

Le piège diabolique

Dans quel abîme les politiques de lutte contre le Covid-19 ont-elles plongé le monde pour que les marins du secteur commercial en soient réduits à supplier qu'on leur accorde au moins le même droit que celui dont jouissent les marchandises : celui d'embarquer et de débarquer ? En octobre 2020, plus de 800 000 travailleurs de la mer, sur le 1,7 million que compte la marine marchande, étaient bloqués, les uns à bord, avec l'interdiction de descendre, et les autres à terre, avec l'interdiction de monter.

Pour ces derniers, l'absence de contrat, et donc de salaire, les condamne à la misère. Pour les autres, toujours en mer, l'enfer s'éternise. Il a commencé en mars, quand la mise à l'arrêt de l'économie asiatique, puis mondiale, a empêché la relève des équipages et comprimé l'horizon des matelots aux quartiers spartiates des porte-conteneurs et vraquiers — ou aux ponts inférieurs des navires de croisière. Pendant que, à terre, une partie des populations confinées commandait frénétiquement sur *Amazon* des rameurs d'appartement et des tapis de yoga, les marins s'activaient pour convoier vers les ports occidentaux ces planches de salut fabriquées en Asie. Au cours d'un mois ordinaire, cent mille navigants descendent à quai, et autant les remplacent. Hongkong, Singapour ou les Philippines figurent parmi les points-clés de ces rotations. Mais, entre les fermetures de ports et de frontières, les suppressions de lignes aériennes, les interdictions de débarquer, les mesures de quarantaine, les formalités administratives byzantines, etc., il devenait difficile qu'un équipage se présente au moment précis où un autre quittait le navire en étant assuré de son rapatriement : depuis mars, seulement un quart des relèves ont lieu.

À bord, les conditions de travail et de sécurité se dégradent :

"Les heures de repos sont ignorées et remplacées par des heures de travail non rémunérées ; des systèmes essentiels à la sécurité sont quotidiennement négligés et remplacés par des inspections superficielles à distance", détaille un rapport de la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF)¹.

Médiatisée au début de l'été, quand chacun applaudissait les travailleurs de l'ombre², au point d'inspirer au pape une adresse spécifique (17 juin), la situation était promise à une amélioration rapide, à en croire le patronat et les autorités. Elle n'a cessé de se détériorer.

Théoriquement, la convention du travail maritime de 2006 limite la durée maximum d'embarquement à onze mois. Mais des milliers de marins coincés depuis le printemps cumulent déjà un an et demi de bord... Contraints d'étendre leur contrat au-delà de la limite légale, ils poursuivent leur labeur, souvent en sous-effectifs, et dans un état d'épuisement physique et psychologique si avancé qu'hallucinations, crises d'angoisse et dépressions se multiplient. Plusieurs cas de suicide ont été recensés. Sans soins, sans repos, sans contact avec leurs proches, sans information sur leur avenir, ces travailleurs issus en grande partie de pays à bas salaires redoutent la mise à l'index s'ils se plaignent

¹ "Beyond the limit. How Covid 19 corner-cutting places too much risk in the international shipping system" (PDF), International Transport Workers' Federation Maritime Safety Committee, Londres, septembre 2020.

² Cf. Marie-Béatrice Baudet, "Les marins perdus du coronavirus", *Le Monde*, 19 juin 2020.

ou cessent le travail. Celui qui se signale aux autorités, explique M. Jean-Philippe Chateil, secrétaire général de la *Fédération des officiers de la marine marchande* de la *Confédération générale du travail (CGT)*,

"il est mort. Il ne naviguera plus jamais : son employeur le mettra sur liste noire".

Pour contraindre les armateurs à rapatrier le personnel, il faudrait que les inspecteurs des affaires maritimes (*Port State Control*) reçoivent l'autorisation de bloquer les navires en infraction.

"Mais les États ont choisi leur priorité," commente M. Chateil " : la fluidité des échanges commerciaux, même s'il faut pour cela rétablir l'esclavage dans la marine marchande."

À l'occasion de la Journée mondiale de la mer, le 24 septembre, le secrétaire de l'ITF a prévenu :

"Si nous ne parvenons pas à faire rentrer chez eux ces marins de plus en plus épuisés, il y aura plus d'accidents : des marées noires sur nos côtes, des morts sur nos mers."

Le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies (ONU) a de son côté exhorté les gouvernements à accorder aux marins le statut de *"travailleurs essentiels"*, qui permet par exemple au personnel soignant de passer les frontières même en cas de confinement. Son plaidoyer, le second en ce sens depuis juin, convaincra-t-il des dirigeants internationaux paralysés par la peur du Covid 19 ?

En attendant, les risques d'effondrement des routes maritimes par lesquelles transite 90 % du commerce mondial commencent à inquiéter les élites économiques. D'ordinaire moins soucieux du sort des prolétaires, le *Financial Times*, quotidien de la City de Londres, clame que ces

"travailleurs cachés qui font tourner la mondialisation méritent un bien meilleur traitement" (29 septembre)

et relaie un appel d'une trentaine de dirigeants d'entreprise, dont ceux d'Unilever, Procter & Gamble, Danone et Auchan, enjoignant aux gouvernants de tout faire pour mettre fin à

"cette forme moderne de travail forcé" (24 septembre).

On goûte ici la savoureuse hypocrisie de donneurs d'ordres soudains alignés sur les positions syndicales, mais qui, jusque-là, s'accommodaient fort bien de l'esclavage moderne pratiqué dans un secteur où les agences de manning, chargées de recruter les équipages, sont couramment appelées *"marchands d'hommes"*. Où l'immatriculation des trois quarts de la flotte mondiale sous pavillon de complaisance aux Bahamas, à Panamá, au Liberia, etc., a généralisé la course au moins-disant social et fiscal. Où l'on travaille légalement quatorze heures par jour avec dix heures de repos scindées en deux périodes. Où l'équipage est une variable d'ajustement moins importante que le mazout. Ils savent que la pyramide du commerce planétaire repose, pointe en bas, sur quelques centaines de milliers de travailleurs philippins, indonésiens, chinois, russes, ukrainiens, à bout de forces.

Ils ont peur.

Pierre Rimbart