussi une crise de la jeunesse. Les questions et les problèmes des jeunes ne sont pas pris en compte par l'Etat ou les organisations professionnelles.

## Q : Quelle est la politique de l'Etat face à la crise de la pêche ?

R : Il n'y a pas de politique claire en faveur des jeunes pêcheurs, au contraire, le gouvernement veut contrôler le nombre de bateaux et limiter l'effort de pêche, donc il y a peu de perspectives pour les jeunes. Pour commencer, le gouvernement veut immatriculer les bateaux.

## Q : Est-ce que les pêcheurs sont consultés ?

R : Oui, les représentants des pêcheurs, des mareyeurs et des femmes sont consultés au sein du CONIPAS, sur les programmes envisagés. La création de comités locaux des pêches est aussi à l'étude. Il est prévu de mettre en place 30 comités locaux constitués de délégués des mareyeurs, des pêcheurs, des femmes, de l'administration déconcentrée et des municipalités.

## Q : Est-ce que la crise de la ressource a des effets sur le marché intérieur ?

R : Depuis le boom des exportations, les pêcheurs ont porté leurs efforts sur les espèces destinées à l'export. Donc, les femmes ont de plus en plus de mal à assurer les besoins du marché intérieur. La crise a encore aggravé la situation. Certaines femmes doivent maintenant

Le phénomène de l'émigration irrégulière vers les Canaries touche bon nombre de pêcheurs du Sénégal et traduit l'approfondissement de la crise de la pêche dans ce pays. **Lamine Niasse**, correspondant de « Pêche et Développement » à Dakar, accompagne depuis de nombreuses années, les pêcheurs et les femmes dans leurs efforts d'organisation. C'est un très bon connaisseur du milieu et il se tient à la disposition de tous ceux qui le souhaitent, journalistes, touristes, étudiants, responsables d'ONG, pour les accompagner dans la rencontre avec les pêcheurs et leur faire découvrir leurs villages.

aller récupérer, en payant, les déchets des usines pour avoir de la matière à transformer.

## Q : Est-ce que les Aires marines protégées expérimentées au Sénégal peuvent avoir un impact positif pour les pêcheurs ?

R : Je le pense très sincèrement si une bonne communication est instaurée auprès des acteurs concernés. Une bonne connaissance des éco-systèmes marins et côtiers peut aider les pêcheurs et autres acteurs à la nécessité d'un développement maîtrisé de la pêche ainsi que la restauration des stocks dégradés. L'aire marine protégée du delta du Saloum dans la région de Fatick commence déjà à donner des résultats et les populations ressentent les bienfaits de la restauration des ressources et la protection des éco-systèmes. La dimension de la restriction de pêche dans ces zones protégées doit être comprise et acceptée pour une bonne réussite dans ces zones marines protégées. Il faudrait développer d'autres activités génératrices de revenus qui permettraient aux pêcheurs de comprendre les bienfaits de telles mesures de sauvegarde.

## Q : Que deviennent les accords de pêche ?

R : Pour les pêcheurs, il y a contradiction entre la volonté de limiter l'effort de pêche et la signature d'accords pour ouvrir la pêche à des bateaux européens ou asiatiques. Donc, ils dénoncent ces accords, même s'ils reconnaissent qu'il est possible de signer des accords pour des espèces, comme le thon, qui ne sont pas accessibles aux artisans. Le gouvernement a besoin d'argent et l'Union européenne fait pression pour obtenir des droits de pêche. Les conserveries ont aussi besoin des thons pêchés par les bateaux européens. Les pêcheurs refusent l'accès pour les bateaux de l'UE aux espèces démersales côtières, comme les dorades, ainsi qu'aux pélagiques, qui constituent la base de l'alimentation. Ils veulent aussi que l'argent des accords serve en partie au développement de la pêche artisanale et qu'ils aient un droit de regard sur l'utilisation de ces fonds.

(de *Pêche et Développement* N° 74), LIG 384 - 9 - JANVIER 2007

# SITUATION DE LA PÊCHE ET DE L'ACQUACULTURE DANS LE MONDE

## Rapport biennal de la FAO, 5 mars 2007

Le nombre de personnes qui travaillent dans le secteur de la pêche et de l'acquaculture à travers le monde a augmenté de 35 % entre 1990 et aujourd'hui et il est actuellement de 41 millions de personnes, soit 3,1 % des travailleurs économiquement actifs dans le secteur agricole (1.360.000). Cette augmentation est due en particulier à la Chine qui, ces dernières années, est venue se situer aux premiers rangs dans les classifications concernant le travail lié aux poissons et la consommation de ceux-ci.

Une donnée qui a été publiée par le rapport biennal de la FAO sur la situation de la pêche et de l'acquaculture, présenté à l'occasion de la semaine de rencontre de la Commiss-



sion de la Pêche (COFI, 5-9 mars 2007) (voir ci-après).

La plupart des personnes employées dans la pêche et dans l'acquaculture se trouvent en Asie (plus de 36 millions de personnes) et en particulier en Chine et en Indonésie, où les chiffres sont passés respectivement de 9 millions en 1990 à plus de 13 millions de travailleurs, et de plus de 3 millions en 2004 à plus de 6.200.000 travailleurs. Le rapport met en lumière le fait que le nombre des travailleurs du secteur de la pêche est plus élevé dans les pays en voie de développement et tend à diminuer avec le degré d'industrialisation. C'est le cas, par exemple, du Japon et de la Norvège, où le nombre de pêcheurs s'est trouvé réduit à moins de la moitié entre 1970 et 2004, avec une baisse respectivement de 58 % et de 54 %.

Selon le rapport de la FAO, la raison de cette baisse résiderait dans l'augmentation de la productivité et dans la diminution des négociations, outre le fait que les équipements de

bord garantissent une plus grande efficience et réduisent la quantité de personnel. Il ressort encore du rapport de la FAO qu'il existe une augmentation de la consommation mondiale de poisson, au point qu'au cours des 40 dernières années, on est passé de 9 kg par personne et par an (estimation de 1961) à 16,5 kg en 2003. La participation de la Chine à la production totale de la pêche a augmenté de 21 % en 1994 à 34 % en 2003, et la consommation par personne est de 25,8 kg. Pour bien comprendre la portée de ces données, il suffit de voir que, si l'on exclut la Chine, dans le reste du monde la consommation annuelle de poisson par personne est de 14,2 kg.

Enfin, le rapport analyse aussi la situation de la flotte mondiale des bateaux de pêche, qui compte actuellement 4 millions d'unités, dont 86 % se trouvent en Asie et les 14 % restants sont distribués entre l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Océanie. (ANSA)

## RENFORCER LES CONTRÔLES DANS LES PORTS POUR COMBATTRE LA PÊCHE ILLÉGALE

Au terme des travaux de la 27<sup>ème</sup> session de la Commission de la Pêche de la FAO (COFI, 5-9 mars 2007) - à laquelle a participé le Directeur national de l'A.M. de Madagascar, M. Félix Randrianasoaovina – au cours d'un *side event* (voir encadré) les 130 pays présents et plus, se sont accordés pour mettre sur pied un processus de consultations, dans le but de parvenir à adopter un accord international contraignant de lutte contre la pêche illégale, accord qui fixe davantage de contrôles dans les ports où arrive le poisson péché, transbordé ou travaillé. D'autres consultations se tiendront en 2007 et 2008 pour pouvoir élaborer une ébauche d'accord qui sera présentée à la réunion successive de l'organisme de la FAO en 2009 en vue de son approbation finale.

L'accord proposé sera basé sur le projet rédigé par la FAO et qui recommande des mesures plus adéquates et efficaces pour le contrôle des bateaux, de la part de l'Etat où ils abordent. De telles mesures comprendront, entre autres, des visites sur les bateaux avant que ne soit accordé le droit d'accostage et davantage d'inspections dans le port d'abordage pour vérifier la conformité de la documentation, du chargement et des équipements.

Certains considèrent de telles normes comme les meilleurs moyens pour combattre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (IUU est le sigle anglais). Parmi les infractions les plus communes dans le cadre de l'IUU : pêcher sans autorisation, prendre des espèces protégées, utiliser des types de filets et d'équipements hors-la-loi, et ne pas respecter les quotas de pêche.

La pêche illégale empêche une bonne gestion de la pêche au niveau mondial ; elle a des effets négatifs sur les stocks de poissons, y compris ceux dont dépendent les pê-

(suit à la page 16)

Plusieurs pays qui ont participé à la COFI ont décrit leur lutte contre la pêche « IUU », comme une de leurs urgentes priorités nationales, à cause de ses conséquences négatives sur l'économie, l'environnement et le social. Des rapports ont été soumis par de nombreux pays membres de la FAO sur les progrès accomplis au niveau régional et national, mais la majorité pense que malgré leurs efforts considérables, la pêche « IUU » reste un très sérieux problème. Un groupe de pêcheurs artisiaux et de la petite pêche, originaires de l'Afrique de l'Ouest et de l'Est, participaient à la COFI et ont décri l'impact de la pêche « IUU » sur leurs communautés, au cours d'une réunion spéciale organisée par les ONG Greenpeace et la « Coalition pour les Accords de Pêches Equitables ».

# LE SECTEUR DES CROISIÈRES EN PLEINE EXPANSION!

Le secteur de la croisière est le secteur de l'industrie maritime qui se développe le plus rapidement et nous avons seulement à étudier les chiffres disponibles pour réaliser qu'il constitue un des plus grands défis de l'Apostolat de la Mer. Le rythme de croissance du secteur est de 12% par an. Il emploie plus de 150,000 personnes et a en permanence environ 120,000 membres du personnel en mer. On estime à 11 millions le nombre de passagers voyageant à bord des bateaux de croisière chaque année. Nous sommes témoins de l'introduction de nouveaux navires avec une capacité de 3500 passagers, avec 1500 membres d'équipage.

*Costa Crociere* a embarqué au total 880.000 passagers en 2006 (870.000 en 2005). Les données ont été rendues publiques par le Président et Administrateur délégué de la Compagnie, Pier Luigi Foschi, à l'occasion de l'annonce, donnée à Paris, du nouveau navire amiral de la flotte à la cheminée jaune, Costa Serena (douzième unité de la flotte). Le nombre de passagers par jour de *Costa Crociere* a atteint 6.900.000 en 2006 ; le taux d'emploi a augmenté de 2 points, atteignant 107 %. P.L. Foschi a commenté : "bien que nous n'ayons pas augmenté nos offres, nous nous sommes encore développés en 2006", et il considère que "l'objectif de dépasser le million de voyageurs avant la fin 2007 est tout à fait réalisable".



**"Costa Serena"**

## le nouveau bateau amiral

Avec son jumeau le "Costa Concordia", le "Costa Serena" est le plus grand navire italien de passagers et sera le nouveau bateau amiral de la compagnie *Costa Crociere*. Le bateau – 112.000 tonnes de jauge, 290 m. de longueur, 1.500 cabines et une capacité totale de 3.780 passagers – partira de la Fincantieri

de Gênes-Sestri Ponente et se rendra dans l'établissement de Palerme pour que la coque y soit nettoyée et peinte. Pendant le retour à Sestri-Ponente, le bateau effectuera les essais techniques officiels, une série de tests afin de vérifier le bon fonctionnement des installations, des appareils et des moteurs, dont le "crash stop" (arrêt total à la vitesse maximum, pour vérifier le nombre de mètres nécessaires avant que le bateau s'arrête totalement en cas d'urgence). Une fois les essais terminés, le "Costa Serena" restera à Sestri-Ponente pour les dernières finitions, jusqu'à sa livraison, prévue pour le 15 mai. Le lancement du nouveau bateau amiral aura lieu le 19 mai à Marseille, avec la cérémonie du baptême. En plus du "Costa Serena", *Costa Crociere* a commandé trois autres navires, tous à la Fincantieri, pour un total de commande de presque 2 milliards d'Euro, investis par *Costa*

**Costa Serena**



*Crociere*, dans le cadre d'un projet global de presque 4 milliards et demi d'Euro, mis en route en 2000 par la compagnie italienne pour l'expansion et la modernisation de sa flotte. (ANSA, 8 mars 2007).

\*\*\*\*\*

## L'A.M. DE GIBRALTAR OBTIENT L'ACCÈS AU NAVIRES DE CROISIÈRE

Les aumôniers à bord et les services que l'on trouve à terre dans les aumôneries se complètent mutuellement. A cet égard, d'importants progrès ont pu être accomplis et ont permis l'accès à bord pour la célébration de messes.

En 2006, il y a eu environ 220 escales de navires de croisière à Gibraltar ce qui constitue une augmentation sur l'année passée. Cette année encore on prévoit une autre augmentation.

## CELEBRITY CRUISES MET EN SERVICE CINQ NAVIRES SUPPLÉMENTAIRES

La « Celebrity Cruises » a confirmé son intention d'utiliser les services de l'AM-USA, pour les services d'aumônerie à bord de ses huit navires. Le *Zenith* a été vendu et accomplira sa dernière croisière avec *Celebrity* en avril. La compagnie a acheté deux navires plus petits, le *Journey* (qui remplacera le *Zenith*) et le *Quest* (qui se joindra à la *Celebrity* plus tard).

Le *Journey* et le *Quest* sont de plus petits navires avec chacun une capacité de 700 passagers, alors que les trois navires de la classe Solstice, qui prendront du service les 3 prochaines années, auront chacun environ 2,800 passagers.



(suit de la page 14)

cheurs pauvres pour leur propre survie, et elle comporte des coûts importants, aussi bien en terme de bénéfices non encaissés que d'argent dépensé pour s'opposer à elle.

Le projet d'accord sur le contrôle des bateaux de la part de l'Etat d'accostage recommande en outre une formation spécifique des inspecteurs, pour que ceux-ci puissent effectuer des contrôles plus efficaces et que les informations sur les bateaux ayant déjà eu des problèmes de pêche illégale soient davantage partagées, ceci afin d'aider les autorités à refuser aux récidivistes l'autorisation d'accoster.

(FAO, Communiqué de presse, 12 mars 2007)

## AM WORLD DIRECTORY

### BENIN

(new address)

H.E. Msgr. René M. Eouhzou  
Bishop of Porto-Novo  
B.P. 380  
Porto-Novo

### USA

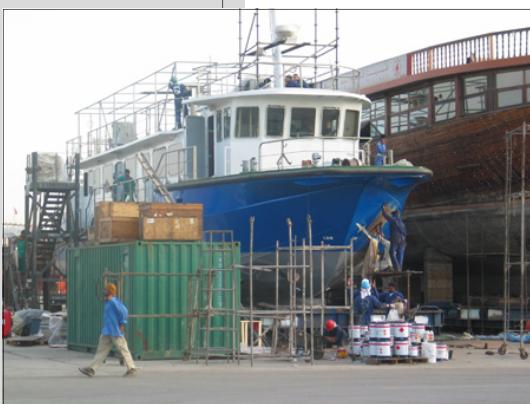
(new National Coordinator)

Sister Myrna Tordillo, M.S.C.S.  
Office for the Pastoral Care of Migrants and Refugees  
3211 4th Street NE  
WASHINGTON, DC 20017-1194

### “ANGEL” AU SERVICE DES ÉQUIPAGES DES NAVIRES AU MOUILLAGE AU LARGE DES EAU

La « Mission to Seafarers » de Dubai est sur le point de commencer un service régulier de soutien aux 140,000 marins, qui chaque année se retrouvent au mouillage sur la côte est des EAU. Selon le Rev Stephen Miller de la « Mission to Seafarers », le bateau « Angel », qui a été construit spécialement pour cette mission, est prêt à commencer les opérations le mois prochain. Il ajoute que « Presque tous les travaux sont terminés, il ne reste plus qu'à installer le système satellite ». Le bateau a été construit par Albwarry Marine à Al Jadaff, à Dubai. Parmi les aménités et services à bord, on trouvera un café Internet, une bibliothèque avec des livres et des DVDs, une infirmerie avec un personnel qualifié, l'accès aux téléphones, un assistant social sera à la disposition de ceux qui ont besoin de conseils ou de soutien pastoral. Selon le Rev Miller, « Cette côte est le deuxième plus grand mouillage au monde pour l'approvisionnement, avec une moyenne de 100 à 150 navires par jour. Plus de 2000 marins sont dans l'incapacité de communiquer avec leur famille et leurs amis pendant des semaines et des mois, avec comme résultat un sentiment de solitude et d'abandon. L'objectif de ce nouveau service de l'Angel est de changer cette situation. »

(Lloyd's Register-Fairplay, 21 février)





**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**

**e-mail: office@migrants.va**

**[www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...](http://www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...)**

