

Familles « globalisées » de marins de la pêche et du commerce, responsabilités, réalisations et défis qui en découlent

Mme Engracia Micayabas, Présidente de l'Association des familles de Marins Etoile de la Mer, Assistante Pastorale au Bureau Régional de l'A.M. en Asie de l'Est et du Sud-Est, Philippines

Notre pays, les Philippines, est un archipel de plus de 7000 îles. Étant donné cette situation géographique, les Philippins naviguent normalement d'une île à l'autre pour gagner leur vie, pour les vacances ou quand ils veulent rencontrer des membres de leur famille. Naviguer est devenu une composante essentielle de notre survie. C'est pourquoi, je pourrais dire que c'est dans notre nature de Philippins que de naviguer. Ceci pourrait être un facteur important qui a fait que l'on rencontre pratiquement partout des Philippins dans l'industrie maritime internationale, spécialement en termes de main-d'oeuvre. Les Philippines sont une des plus importantes sources de marins. Sur la population totale de marins dans le monde qui compte de plus d'un million, plus de 20 % sont Philippins. Actuellement, le nombre de travailleurs Philippins outre-mer dépasse les 8 millions. Les travailleurs Philippins ayant des contrats maritimes constituent un gros pourcentage de ce total.

Au milieu des années 90, notre pays a commencé à s'engager dans la migration pour le travail. Depuis lors, plus de la moitié de la population des Philippines s'est trouvée affectée par les défis de la migration des familles de Philippins. Cela dit, comment nos familles de marins sont-elles affectées par ce monstre ou ange, si vous voulez appeler ainsi la mondialisation ?

Je donnerai quelques exemples.

1. Le village de pêcheurs de Boucana de Lasang, près de Davao, captive sûrement les touristes locaux. Boucana est un mot philippin qui veut dire 'ouverture sur la mer'. Les pêcheurs de Boucana utilisent des méthodes acceptables de pêche et qui sont dans les limites de la loi. La plupart d'entre eux sont pauvres. Ils ne peuvent même pas s'offrir de bateaux motorisés. Un bateau motorisé coûterait environ 80.000 PPesos ou 1600 dollars US. Pour avancer, leurs bateaux de pêche sont équipés de rames plutôt que de moteurs. D'une certaine manière, les problèmes de pauvreté, de mépris de la loi et aussi le libre marché ont paralysé cette communauté. Ainsi, ils ont été rapidement affectés par l'afflux d'autres pêcheurs venus des régions voisines, et qui emploient des pratiques de pêche illégales telle que la pêche à la dynamite, au chalut, et des méthodes indigènes connues aux Philippines comme *liba-liba* et *pakagot*. La dernière est la méthode qui piège le poisson en grande quantité en raclant le fond de la mer avec un filet. Même les coraux sont ainsi détruits.

Les produits chimiques des plantations de bananes avoisinantes polluent aussi les zones de pêche. Pas moins de cinq compagnies multinationales y ont des plantations. En plus de la pollution chimique, l'eau du golfe contient du mercure. Le mercure est un déchet des opérations minières à l'intérieur des terres. La pollution a contribué de façon significative à la diminution du nombre et de la qualité commerciale du poisson dans cette région. Les poissons ne se trouvent en quantité qu'en mer profonde où le pêcheur ne peut pas compter sur ses rames. Même si un petit pêcheur avec ses rames peut rester en mer de quatre à onze heures, il ne pourra en attraper que trois kilos environ. Il

arrive même qu'il rentre bredouille. Vendu à un mareyeur, le prix du poisson au kilo serait de 20 à 40 pesos. Cela fait donc, pour une journée, un revenu d'environ 60 à 120 PPesos, de 1,20 à 2,40 dollars US. Une telle somme n'est pas même suffisante pour se nourrir. Le cas de Boucana représente, en miniature, la situation de beaucoup de pêcheurs à travers le pays.

2. Une situation différentes accable les communautés de pêcheurs à General Santos City, une ville voisine de Davao. Cette communauté compte environ 80.000 personnes résidant dans cette ville. Ils travaillent à la pêche commerciale sur des navires appartenant aux riches propriétaires de la localité. Ces bateaux de pêche alimentent les usines de traitement de poisson dans la ville et aussi aux besoins locaux des six provinces voisines. Les navires prennent du poisson même dans les zones internationales et celles des pays voisins. Les pêcheurs doivent rester à bord de six mois à un an et gagnent un salaire mensuel d'environ 3000 PPesos seulement (ou 60 USD). Ces pêcheur n'ont pas de revenus mensuels garantis. Leurs gains dépendent entièrement du volume de la prise. Ils n'ont aucune sécurité sociale ni assurance médicale. La plupart d'entre eux n'ont pas non plus de document légal pour franchir les frontières internationales. Aujourd'hui nombreux sont ceux qui sont arrêtés par les pays voisins pour entrée illégale. Un grand nombre de ceux qui sont emprisonnés à l'étranger ont été abandonnés par leurs employeurs. Si on dit d'habitude que les marins philippins à bord des navires de haute mer sont généralement sous-payés et souvent abusés, le destin de ces pêcheurs est encore pire.

3. Il y avait deux marins, un homme et une femme. Tous les deux travaillaient dans l'hôtellerie. C'est à bord qu'ils ont décidé de se marier. Placés dans un environnement où les relations illicites sont une pratique rampante, le couple est devenu un modèle de par leurs relations de couple durables. Ils ont travaillé dur en espérant qu'ils seraient capables d'économiser pour la famille qu'ils avaient juste commencé de bâtir. La femme continua à travailler le plus longtemps possible avant d'accoucher de son premier bébé. Malheureusement, le bébé est mort dix-sept heures après sa naissance.

De fait, Cueva, en 2001, reconnaissait que la navigation était une des industries du pays les plus profitables. Selon les chiffres du Gouvernement pour l'année dernière, les marins ont contribué plus de 800 millions de dollars USA de devises. Ceci représente approximativement 13 % du total de l'argent que les Philippins travaillant outre-mer, sur terre ou en mer, qui dépasse les 6 milliards de dollars. Ceci a été un gros apport pour les réserves de devises du pays. Dans un pays où les emplois bien payés sont très rares, naviguer est considéré comme un travail lucratif. Ceci pousse encore de Philippins à tenter leur chance. L'année dernière le total des marins Philippins dépassait les 203.000. Jusqu'ici, ils ont constitué la plus grande réserve de main-d'oeuvre dans le monde pour l'industrie maritime. Le fait que la mondialisation et la libéralisation du commerce mondial dépende autant de la possibilité pour l'industrie maritime de transporter du fret en grande quantité mais au plus bas coût, pourrait nous amener à dire que le marché pour les marins Philippins va sans doute augmenter encore. Émerveillé par ces bénéfices économiques, le pays et sa force de main-d'oeuvre sont devenus la proie d'un réseau mondialisé. Ainsi, Cueva ajoute que la marine de commerce est devenue une industrie de masse aux Philippines, pas seulement à cause du nombre de marins qui travaillent dans les flottes internationales, mais à cause des institutions qui entourent cette industrie de toutes sortes de bureaucratie qui contrôle les mécanismes du déploiement des marins sur les navires de haute mer.

À Taiwan et en d'autres pays asiatiques, les marins Philippins semblent avoir été affectés par la diminution et même la fermeture de compagnies, ce qui est une conséquence du marché libre et mondialisé. Le système du marché libre fait que les pays s'affrontent les uns aux autres. À cause de la compétition, beaucoup de compagnies maritimes à l'étranger ont fermé ou diminué leurs opérations. Par conséquent, beaucoup de marins Philippins ont été « économisés » alors que d'autres

rentraient chez eux les mains vides.

D'autres pays asiatiques ont fait la même expérience où les armateurs choisissent des marins de nationalités autres que les Philippins. La raison en est que les autres nationalités sont prêtes à travailler pour des salaires beaucoup plus bas que ce que reçoivent les marins Philippins. Ils se débarrassent aussi des Philippins qui se plaignent fréquemment, et qui utilisent leur facilité à parler anglais pour affirmer leur dignité et leur droit.

À des degrés divers, les gens de mer et les familles, qu'elles vivent ensemble ou soient séparées, sont victime de différentes manifestations de la mondialisation. « Pour des milliers de marins internationaux aujourd'hui, la vie en mer est un esclavage moderne et leur lieu de travail est un navire-servitude.» (*Ahoy*, avril-juin 2001) « L'industrie globale maritime a été créée au prix de vies, de vies ruinées et de dommage à l'environnement » (ITF, 2001) Apparemment, beaucoup de marins ne savent pas encore ce que la globalisation veut dire vraiment, ou encore ce qu'elle représente pour eux. Tout ce qu'ils savent, c'est l'expérience qu'ils avaient de prendre du poisson, ou d'accomplir leur travail à bord des navires de haute mer.

Essayons d'approfondir les situations qui affectent la vie de famille des marins Philippins et de découvrir comment les familles de marins Philippins font face à ce qu'on peut appeler le « coût social de la migration ».

1) La plus grande menace, bien entendu, c'est la crainte de rupture dans les relations familiales stables. Les familles des migrants Philippins rencontrent des difficultés dans les relations. Les enfants apprennent des attitudes délinquantes (p. e. la cohabitation précoce, la drogue). Les familles deviennent dépendantes de l'argent qui vient de ce membre de la famille, en général le père ou la mère, qui se trouve travailler à l'étranger. La vie de famille des familles migrants se désagrègent à cause de celui qui est absent ou du fait qu'il n'y ait qu'un seul parent. Il n'y a aucun bénéfice économique qui puisse jamais remplacer ou égaler ces ruptures dans la vie familiale. Battistella et Conaco, (1996) citaient une étude qui fut conduite par le Centre Scalabrinien des Migrations sur l'impact de la migration de la main-d'oeuvre sur les enfants qui sont restés à la maison. Cette étude dit que : « le travail outre-mer est considéré par beaucoup **non** comme un phénomène transitoire, mais comme un trait problématique de la société Philippine. » Les considérations accompagnant cette citation soulignent l'exode des travailleurs de ce pays et ses effets à long terme sur la culture et les valeurs Philippines. Récemment, l'ITF a publié des extraits d'une étude faite par le Centre International de Recherche sur les Marins (S.I.R.C.) de Cardiff, sur les familles de marins aux Philippines. Quoique l'on pense de cette méthode, certaines citations de familles mêmes de marins peuvent nous donner à réfléchir (Kahveci, ITF Seafarers' Bulletin, 2001).

- a. Voici ce que dit la femme d'un marin : « Epouser un marin a changé ma personnalité. J'ai dû tuer ma nature humaine, vous savez, la femme en moi, parce que j'ai dû être un homme. Les enfants ont besoin de la figure du père, donc j'ai dû projeter l'image d'un homme. Je devais être forte pour eux. ».
- b. Un autre cas décrit une épouse qui est visiblement affectée par les longues absences de son mari. Cette femme dit ceci : « Pendant mes six années de mariage, je n'ai pas été avec mon mari plus d'une année. Je ne comprends vraiment pas l'attitude de mon mari jusqu'à aujourd'hui. Peut-être est-ce parce que nous ne sommes pas toujours ensemble que je ne le connais pas vraiment. »
- c. Un autre cas parle des enfants d'un marin qui ont vraiment senti l'absence de leur père. Un enfant dit longuement : « Quand ma mère m'a mis au monde, mon père était en mer. Je n'ai

jamais vu une photo de lui me portant lorsque j'étais un bébé. C'est la peine d'avoir à grandir sans un père, sans la figure de votre père étant là.

- d. Selon un cas similaire, une fille qui a vu comment sa mère s'occupe sans entrain des travaux ménagers pour la famille, dit ceci : « Je peux décrire la vie de ma mère comme ennuyeuse, fatigante, solitaire, et compliquée. Chaque jour pendant des mois, elle doit faire le même ménage encore et encore ... Je sais qu'elle rencontre des problèmes qu'elle voudrait partager avec notre père, mais elle ne le peut pas car, si elle partageait ces problèmes avec mon père, alors cela affecterait le travail de mon père. »

À partir de ces observations qualitatives, Kahveci concluait que : « l'entrée dans le marché de la main-d'oeuvre globale maritime apporte à ces familles des opportunités économiques qu'il serait difficile de trouver à l'intérieur de leur propre société. Mais le coût social de ces opportunités économiques est troublant. »

Localement, les recherches sur la situation des familles de pêcheurs sont très rares, mais il y a des événements significatifs à partir desquels on peut déduire certaines données. Dans la ville même de Davao, le Bureau des Ressources Aquatiques et de Pêche a recensé quelque 41 navires de pêche étrangers qui déchargent régulièrement leur poisson dans notre port. La plupart de ces navires sont de Taïwan. Il y a des équipages Philippines à bord de la majorité de ces navires. J'ai fait tout récemment une interview de M. Domingo, le Directeur Régional de l'Agence de l'Emploi Outre-mer des Philippines (POEA) dans la Région XI des Philippines. Il a témoigné du fait que beaucoup de membres d'équipage philippins à bord de ces navires n'ont même pas de vrais documents de travail. Le Directeur Régional ajouta que son Agence se sentait incapable de s'occuper des problèmes de ces pêcheurs, parce que, d'après l'OMI (Organisation Maritime Internationale), les pêcheurs ne sont pas traités comme des marins. Le Directeur Régional dit aussi que pour les pêcheurs philippins qui étaient engagés de façon normale par les navires de pêche Taiwanais, ils étaient gouvernés par les lois qui, à Taiwan, régissent les travailleurs migrants basés à terre. Ceux qui sont engagés illégalement sont susceptibles de tous les abus de la part de leurs employeurs.

Le témoignage du Directeur Régional coïncide exactement avec le compte-rendu de l'aumônier de l'A.M. à Taiwan, qui appelle les pêcheurs les marins oubliés. Les raisons qui les ont poussés à émigrer sont la pauvreté et le chômage dans leur pays d'origine. Dans beaucoup de cas cependant, ces marins deviennent la proie de recruteurs illégaux. En ce qui concerne le recrutement illégal, ces marins sont même les victimes de contrats de substitution. C'est pourquoi les pêcheurs sont maltraités, risquent leur vie dans des accidents, ne reçoivent pas de salaire ou sont sous-payés. Beaucoup parmi eux seraient même arrêtés pour avoir franchi des frontières territoriales illégalement. Alors que c'est un fait que ceux qui restent dans le pays ont réussi à maintenir vivante la ressource agricole et les pêcheries du pays, il est cependant triste de savoir que beaucoup d'autres deviennent les victimes de l'exclusion sociale. On les laisse hors d'atteinte des services du gouvernement et des questions politiques. Dans le village de pêcheurs de Bucana, le Président de l'Association des Pêcheurs de la Communauté se plaint fréquemment au Bureau local des Services de la Ressource Aquatique et de Pêche, mais aucune action n'a été prise sur leurs plaintes. Ce n'est que ces dernières années qu'une école fut construite dans leur voisinage. L'exclusion sociale de ces pêcheurs les tirera encore plus bas, vers ce que la Banque Mondiale appelle le piège de la pauvreté (World Bank, 2000/2001). La situation des familles de ces marins laisse beaucoup à désirer.

2) Le retour au pays est un défi pour les migrants philippins qui désirent rentrer chez eux aux Philippines. Ces marins rentrent dans leur famille à l'expiration de leur contrat. La plupart des contrats durent de six à neuf mois. Lorsque la situation à bord est sympathique pour l'équipage, beaucoup de marins philippins le prolongent même jusqu'à 12 mois. À moins que les marins et leur

famille n'aient préparé le retour du membre de la famille, alors le marin lui-même et sa famille ne profiteront que des bénéfices à court terme du contrat. L'étude conduite par Kahveci (ITF, 2000), cite la femme d'un marin: « Vers la fin du contrat de mon mari, j'étais excitée et parce qu'il allait arriver à la maison. Mais je me faisais aussi du souci sur ce qui arriverait ensuite parce que, comme je l'ai observé durant les quatorze dernières années, lorsqu'il arrive à la maison nous sommes très heureux pour environ un ou deux mois. Alors vient le chaos, parce que il va chercher un nouveau contrat. Et toutes nos économies ne durent qu'environ deux mois seulement. » Il y a une remarque similaire de la part du Conseil Social et Economique des Nations Unies en Asie-Pacifique l'année dernière, disant que les migrants en Asie font face à des possibilités bien grises lorsqu'ils rentrent dans leur pays d'origine. Et la cause en est le manque d'opportunités d'emplois là-bas, ou des salaires plus bas, comparés à celui de leur travail à l'étranger. Lorsque leurs économies sont épuisées, beaucoup redeviennent migrants et sont forcés de repartir travailler à l'étranger.

Il y a beaucoup d'autres choses à discuter en ce qui concerne le coût de la mondialisation et de la migration internationale du travail à terre ou en mer pour les familles des travailleurs migrants ou des marins. C'est là que notre responsabilité pastorale comme acteurs dans l'apostolat maritime mondial devrait aller plus loin.

Puis-je citer dans cette présentation, les réalisations spécifiques aux Philippines en vue de répondre au défi d'organiser un réseau parmi les familles de marins et de mettre en rapport les marins avec leur famille. Permettez-moi s'il vous plaît de vous présenter les programmes significatifs réalisés jusqu'ici par l'Apostolat de la Mer dans notre pays. L'AM a ouvert quatre Centres en plus des trois qui existaient déjà. Les organisations de familles de marins sont organisées au niveau national. Ces organisations espèrent « construire une communauté de femmes de marins grâce à une foi chrétienne vivante et un service généreux. » (*Ahoy*, janvier-mars 2001). A partir de la formation de ces soit-disant institutions sociales, l'AM a aussi pris l'initiative de programmes pour les familles de marins. En tête de ceux-ci, il y a un programme pour permettre aux femmes de marins de se conseiller les unes les autres, que les divers groupes d'AM ou Centres organisent. Les familles de marins organisent elles-mêmes des activités spirituelles, telles que recollections et retraites pour les futurs marins, plus particulièrement les jeunes marins finissant leurs études, les enfants de familles de marins, les marins de retour. Afin de mettre en oeuvre ce que nous demande le manuel de l'aumônier, c'est-à-dire d'accueillir les marins, les épouses de marins aident l'Apostolat de la Mer dans la visite des navires. Une autre approche intéressante est celle de l'AM aux Philippines, est d'intégrer les familles de marins dans la pastorale d'ensemble des paroisses.

Je veux bien admettre alors que beaucoup de nos efforts ont été centrés sur les marins qui sont à bord des navires de haute mer plutôt que sur les pêcheurs. Dans ce contexte, laissez-moi vous rappeler une des résolutions prises durant le XXe Congrès Mondial :

« la subsistance de la majorité des pêcheurs dans le monde dépend de formes traditionnelles de pêche. Afin de susciter plus de justice et de solidarité, il faut aider les communautés de pêcheurs par la conscientisation sur la précarité de leur situation, par la création de formes associatives de pouvoir et en les encourageant à participer aux organisations existant déjà localement ».

Animés par cette résolution du XXe Congrès Mondial et inspirés par le message pastoral de notre Evêque Promoteur lors de la dernière Conférence pour la Région d'Asie de l'Est et du Sud-Est, nous espérons pouvoir transformer les effets négatifs de la mondialisation en quelque chose de positif, pour « être un lien de solidarité entre terre et mer », et pour « introduire les marins à cette spiritualité de communion et à les y aider. » (*Cantillas*, dans *East & South-East Asia*, Janvier 2002)