

L'accueil des marins en escales dans les ports français

Gérard Pelen
Président de la FNAAM¹

Depuis la fin du XIX^e siècle, l'accueil des marins en France s'est organisé d'abord avec des œuvres caritatives puis avec des organismes liés à des administrations au cours du XX^e siècle. Actuellement, cet accueil se continue principalement pour les marins étrangers dans des foyers appelés Seamen's club et gérés par des associations.

En décembre 1894, était fondée par Bernard Bailly, avec l'aide de ses deux frères religieux assumptionnistes, la « Société des Œuvres de Mer » qui avait pour objet « *de fournir une assistance matérielle et morale aux marins français de la grande pêche et à leurs familles* ». Le premier acte fut d'ouvrir une « Maison de famille » à Saint-Pierre-et-Miquelon : en 1895, un ancien pensionnat inoccupé fut loué et devint rapidement le havre des équipages des goélettes. L'année suivante, le succès était tel qu'il fallut en agrandir les salles, le nombre total des visiteurs dépassant 28 000 pour les sept mois de la campagne de pêche.

De 1896 à 1935, la Société arma sept navires hôpitaux qui portaient assistance aux équipages des navires de pêche sur les bancs de Terre Neuve. Les besoins changèrent avec l'apparition des chalutiers, la disparition des doris et la venue des premiers bateaux à moteur Diesel. La Société changea d'orientation et développa son action à terre. Deux maisons fonctionnèrent en Islande à Reykjavik et à Faskrudsfjord de 1900 à 1935.

Des « Maisons » furent ouvertes au Havre, à Dieppe et Bordeaux puis, de 1952 à 1962, sept foyers, clubs ou maisons furent repris ou créés à Brest, Toulon, Cherbourg, Paimpol, Lorient, Saint-Jean-de-Luz et Hyères.

L'assistance aux marins de la grande pêche était peu à peu prise en charge par l'État qui détacha un navire de la Marine nationale sur les bancs. Les « maisons des

¹ Fédération nationale des Associations d'accueil de marins

marins » fermèrent leurs portes l'une après l'autre, souvent remplacées dans les ports par des associations d'« Amis des marins ». La première, celle de Dunkerque, le fut à l'initiative de la très active « *Mission to seamen* » anglicane. Actuellement, la Société des œuvres de Mer qui s'est libérée de tous ses biens immobiliers aide ces associations en leur accordant des subventions.

Jacques de Thézac créa « Les abris du marin » en 1900 pour offrir aux pêcheurs des locaux sains, chauffés, confortablement aménagés avec des salles de réunion et d'éducation inspirés des « *sailor's home* » britanniques. Quinze « abris » ont été construits entre 1900 et 1952 dans les ports du Finistère et du Morbihan. En 1985, considérant que les « abris » avaient bien rempli leur mission et étaient heureusement dépassés par l'heureuse évolution sociale et économique du monde de la pêche, les trois derniers abris sont fermés et vendus, Jacques de Thézac s'en serait certainement réjoui.

Entre les deux guerres, dans certains ports comme Marseille, des organismes étrangers organisent des foyers d'accueil, comme le *Sailors' club*, placé sous l'autorité de l'évêque de Gibraltar, qui reçoit tous les marins ayant navigué sous pavillon anglais ou américain. Il ne peut loger que six personnes, mais ses salles de jeux et de lecture sont admirablement aménagées. Des services de change, de prêts de livre, de poste fonctionnent parfaitement. La première semaine de séjour dans cet établissement est gratuite. Durant la seconde guerre mondiale, la *Seamen's Mission* aidait, cachait et exfiltrait les pilotes britanniques abattus. Son pasteur, Donald Caskie, fut arrêté par la police française, condamné et chassé de Marseille.

« Le repos des marins scandinaves » héberge à prix réduits jusqu'à 45 pensionnaires de nationalités nordiques dans des conditions d'hygiène qui ne laissent rien à désirer du point de vue logement et hydrothérapie ni du point de vue nourriture.

Les marins anglais et scandinaves sont encore reçus au *Sailor's Home and Institute* qui met à leur disposition une bibliothèque et une salle de billard. Un service de culte est assuré dans cet établissement.



D.R.

La seconde guerre mondiale met à mal un certain nombre de foyers. On assiste, dans le même temps, à une évolution du secteur maritime et de la géographie portuaire. Il devient donc nécessaire, face aux besoins exprimés, de reconstruire des structures. La France est concernée vis à vis de ses obligations internationales. C'est pourquoi, sous l'impulsion du ministre René Mayer et du secrétaire général de la marine marchande Gustave Anduze-Faris, la commission des œuvres sociales en faveur des gens de mer décide la création d'un organisme devant gérer à la fois une liaison entre les œuvres sociales présentes et les institutions à mettre en place contrôlées par et pour le compte de l'administration. Ainsi, en 1946, est officiellement déclarée l'existence de l'AGISM, Association pour la gestion des institutions sociales maritimes, association aux pleines capacités juridiques, qui va mettre en place les Maisons des gens de mer afin d'accueillir les personnes en relation avec le milieu maritime (marins et leurs familles).

En effet, les missions confiées à l'AGISM vont être les suivantes :

- Assurer une coordination entre les associations à vocation sociale envers les gens de mer et leur famille, et répartir les subventions entre ces organismes.
- Aider à la mise en place d'organes gérant directement certaines institutions sociales maritimes et gérer le fonctionnement de ces institutions (subventionnées par l'État).

Parmi les établissements créés après 1945, l'AGISM gère, depuis 1980, neuf établissements dont sept maisons situées à Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Le Havre, Brest, Lorient, La Rochelle et Marseille, deux centres d'accueil maritime à Calais et Donges, et un ensemble de logements-foyers à Saint-Quay-Portrieux.

Dans ses hôtels, l'AGISM loge d'abord des marins français et leurs familles.



D.R.

Mais l'évolution de la flotte marchande française, les escales de plus en plus courtes des navires et la mondialisation des équipages provenant en majorité de pays du tiers monde, entraînent une baisse de fréquentation de ces maisons et incitent l'AGISM à les transformer en hôtels ouverts à tous avec des tarifs préférentiels pour les marins français comme étrangers essentiellement ceux provenant des relèves d'équipages. Dans ceux du Havre, de Brest et de Marseille existent des *Seamen's Clubs* où l'AGISM prend à sa charge les salariés qui assurent l'accueil.

Malgré cette restructuration, l'AGISM a des difficultés financières et son avenir reste incertain.

On peut se poser deux questions : pourquoi continue t-on à accueillir les marins qui font des escales dans nos ports et comment le fait-on ?

Le pourquoi, tout d'abord. La première raison trouve sa source dans le droit international. En 1920 déjà, la Conférence de l'organisation internationale du travail de Gênes mettait à l'étude la « récréation des marins ». Sur l'avis de la commission paritaire maritime, l'ordre du jour de la 13^e session de la conférence adopta la question de « l'amélioration des conditions de séjour des marins dans les ports ». Un remarquable accord s'était réalisé lors de cette session sur la nécessité d'un acte international destiné à intensifier les efforts réalisés dans les différents pays maritimes. Aussi le dispositif de la Recommandation de la conférence d'octobre 1936 préconisa des mesures telles que : la création dans tous les grands ports d'organisation tendant au bien-être des marins, la réglementation de la zone de ports, la sauvegarde de la santé des marins, l'institution de « Maisons de marins ».

C'est le 8 octobre 1987 que l'Organisation internationale du travail adopta la convention 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Le 11 mai 2005, la France promulgua un décret qui ratifia cette convention. La convention stipule en son article 2 que « *tout membre pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à veiller à ce que les moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer tant dans les ports qu'à bord des navires. Tout membre doit veiller à ce que les arrangements nécessaires soient pris pour le financement des moyens et services de bien-être fournis conformément aux dispositions de la présente convention.* »

La Convention internationale du travail adopte la « Convention du travail maritime 2006 » (CTM 2006) qui reprend dans un document unique l'ensemble des dispositions des nombreuses conventions sociales maritimes antérieures. Entrée en vigueur le 20 août 2013 pour les trente premiers pays l'ayant ratifiée, elle ne sera applicable en France que le 28 février 2014, soit un an après l'enregistrement par le BIT de sa ratification par le Parlement français.

En ce qui concerne le bien-être des marins, la convention a pour objet d'assurer aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être.

Elle comprend une partie obligatoire définissant l'accès pour tous aux installations de bien-être et la création de "Conseils de bien-être" dans les ports. Une partie « Recommandation » décrit les moyens mis à la disposition des marins et leur financement.

La deuxième raison est humaine et c'est elle qui anime tous les bénévoles des associations d'accueil. Beaucoup de personnes pensent que lorsque le bateau est à quai, tout le monde peut descendre à terre, appeler un taxi et aller faire un tour en ville. C'est méconnaître totalement la vie des marins du commerce. Tout d'abord, les escales sont souvent très courtes, les opérations commerciales et l'entretien du navire font que les membres d'équipage travaillent pendant celles-ci. L'on entend aussi, « *par rapport aux salaires dans leur pays, ils sont bien payés et en plus ils ne dépensent rien à bord* » c'est oublier que si leur salaire est souvent correct pour leur pays, il ne permet pas de faire de grosses dépenses en France. En outre, beaucoup sont mariés et subviennent à tous les besoins de leur famille. La durée des contrats est longue, souvent entre neuf et onze mois, et l'éloignement de sa famille est aussi dur à supporter pour un philippin ou un indonésien que pour n'importe lequel d'entre nous.

Ces raisons font qu'en France se sont créées des « associations des amis ou d'accueil des marins » qui animent des foyers appelés le plus souvent *Seamen's Club* ou *Seafarers' center*. Ce sont des associations loi 1901, sans but lucratif. Il en existe à Dunkerque, Calais, Rouen, Le Havre, Saint-Malo, Brest, Lorient, Saint-Nazaire, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Port-la-Nouvelle, Sète, Port-de-Bouc, Marseille, et La Réunion.

Chaque foyer a sa spécificité mais tous ont la même mission : il ne s'agit plus de loger les marins mais d'assurer l'accueil des marins étrangers des navires en escale dans nos ports. Dans les foyers, les marins peuvent communiquer avec leur famille grâce à des ordinateurs connectés à l'Internet, au *WiFi* et à des téléphones. Ils trouvent des emplacements pour le repos et la détente ainsi que billard, tennis de table et *baby-foot*. Une boutique leur permet de se procurer des confiseries et des boissons, des produits alimentaires asiatiques, des produits d'hygiène et des souvenirs. Après avoir beaucoup vendu des cartes téléphoniques, ce sont les cartes *SIM* qui sont le plus demandées actuellement.

L'ensemble des foyers fonctionnent avec 229 bénévoles qui consacrent leurs temps libres, soirées et week-ends parfois compris, à accueillir des marins qu'ils ne reverront peut-être jamais. Le nombre de bénévoles ne suffit pas pour faire fonctionner les foyers et les associations doivent embaucher des salariés qui effectuent des activités d'accueil, de chauffeurs ou de directeur. Le contact humain est très important car les marins ont besoin qu'on les écoute, qu'on les aide parfois à utiliser les moyens de communication ou simplement qu'on les accueille avec un sourire. Les bons mots de réconfort sont primordiaux lorsque, par exemple, le marin rend un téléphone qu'on lui a prêté en pleurant à la suite de mauvaises nouvelles.

Les foyers sont équipés de véhicules qui permettent d'aller chercher les marins sur leur navire pour les conduire dans un foyer et les raccompagner. Un foyer comme celui de Port-de-Bouc effectue 250 km par jour car le port de Fos est très étendu.

Certains foyers sont situés dans l'enceinte portuaire, d'autres sont hébergés par l'AGISM et quelques-uns sont la propriété de leur association.

Tous les jours, les associations organisent des visites à bord des navires pour rencontrer les équipages qui n'ont pas la possibilité de quitter leur bord durant

l'escale ou qui vont passer plusieurs jours au port et à qui l'on signale la présence du *Seamen's Club*. Les marins sont toujours très touchés que des personnes se dérangent pour venir les rencontrer. Les visiteurs peuvent rendre des services, vendre des cartes téléphoniques ou simplement écouter et discuter avec les marins.

Lorsqu'un marin est hospitalisé à la suite d'une maladie ou d'un accident, il est souvent perdu car il ne peut pas communiquer avec le personnel soignant à cause de la barrière de la langue, il est seul avec très peu d'affaires personnelles. Des bénévoles visitent ces marins, les réconfortent, leur permettent de communiquer avec leur famille, leur font de petits achats et font la liaison avec les soignants.

D.R.



Depuis que les associations existent, elles doivent aussi, hélas, s'occuper des marins abandonnés ou en difficulté. En général, lorsqu'un bateau arrive dans un port avec un équipage en difficulté, c'est que celui-ci a des arriérés de salaires souvent de plusieurs mois. Deux cas possibles : soit l'armateur est honnête mais a fait de mauvaises affaires. Lorsque le bateau arrive au port, il est saisi à la demande des créanciers, mais l'armateur n'abandonne pas son équipage, arrive à subvenir à ses besoins et fait tout pour trouver une solution. Soit, au contraire, l'armateur est un voyou qui abandonne complètement son navire et son équipage peut avoir jusqu'à six mois de retard de salaire. Le syndicat international ITF aide alors les marins à demander une saisie conservatoire du navire. Le rôle des associations est essentiel, il consiste à essayer de pourvoir au maximum au besoin des marins, avec une aide alimentaire en s'adressant à « La banque alimentaire » ou un autre organisme. Il faut parfois habiller les marins qui n'avaient pas prévu de passer l'hiver en France. Une aide financière est parfois nécessaire pour que les marins puissent envoyer une petite somme à leur famille, ou s'acheter le minimum nécessaire pour vivre

décemment. Les marins sont relativement désœuvrés à bord et « gambergent » en pensant à leur famille qui est sans moyen, Cela peut entraîner des maladies et il faut les conduire chez des médecins ou des organismes comme « Médecins Sans Frontières ». L'action la plus importante consiste à visiter le plus régulièrement possible les marins pour les reconforter, leur fournir une aide psychologique et les faire venir dans les *Seamen's Club* où ils pourront communiquer avec leur famille.

Ce drame se termine de deux manières : l'armateur arrive à payer ses dettes, les saisies sont levées, l'équipage est payé, peut rentrer chez lui et le navire appareille avec un nouvel équipage. L'autre solution est que le tribunal décide de mettre le navire en vente, et, s'il a une certaine valeur marchande, celui-ci trouvera un acquéreur. Lors de la répartition du prix, l'État français a la première priorité et à lui se rattachent les différents services du port. En deuxième priorité, ce sont les salaires des marins qui ont assuré la sécurité du navire durant l'immobilisation et en troisième, seulement, les salaires des autres marins. Si le navire est un tas de rouille, sa valeur au prix de la ferraille ne couvre pas les dettes et l'équipage ne touche pas ses salaires.

De manière à ce que les marins restent le moins possible sur le navire saisi, l'État français a, en 1998, confié un fonds à l'AGISM pour permettre de faire une avance sur salaire ; l'O.F.I.I. (Office français de l'immigration et de l'intégration) paie les billets d'avion et donne un pécule de 300 € pour le rapatriement du marin. Dans ce cas -là, l'État se porte créancier pour espérer, à la vente du navire, récupérer les sommes engagées. Tous ces abandons de navire engendrent des drames humains, les marins ne voulant pas quitter le bateau tant qu'ils n'ont pas d'argent car ils craignent, une fois rentrés chez eux, de ne jamais toucher leur salaire.

Fondée en 1998 par l'Administrateur Général des Affaires Maritimes (2S) Alain Coudray, la Fédération nationale des associations d'accueil des marins (FNAAM) regroupe dix sept associations de la métropole et de la Réunion.

C' est une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et, sans but lucratif, elle n'a aucune affiliation religieuse, politique ou syndicale.

Le but de la Fédération est de regrouper, sans porter atteinte à leur autonomie, les différentes associations d'accueil maritime disséminées sur le littoral pour assurer :

- Une meilleure information réciproque entre toutes les associations de manière à échanger les initiatives prises, les obstacles rencontrés, les partenaires découverts, les solutions trouvées face aux multiples problèmes posés par l'accueil du marin.
- Une coordination la plus efficace possible des actions entreprises face aux problèmes tels que ceux posés par les équipages abandonnés à bord des navires saisis pour, là aussi, pouvoir profiter de l'expérience acquise par les uns et les autres.
- La représentation et la défense des associations auprès des autorités ayant un pouvoir de décision concernant nos problèmes.
- Le développement d'une coopération internationale avec les associations partageant les mêmes buts.

La FNAAM, après avoir milité pour la ratification par la France de la Convention 163 puis de la CTM 2006, est maintenant représentée dans la forma-

tion « bien-être » du Conseil Supérieur des Gens de Mer, mis en place dans le cadre de la transposition de la Convention de l'O.I.T. dans notre droit interne. Elle est également membre des conseils d'administration de l'AGISM et de la Société des Œuvres de Mer.

Les associations d'accueil de marins ont accueilli 117 000 marins en 2012. Cette activité est réalisée principalement par des bénévoles. Toutes les associations ont des dépenses de salaires et charges sociales, d'entretien, d'assurance et de carburant pour les véhicules, d'abonnements téléphoniques et d'Internet et de frais administratifs. Les recettes proviennent de subventions des collectivités locales et des ports, des participations volontaires des armateurs par l'intermédiaire des agents maritimes, des bénéfices sur les ventes aux marins, des dons et des cotisations.

Actuellement les subventions sont, en raison de la crise, en diminution sensible. Un nombre très limité d'armateurs étrangers acceptent de participer, même avec un taux modeste la contribution par escale et le pouvoir d'achat des marins est aussi à la baisse. Certaines associations sont dans des situations critiques et ne peuvent plus assurer correctement leur mission et parlent même de se saborder par manque de moyens. Cette situation est largement relayée par les rapports annuels des commissions portuaires de bien-être mises en place dans les ports. L'État français, en ratifiant les conventions internationales, s'est engagé à ce qu'il y ait des installations de bien-être dans les ports. La FNAAM a demandé dans le cadre du Conseil supérieur des gens de mer, à ce que la participation volontaire des armateurs devienne une participation obligatoire. Ceci permettrait d'apporter une solution pérenne à ce problème de financement, dans l'esprit tripartite (État – armateurs – marins) de la Convention. Les directions des Affaires maritimes et des ports ont reconnu le bien-fondé de cette demande, les armateurs français ont donné leur accord à condition que tous les armateurs participent. Seul le vecteur de recouvrement a été long à définir. Depuis le mois de juin 2013, nous savons que sera une taxe et que cela sera long à mettre en place. D'où un profond découragement chez les présidents des associations qui avaient beaucoup cru à une solution relativement rapide et qui ne voient plus comment résoudre leurs problèmes financiers. Il faut donc établir un calendrier précis de la mise en place de cette taxe et assurer, en attendant, la survie des associations qui permettent à l'État de tenir les engagements pris en ratifiant les Conventions internationales sur le bien-être des marins dans les ports français. Ces ports accueillent navires et marchandises mais aussi les marins grâce auxquels ces navires et marchandises arrivent à bon port !



L'Institut Français de la Mer

sur ifmer.org

