

## **La globalisation dans l'industrie des croisières: défis pastoraux**

*Diacre Renato Causa  
Cadre de Costa Crociere S.p.A., Italie*

### **La transformation de l'industrie du transport des voyageurs**

Le transport des voyageurs par voie de mer est une des plus anciennes méthodes de mobilité de l'homme depuis qu'il a appris l'art de la navigation. Le but principal en était, et il l'est encore aujourd'hui, de rejoindre tous les pays du globe par la mer et on peut donc y voir le premier acte de globalisation dans l'histoire de l'humanité.

C'est seulement avec le XVIII<sup>e</sup> siècle, que quelques classes sociales pensèrent unir le transport à la simple plaisance, toujours à travers l'utilisation de navires transportant à la fois marchandise et passagers. Et au siècle suivant naquit, toujours pour les classes riches, un navire plus petit destiné exclusivement au transport des passagers, le bateau de plaisance, je veux dire le yacht. Puis on parla pour la première fois de croisière, entendue par conséquent comme un voyage effectué à but purement d'amusement et de tourisme.

Avec la découverte de nouveaux mondes et le développement qu'ils ont atteint, on a assisté graduellement à des déplacements de groupes de personnes de l'Europe vers les nouvelles terres toujours plus importants. La croissance économique en particulier, les grandes richesses et les grands espaces énormes du continent américain, attirèrent les masses de déshérités et de pauvres qui ont pris le chemin de l'Amérique au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

Dans cette situation, les moyens de transport maritime de passagers ont augmenté, autant par le nombre de navires que par leur taille, en causant ce phénomène de gigantisme des navires, surtout ceux qui traversent l'Atlantique et que l'on appela donc « transatlantiques ».

A bord de ces navires les exigences des personnes transportées augmentaient aussi. Rappelons-nous que le voyage par mer était toujours très long, jusqu'à plusieurs semaines pour l'Amérique, et cela rendit nécessaire une diversification qui, dans la société du XIX<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du XX<sup>e</sup>, pour satisfaire les différentes classes sociales, en cherchant à recréer, à bord, les privilèges et les services de leur vie habituelle à terre.

Il fallut des équipages toujours plus nombreux, et composés de professionnels divers, allant des professions maritimes traditionnelles à celles nécessaires aux structures d'hôtellerie.

Dans les années 60, le phénomène des migrations de masse finit par s'arrêter et, en même temps, le transport aérien se développa toujours plus. En conséquence, le transport de passagers de masse traversa une crise profonde qui débouchera dans la recherche d'une nouvelle utilisation des moyens de transport maritimes.

La croissance du bien-être social fit apercevoir la possibilité de créer des vacances type 'de croisière', non pas pour les rares possesseurs de bateaux privés, mais pour un nombre de gens de plus en plus élevé, pour finalement arriver au tourisme actuel de masse, où la formule du village touristique s'est transformé directement en croisière traditionnelle.

### **Industrie du tourisme et industrie de la Croisière**

Aujourd'hui on peut dire que les croisières font partie intégrante de l'industrie du tourisme. Des masses de gens choisissent, pour leurs vacances, cette formule de tourisme de plus en plus meilleur marché et de plus en plus à la portée de tous. Dans ce décor plusieurs colosses

multinationaux investissent des millions de dollars tous les ans pour la construction de grands navires de plus en plus automatisés. Dans le régime mondial du marché libre, il est donc nécessaire de limiter les coûts ce qui amène souvent à se soustraire aux normes du travail et de la sécurité. Comme dans n'importe quelle industrie, les entrepreneurs tâchent d'optimiser les coûts en vue du profit et cela souvent au prix de la dignité des hommes et des femmes qui exercent leur métier à bord de ces usines flottantes. On va ici aussi à la recherche de personnel au plus bas coût, provenant des pays du tiers monde et, en profitant des pavillons de complaisance, ils veulent échapper aux règles imposées par les organismes internationaux soit sur la sécurité pour la vie humaine en mer soit sur la dignité avec de moindres salaires pour les travailleurs.

### **Les voyageurs**

Nous avons déjà dit que, depuis le temps des migrations jusqu'à aujourd'hui, la typologie des voyageurs a beaucoup changé. J'oserais affirmer qu'avec l'avènement du phénomène des croisières on ne peut plus parler de voyageurs mais de touristes ou, communément, de vacanciers. Nous pouvons affirmer avec certitude que, avec des exceptions bien sûr, les gens qui utilisent aujourd'hui les navires de croisière sont en tout semblables aux habitués des plages de Rimini, de Miami ou de Rio. Le nombre élevé de gens transportés (dans les navires les plus grands, on parle maintenant de chiffres entre deux-mille et trois mille) rend maintenant ce milieu anonyme et extrêmement varié où plus que le repos et l'appréciation des beautés naturelles et/ou artistiques des endroits visités, on va à la recherche de l'amusement pour l'amusement. A côté des personnes âgées, qui occupent leur long temps libre avec plus de voyages dans l'année, nous trouvons des groupes de jeunes à la recherche du différent, des jeunes mariés en lune de miel recherchant une intimité romantique, des familles qui, pour une année, remplacent la plage habituelle par des vacances plus exotiques. Alors les grands navires se transforment souvent en une Babel bruyante de gens à la recherche de quelque chose de différent, d'excitant, d'unique à pouvoir raconter aux amis et à ceux qui sont restés, ou à fixer sur une pellicule ou une photographie. Très souvent, les croisiéristes s'aperçoivent de tout, sauf peut-être du voyage ou de la mer qui les entoure..!!

### **Les équipages**

Les équipages qui composent maintenant le personnel d'un navire de croisière sont nombreux et de plusieurs nationalités. Pont, machines et chambres: des secteurs traditionnels du navire qui ne sont pas si différents de ce qui se fait dans les hôtels ou villages touristiques. Ces équipages sont vraiment le symbole d'une globalisation du travail, parce que constitué de races et de nationalités différentes, mis côte à côte, avec des cultures, des langues, des religions, des usages alimentaires et des habitudes différentes. Vous pouvez donc comprendre le nombre et le genre de problèmes de la vie en commun, de compréhension et d'harmonie, qu'engendre le travail maritime. En moyenne sur un navire qui transporte mille voyageurs, l'équipage tourne autour de six cent, dont au moins la moitié provient de pays du Tiers Monde. D'une façon générale les nationalités du Tiers Monde s'occupent des tâches les plus humbles, mais il faut signaler que quelques pays ont dernièrement acquis un professionnalisme qui permet à leurs travailleurs de remplir aussi des fonctions qui étaient traditionnellement l'apanage des marins des pays industrialisés. Un exemple, les Philippines qui ont souvent créé des écoles professionnelles pour travailleurs maritimes de qualité supérieure aux européennes. Et donc dans le domaine du travail maritime est aussi en marche une transformation des rôles et des divisions historiques entre pays riches et pays pauvres.

### **Besoins des Passagers**

Le touriste qui va faire une croisière est par principe quelqu'un qui ne cherche qu'à s'amuser et rien d'autre. Ce pourrait-être aussi le devoir de l'Église de rappeler qu'aussi dans l'amusement et dans le repos il ne faudrait pas perdre les vraies valeurs de l'existence. Ceci est certainement une mission ardue. Il est déjà difficile dans des lieux ordinaires de vacances à terre de porter la présence du Christ et la Messe du dimanche aux gens, mais d'une manière ou d'une autre, l'église locale

réussit à combler cette lacune, et curés et prêtres de bonne volonté déplacent leur activité et les célébrations des Messes sur les lieux de vacances (hôtels) plages, etc.. Mais sur un navire? Il y avait souvent des prêtres qui accompagnaient les émigrants dans leur traversée ou des prêtres qui faisaient du ministère à bord de ces navires. Aujourd'hui la figure du prêtre à bord est presque disparue. A ma connaissance, une seule compagnie de croisières au monde a régulièrement un chapelain à bord: les Croisières Italienne Costa.

### **Besoins des équipages**

Les équipages multiethniques souffrent aujourd'hui de quelques maux qui ont été ceux des gens de mer de toutes les époques et de nouveaux maux particuliers à ce nouveau type de travail en croisière. Les vieux maux sont bien sûr la distance de la maison, des personnes chères, le risque d'être exploité, la sécurité de leur vie au travail. Les nouveaux maux sont le manque d'intimité, le manque de compréhension des collègues éloignés d'eux par la langue, la culture et les traditions, les rythmes de travail de plus en plus pressants.

Nous essaierons d'analyser ces aspects en particulier.

### **La maison, le pays et le contexte social.**

Etre, de manière intermittente, loin du lieu où l'on a été formé, où l'on est né, là où se trouvent les points de repère sociaux, les amis etc. tout cela fait des travailleurs de la mer une espèce d'apatride, des citoyens de pays où ils peuvent difficilement exercer leurs droits. Le marin est facilement exclu du mouvement associatif, des charges publiques, il ne peut pas faire de politique, il ne peut remplir de fonction sociale parce que son éloignement continu le rend étranger dans son propre pays, et il y a même des pays – dont l'Italie - dans lesquels le marin ne peut même pas exercer un droit élémentaire comme celui du vote. Tout cela crée en lui un sens de solitude qui souvent touche au pessimisme envers la structure même de la société. Voilà un premier handicap pour le travailleur de la mer, quelle que soit son ethnie : celui d'être un étranger dans son pays et un étranger dans son travail.

### **Famille et personnes chères**

Qu'est-ce que cela veut dire, que de ne voir un enfant qui vient de naître tous les six mois ; qu'est-ce que veut dire, que de ne pas pouvoir partager avec son propre fils les époques de croissance et de changement, qu'est-ce que cela veut dire, que de ne pas être là lorsque ceux que l'on aime ont besoin de nous ?

Les marins vivent avec la nostalgie continue de ceux qui leur sont chers, et que pendant des mois il ne voit plus, avec lesquels, pour de longues périodes, il ne partage pas les choses quotidiennes, des choses quotidiennes qui pour nous sont pourtant évidentes, tellement ordinaire qu'on ne leur donne plus la valeur qu'elles ont. Certes les moyens modernes de communication permettent de se rejoindre, et même de parler souvent avec les êtres chers, mais cela n'est pas comme de rentrer à la maison tous les soirs après le travail, ce n'est pas comme de passer les fêtes, les anniversaires, et autres fêtes de famille. Pour parler de ses propres problèmes, de ses propres peurs à la personne aimée, pour trouver le soutien dans l'épreuve... Tout cela le marin doit le faire à distance et encore en se confiant à un téléphone mobile. La famille du marin doit souvent, comme lui, pour tenir bon, faire un pas de plus.

### **Les droits du travail**

Le travailleur de la mer est parmi ceux dont l'emploi est le plus précaire du monde, il n'a quasiment jamais la certitude d'être ré-embarqué et il est souvent sous-payé. D'un pays à un autre, les législations sont extrêmement diverses et les types de contrats varient aussi. Cela a obligé le syndicat international à commencer à s'occuper des travailleurs maritimes, surtout pour leur garantir un salaire minimum grâce aux organismes internationaux du secteur. Aujourd'hui, avec l'introduction des minimums de l'ITF (Fédération Internationale du Transport), tous les marins de

quelque ethnie qu'ils soient peuvent prétendre à un salaire minimum digne. De fait, il y a un réseau mondial d'inspecteurs qui peuvent contrôler chaque navire et les conditions dans lesquelles les travailleurs sont rémunérés, et en cas d'irrégularité, arriver jusqu'à faire séquestrer le navire lui-même. De toute façon, même ici, le travailleur de la mer n'est jamais certain de pouvoir communiquer avec ses propres organisations syndicales ou de défense de ses droits, comme les travailleurs ordinaires à terre, eux, le sont.

### **Sécurité de la vie humaine en mer**

Cet aspect extrêmement important de l'univers maritime est pour les travailleurs des navires de croisière moins critique que pour les autres travailleurs maritimes qui naviguent sur les navires marchands.

La présence des voyageurs, et c'est triste de le dire, est le nombre de vies transportées par un grand navire de croisière impose des contrôles et attentions supérieures à ceux sur les autres navires, mais de toute façon, la route est encore longue pour arriver à un niveau de sécurité des transports maritimes. C'est seulement au cours des vingt-cinq dernières années que s'est posé le problème que chaque marin doit connaître quelques notions de Sauvetage, de lutte contre l'incendie, de survie en mer, de premier secours etc. etc. et aussi le minimum d'une langue commune (l'anglais) pour la compréhension des indications de base du commandement du navire et des ordres donnés par les supérieurs en cas d'urgence.

### **Intimité**

A bord on est pour ainsi dire les uns sur les autres. Dans leur immense majorité, à part les officiers, on dort avec plusieurs personnes et dans des espaces très resserrés. En effets, les projets de construction des grands navires de croisière ne tiennent pas compte de places suffisantes pour les équipages, parce que l'utilisation de ces zones ne produit pas de profit. La place utilisable doit être exploitée la plus possible pour les cabines des voyageurs qui rapportent, et les espaces communs doivent être réservés au confort surtout des touristes et certainement pas à celui des travailleurs maritimes. Nous avons assisté à une progression de la taille des navires et à une diminution proportionnelle des espaces pour les équipages. dans ces conditions le marin n'a souvent pas de place où pouvoir demeurer tout seul un moment ou se reposer tranquillement. Et les distractions sont minimales, et les moments de liberté pour descendre à terre sont occupés souvent par le repos après un travail épuisant. Nous rappelons que pour la plus grande partie des petits employés, les espaces passagers sont d'habitude interdits sinon pour raisons de service et il va donc de soi que sur un navire bondé d'amusements et de distractions, un équipage de 600 hommes se trouve peut-être avec seulement un bar et un ping-pong comme espace propre commun.

### **Séparation**

Dans un milieu où les cultures sont différentes, les traditions, les langues il y a deux possibilités de développement: la première que de la diversité on fasse une richesse, la seconde qu'elle constitue une séparation ou au pire des occasions de conflit.

Nous assistons souvent, sur les navires de croisière, à la deuxième hypothèse. Il se crée des groupes par nationalité, par religion, par qualification qui tendent dans la meilleure des hypothèses à réduire au minimum les contacts entre eux, dans la pire, à entrer en conflit. Puis ils se forment petites maffias ou situations de suprématie du plus fort ou du plus malin à l'intérieur de petits groupes. Il arrive aussi que la constitution ces séparations dérive en situations illicite aussi ou des formes diverses de harcèlement.

### **Rythmes de travail**

Sur un navire on travaille ordinairement 11 heures par jour qui peuvent souvent faire 14, ce qui en laisse 10 autres, deux pour les repas et huit pour le repos. Ils ne connaissent ni fêtes ni repos hebdomadaires, même s'ils sont rétribués à la fin de l'embarquement, parfois aussi pour six mois

consécutifs. Le stress qui en découle est, nombreux le disent, excessif et il aggrave les problèmes précédemment décrits. Les organismes internationaux ont bien fixé des limites raisonnables à la journée ouvrable des personnels maritimes mais les sollicitations des compagnies et la soif de gagner davantage de la part des travailleurs mêmes, font que ces limites ne sont pratiquement pas respectées.

## **LE DÉFI PASTORAL**

Dans le décor que je viens de décrire, les interventions pastorales de la part de l'Église sont, sans aucun doute, difficiles et toutes particulières. Ils faudrait évaluer plusieurs aspects comme la responsabilité des Églises locales, la quantité des ressources humaines et matérielles à employer, la sensibilisation des laïcs, celle des entrepreneurs chrétiens ou pas, et l'application diligente de la doctrine sociale de l'Église.

### **La responsabilité des Églises locales**

Il est extrêmement difficile de réussir à faire comprendre aux structures des Églises locales que le milieu maritime qui touche leur diocèse, est comme une paroisse itinérante, qui temporairement s'ajoute à la communauté.

Alors qu'il est tout à fait normal de prier et s'intéresser aux différentes catégories sédentaires ou de prier pour ceux qui sont éloignés de la Foi ou pour les peuples du Tiers Monde, bien peu de curés ou d'évêque qui se souviennent des travailleurs maritimes dans leurs interventions pastorales, si ce n'est pas là où résident leurs familles.

Ensuite, un gros travail de sensibilisation est nécessaire pour qu'ils soient considérés membres des communautés qu'ils visitent de temps en temps et même qu'ils constituent une communauté itinérante qui a besoin de prière, d'écoute et d'intervention pastorale.

### **Les ressources pastorales**

Une fois sensibilisée les structures des Églises locales l'engagement de forces dans ce secteur s'en suivra. Il faut entre temps inviter les pasteurs des communautés voisines des ports à visiter, reconforter les personnels maritimes qui touchent leur paroisse et assurer une présence parmi eux. Puis, les diocèses maritimes en particulier devraient assigner du clergé consacré à la pastorale maritime, comme partie vraiment intégrante et traditionnelle de l'Église. Ces ressources pourraient être engagées avec l'affectation d'aumôniers de bord aux différentes compagnies maritimes ou avec la nomination d'un prêtre pour faire fonctionner la structure Stella Maris locale, le Centre d'accueil des marins. Tout ceci comporte aussi un engagement de caractère financier et de temps, qu'il ne doit pas être sous-estimé. Mais du reste, on consacre souvent aussi cette attention à des secteurs qui sont en situations d'urgence pastorale certainement moins évidente. On comprend certainement bien que le nombre insuffisant de prêtres mette en difficulté la pastorale ordinaire des Diocèses, et qu'il ne permet pas de grands projets, mais on pourrait y obvier en assignant aussi à ce type de pastorale des diacres permanents ou des religieux/religieuses, en encourageant aussi les vocations au diaconat parmi les travailleurs de la mer eux-mêmes. Cela pourrait constituer une présence active et de grand reconfort pour les personnels maritimes.

### **Les laïcs**

Une prise de position de ce type de la part de la hiérarchie devrait faire mûrir un volontariat fort chez les laïcs aussi. Souvent dans nos communautés, manque la vision large de ce que veut dire vraiment le fait d'être membre de l'Église catholique, c'est-à-dire universel. Nous savons que la présence de volontariat et l'engagement pratique auprès des gens de mer fait grandir la conscience du grand sentiment communautaire de l'Église et qu'ils mettent aussi en contact avec des cultures et des religions différentes, encourageant beaucoup l'esprit oecuménique si cher au Concile Vatican II. Il peut secouer nos fidèles laïcs de la dimension réduite de la pastorale de proximité et de certains

projets locaux étriqués. Pour celui qui veut vivre une dimension d'Église au-delà des sacristies et des réunions hebdomadaires.

### **Les entreprises**

Combien y a-t-il d'armateurs et d'agent maritimes chrétiens? Il y aura sans aucun doute aussi parmi eux des chrétiens actifs, d'autres tièdes, découragés ou chrétiens ou croyants. On n'a peut-être jamais pensé à une intervention pastorale pour les armateurs et pour leur personnel. La pastorale maritime a toujours reconnu comme son domaine le secteur des travailleurs maritimes, des aumôniers de bord, des écoles maritimes, des familles des marins, des Centres Stella Maris, mais on ne s'est jamais posé le problème d'une intervention pastorale sur les entreprises, sur les employés qui, à terre, contrôlent la vie du personnel à bord des navires. Là aussi l'Église locale a une grande responsabilité, elle qui devrait intervenir à travers la pastorale du travail en identifiant, je répète dans les diocèses maritimes, les groupes de travailleurs et d'entrepreneurs du secteur maritime, en encourageant surtout des rencontres pastorales sur la vie et l'environnement à bord.

### **La doctrine sociale de l'Église**

Ici aussi comme dans les autres secteurs, la doctrine sociale de l'Église doit être la référence pour la catéchèse et les programmes. Beaucoup de dysfonctionnements signalés dans les paragraphes précédents, si on les met en comparaison avec tout ce qui a été affirmé dans plusieurs documents de l'Église sur le social et sur le monde du travail, nous interrogent et exigent de nous, de façon pressante, des interventions pastorales, sociales et humaines.

Il faut surtout que, en particulier dans le monde de la mer, les documents sortant des congrès et des séminaires se transforment en réalité vivante et fertile. Parce que le Seigneur nous demandera à tous de rendre compte aussi de ces frères qu'il nous a confiés, je conclus donc ma brève intervention en demandant à la Sainte Vierge, Étoile de la Mer, de protéger et de garder tous ceux qui vont en mer.