

**Travailler à bord des navires de la Marine marchande**  
*Étude sociologique des risques et des violences physiques,*  
*psychologiques ou à caractère sexuel<sup>1</sup>*

Dans le cadre de ses travaux, le Centre de recherche sur les liens sociaux (CERLIS – UMR 8070), laboratoire de l'université Paris Descartes, s'est intéressé à la façon dont se manifestent les violences et les risques physiques, psychologiques et à caractère sexuel dans le secteur de la Marine marchande (pratiques, fréquence, intensité). Achievée à l'automne 2017, l'enquête, menée sous la direction scientifique de Margaret Maruani<sup>2</sup>, s'attache à comprendre, dans un premier temps, l'influence des facteurs environnementaux – le fait de travailler et vivre sur un navire – et organisationnels sur la santé physique et mentale des navigants – fatigue physique, usure mentale, stress. Dans un second temps, elle dresse un état des lieux des violences au travail, et notamment des violences sexistes et à caractère genré, dans ce milieu professionnel où les femmes sont sous-représentées.

### **Méthodologie de la recherche**

Pour cerner au plus près cette diversité des situations professionnelles et les risques psychosociaux qui y sont attachés, nous avons eu recours aux méthodes des enquêtes qualitatives et quantitatives. La première partie de l'enquête consiste ainsi en une phase d'investigation par questionnaire qui a pour objectif de dresser un panorama quantifié des pénibilités au travail. 163 questions ont été posées, ouvertes ou fermées. Elles abordent douze thématiques permettant de cerner les situations propres à la marine marchande tout en offrant la possibilité de comparer les résultats avec ceux d'autres études relatives aux risques psychosociaux du travail. 745 réponses ont été collectées, celles de 686 hommes et de 55 femmes (résultat élevé qui témoigne de l'intérêt suscité par l'enquête). La répartition par sexe de notre échantillon est, précisons-le, à l'image de cette profession masculinisée : très fortement déséquilibrée.

Dans un deuxième temps, des entretiens ont été réalisés afin de mieux cerner le vécu et les expériences sensibles de ces pénibilités et les formes de violence subies. Vingt-six entretiens,

---

<sup>1</sup> Créé en 1982, l'Ires ([www.ires.fr](http://www.ires.fr)) est une association régie par la loi de 1901, administrée conjointement par les organisations syndicales (OS) représentatives nationalement : CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT, CGT-FO, Unsa-Éducation. Son assemblée générale comprend des représentants des OS, du Premier ministre, des personnalités scientifiques et des membres d'honneur. L'Ires reçoit tous les ans une dotation sur crédits budgétaires qui sert entre autres, au financement d'études réalisées sous la responsabilité des OS. Celle du Cerlis l'est à l'adresse suivante : <http://www.ires.fr/etudes-recherches-ouvrages/etudes-des-organisations-syndicales/item/5566-travailler-a-bord-des-navires-de-la-marine-marchande-etude-sociologique-des-risques-et-des-violences-physiques-psychologiques-ou-a-caractere-sexuel>

<sup>2</sup> Elle a été réalisée dans le cadre de la convention d'études conclue pour l'année 2015 (projet n° 2) entre l'Institut de recherches économiques et sociales (Ires) « au service des organisations représentatives de travailleurs » et la Confédération générale du travail (CGT). Elle a bénéficié de l'aide précieuse de plusieurs institutions et professionnels dont, entre autres, les médecins du Service de Santé des Gens de Mer, des compagnies maritimes, l'Institut maritime de prévention, Marc Lorient, Émile Provendier.

auprès de cinq femmes et vingt-un hommes, ont été menés au cours de l'année 2016 avec plusieurs catégories de personnes : des navigant-e-s et ancien-ne-s navigant-e-s de la marine marchande, des responsables des services Ressources humaines de secteurs variés – remorquage, portuaire, ferries et navires escalant en France –, des responsables syndicaux.

Les données rassemblées ont été complétées d'observations ethnographiques à bord de navires. De cette manière, il nous a été possible d'appréhender la variété des pénibilités et des risques auxquels les marins sont exposés, mais également les risques qu'ils produisent eux-mêmes envers leurs collègues.

### **Influence des facteurs environnementaux et organisationnels sur les risques psychosociaux au travail**

#### ***Le navire : un environnement (physique) de travail à haut risque***

Parmi les facteurs susceptibles d'impacter l'activité de travail, les conditions climatiques constituent des risques « physiques » majeurs et ce sont les intempéries qui compliquent considérablement les tâches quotidiennes. En effet, une mer capricieuse affecte plus ou moins fortement la condition physique et mentale des navigant-e-s : la diminution et l'altération du sommeil, de l'appétit et de l'humeur (irritabilité, motivation) sont les premières conséquences des variations météorologiques.

Les contraintes thermiques sont également à la source de pénibilités physiques. Travailler sous la chaleur (en salle des machines) ou sous la pluie battante, le froid, présente un risque pour la santé des marins (fatigue, perte de dextérité), et ces conditions favorisent les accidents (chutes ou glissades sur sol mouillé).

Les risques physiques de la navigation au commerce maritime incluent également les nuisances sonores induites en grande partie par les vibrations du navire. Notons aussi que le transport maritime est un des secteurs d'activité particulièrement exposés aux risques chimiques, notamment sur les pétroliers, les gaziers ou les chimiquiers. Au quotidien, et malgré la présence de détecteurs et le port d'équipement de protection individuelle (EPI), le contact (cutané) avec des produits nettoyants corrosifs ou l'inhalation des fluides toxiques constituent des risques majeurs pour la santé des navigant-e-s.

Un des autres risques liés au fait de travailler sur un navire consiste à traverser des zones fréquentées par des pirates maritimes (Corne de l'Afrique, golfe d'Aden et du Bénin, Nigéria, Asie du Sud-Est, détroit de Malacca, etc.). Leurs attaques vont du pillage des cargaisons au kidnapping en passant par des tirs ciblés. Équipés en armes et en matériels de plus en plus sophistiqués, les marins ne redoutent pas moins ces situations de stress intense lors du passage ou du stationnement dans ces zones à risque. À ces facteurs, il faut ajouter les risques d'accident liés à certaines situations dangereuses (manœuvres délicates d'accostage, déplacement de

charges lourdes, trafic intense). L'éloignement sanitaire – soit la distance du navire avec un centre de secours et de soins – est un facteur supplémentaire de stress.

### ***Des contraintes physiques marquées : type de tâches, rythmes d'activité et organisation des temps de travail***

Si l'automatisation des navires a permis de décharger les marins des tâches les plus dures, la nature de l'activité navigante reste éminemment physique. Au pont comme à la machine, la manutention, le port de charges lourdes, la conduite d'engins, les nombreux déplacements dans un milieu restreint et mouvant et enfin l'usage d'outils, de machines ou d'équipements professionnels sollicitent des gestes, des postures et des efforts à intensité physique inégale.

Aussi, les rythmes de l'activité des marins sont-ils spécifiques : ils exigent une concentration des efforts de travail sur une plus ou moins longue période selon les secteurs de navigation (de quelques jours à plusieurs mois). D'après nos résultats, ce sont les marins qui naviguent moins d'un mois d'affilée qui déclarent ressentir le moins fréquemment de fatigue physique. Au-delà de cette période, et notamment chez les marins au long cours, le sentiment d'une fatigue générale tend à s'installer au fil du séjour en mer.

Le travail à bord des navires est d'autant plus éprouvant que celui-ci est organisé, la plupart du temps, par quarts (périodes de travail de quatre heures) et s'effectue de nuit pour une partie des marins. Pour ceux et celles qui ne bénéficient pas de réels moments de récupération, la fatigue, accumulée par des nuits (trop) courtes, pose de sérieux problèmes de vigilance et de sécurité. Finalement, c'est l'organisme du marin dans son entier – des troubles du sommeil aux troubles digestifs en passant par des troubles cognitifs (mémoire, langage) – qui est malmené par ces horaires décalés et atypiques.

### ***Intensification des rythmes de travail à bord des navires de commerce***

L'impératif de productivité et de rentabilité économique est un mot d'ordre puissamment respecté dans la marine marchande. Chaque expédition maritime engage une véritable course contre la montre pour laquelle les pertes de temps sont des pertes d'argent. Le raccourcissement des temps dévolus au chargement et au déchargement des marchandises soutient ce processus d'accélération des rythmes de travail.

La primauté donnée à cette logique marchande contraint et intensifie les rythmes de travail, ce qui génère chez les navigant-e-s de la fatigue et du stress. Afin d'arriver à l'heure et de répondre aux exigences multiples (réglementaires, administratives, marchandes), les navigant-e-s travaillent régulièrement dans l'urgence. La surcharge de travail réalisée en effectifs réduits conduit les navigant-e-s à effectuer régulièrement des heures supplémentaires qui ne sont pas ou peu compensées par des temps de repos. Les charges administratives issues du management sécuritaire sont principalement en cause dans le dépassement des horaires prescrits. Cet arsenal de réglementations – nous ne portons pas ici de jugement sur leur pertinence – qui se gonfle à

mesure des années a des effets insidieux sur le vécu subjectif du travail des marins, créant un sentiment d'inachèvement, une impression de « mal faire son travail » quand bien même la priorité de celui-ci est d'abord de mener en toute sécurité l'expédition maritime. Ces situations de forte intensité de travail peuvent générer du stress, des tensions psychiques, voire même, dans les cas les plus extrêmes, des maladies cardiovasculaires.

### ***Des rythmes de travail problématiques pour la vie familiale et personnelle***

L'absence répétée et prolongée du foyer est une des caractéristiques du métier de marin qui peut s'avérer particulièrement pénible pour parvenir à un équilibre familial, conjugal ou personnel. « Rater » des moments familiaux importants, tels les mariages, les naissances, les enterrements, les fêtes de famille ou entre amis, ou tout simplement être absent du quotidien, pèse sur les navigant-e-s. Un tiers d'entre eux/elles expriment un mal-être lié à l'absence.

Les décalages en mer se poursuivent souvent à terre. Le retour à la maison n'est pas sans poser quelques « réajustements » qu'ils soient physiologiques ou conjugaux : l'arrivée du marin tend en effet à perturber les routines et les habitudes de vie mises en place par le ou la conjoint-e et les enfants.

Cette pénibilité liée à la spécificité des rythmes d'activité est d'autant moins bien supportée qu'il arrive que les plannings d'embarquement et de débarquement varient. L'allongement de la durée de travail, et davantage son caractère imprévisible, est problématique pour l'état physique et mental des marins, d'une part, et pour la gestion du temps familial et domestique, d'autre part. Rester en mer au-delà des dates prévues contrevient à la flexibilité temporelle hors travail, raison, parmi d'autres, pour laquelle les marins s'engagent dans ce métier. La récupération, pour plus des trois quarts des marins, se fait à terre pendant les temps de congés. Reporter la date de débarquement revient à différer le repos et donc à puiser d'autant plus dans des réserves en partie asséchées par un travail qui devient, nous l'avons vu, particulièrement astreignant. Dans ce contexte, on comprend mieux pourquoi les marins se reclassent plus ou moins rapidement à terre au cours de leur carrière, vers une activité qui leur permettra de mieux articuler travail et famille et de préserver (en partie) leur santé physique et psychologique.

### **Les violences physiques et psychologiques à l'œuvre dans la marine marchande et les phénomènes d'addiction**

L'isolement en mer de longue durée, combiné au fait de vivre avec des individus n'ayant pas des modes de vie et des cultures similaires et entretenant, par ailleurs, des rapports différents à la violence et aux relations de travail, présente un risque objectif de conflit professionnel ou interpersonnel. Ainsi, le fait de travailler et de vivre dans un espace clos et confiné, pour une durée plus ou moins longue, est généralement présenté comme un facteur accentuant le risque de survenue des phénomènes de violence et de comportements hostiles. À ce sujet, les femmes répondent près de cinq fois plus que les hommes que l'origine des comportements hostiles

qu'elles subissent, est liée à leur appartenance de sexe. Généralement, ces comportements de violence prennent diverses formes : figurent en particulier parmi elles les agressions verbales, les agressions physiques et/ou à caractère sexuel.

### ***Agression verbale : un indicateur « genré » de ce milieu professionnel***

De façon globale, en matière d'agressions verbales, les hommes et les femmes ayant participé à l'enquête se déclarent exposé-e-s de manière comparable. Le critère de distinction se situe davantage dans la nature de ces agressions puisqu'elles ont un caractère éminemment genré. Ainsi les insultes les plus souvent proférées à l'encontre des hommes remettent en cause leur virilité tandis que celles proférées à l'encontre des femmes remettent en cause leur probité sexuelle.

L'enquête montre également que la position professionnelle est un facteur accentuant de façon très nette les risques d'exposition aux agressions verbales. Ainsi, chez les hommes comme chez les femmes, les officiers se déclarent nettement plus exposé-e-s que leurs collègues appartenant à la catégorie des personnels d'exécution. Si le plus souvent, les enquêté-e-s déclarent que les agressions proviennent de leurs supérieur-e-s hiérarchiques, il faut souligner, pour les marins naviguant sur des navires à passagers, l'importance du rôle des clients dans la survenue de ces violences verbales. Les personnels navigants attachés au service hôtelier sont nombreux à rapporter le manque de considération dont ils font régulièrement l'objet de la part de la clientèle.

### ***Violences physiques embarquées***

La population la plus touchée par les violences physiques liées aux bagarres est celle appartenant à la catégorie des personnels d'exécution. Les actes de violence physique y sont deux fois plus nombreux que pour la catégorie des officiers. Les résultats montrent également que les femmes sont nettement moins nombreuses que les hommes à avoir été impliquées dans ce type de situation. La population entretenant des relations avec des passagers/clients est particulièrement impactée par les scènes de violence physique et de nombreux exemples nous ont été signalés au cours de l'enquête. Ces actes de violence revêtent un caractère particulièrement brutal et vont jusqu'à mettre en danger l'intégrité physique (et morale) de ces travailleurs.

### ***Agressions à caractère sexuel : une forte exposition des femmes***

Dans la marine marchande comme dans bien d'autres secteurs professionnels, l'expression des violences à caractère sexuel peut prendre de multiples aspects. Dans un collectif de travail historiquement dominé par les hommes, les atteintes sexuelles prennent généralement des formes verbales : des blagues sexistes aux plaisanteries salaces, des remarques sur le physique aux commentaires à propos de l'abstinence sexuelle imposée par la vie en mer, des propositions insinuées à celles plus explicites, les atteintes à caractère sexuel peuvent également prendre des tournures non verbales. Affichage d'images à caractère pornographique dans les différents

espaces de travail du bord (PC machine ou à la passerelle), ou encore sur les fonds d'écran d'ordinateur, mains aventureuses, provocations physiques ou exhibitionnisme, vols de sous-vêtements dans la laverie du bord, ces violences sont le plus souvent dirigées contre les femmes. On observe, dans cette enquête, que plus d'un tiers des femmes ont déclaré avoir fait l'objet d'agressions de ce type. Les hommes exerçant dans ce secteur professionnel ne sont pas exempts de ce type d'agressions : un dixième d'entre eux déclare également avoir fait l'objet d'agressions sexuelles au travail. Dans les cas les plus extrêmes, ces agressions vont jusqu'aux tentatives de viol et aux actes de viol. Si aucune femme n'a déclaré avoir fait l'objet d'un viol dans cette enquête (résultat dont on peut faire l'hypothèse qu'il est sous-déclaré comme c'est souvent le cas dans les enquêtes traitant de ce sujet) trois hommes affirment en avoir été victime.

### **Mal-être et stress, des thèmes particulièrement présents à bord**

Le thème du mal-être a émergé de façon saillante dans l'enquête : chez les hommes comme chez les femmes, près des trois quarts des personnes interrogées ont déclaré ressentir ce sentiment, à des degrés d'intensité différents, dans le cadre de leur travail ; les officiers davantage que les personnels d'exécution. Parmi les facteurs expliquant cette situation, on trouve, comme nous l'avons déjà signalé, les liens familiaux empêchés. Ensuite, c'est l'ambiance de travail qui est citée comme le facteur contribuant le plus à l'émergence du mal-être. Le stress, généralement lié aux nombreuses situations qualifiées à risque : manœuvres, intempéries, naufrage, collisions..., agit lui aussi comme un facteur aggravant. Par ailleurs, les réorganisations stratégiques des entreprises : licenciements, réduction de l'activité en raison de fortes concurrences, recentrage de l'activité autour du seul critère économique, vente de la compagnie, etc., génèrent incertitude et inquiétude, et viennent peser sur le climat social du bord, expliquant bien souvent, là aussi, le mal-être des salarié-e-s.

### **Alcool et usage de substances psychoactives**

Dans le cadre de notre enquête, nous avons souhaité sonder les marins à propos des représentations sociales relatives à leur consommation d'alcool et/ou de substances psychoactives. De manière générale, les résultats montrent que les marins naviguent pour plus de la moitié d'entre eux sur des navires dits « secs ». Lorsque l'alcool est autorisé, de fortes disparités sont observées dans les moyens d'en contrôler la consommation. Entre confiance donnée à l'autogestion et tentatives de régulation par l'édiction de règles, la tolérance reste subjective et varie d'un navire à l'autre. Par ailleurs, on apprend dans cette enquête que la majorité des répondants est favorable à la mesure du navire dit « sec », les femmes l'étant plus que les hommes. L'écart est nettement plus important si l'on examine la variable de l'appartenance hiérarchique et ici, c'est la catégorie des personnels d'exécution qui se trouve être nettement plus favorable à cette mesure comparativement aux officiers (près de 15 points d'écart).

En dépit de cette adhésion majoritaire à la généralisation des navires secs, ils sont nombreux à considérer cette mesure comme peu efficace. Le « navire sec » est loin de convaincre par son efficacité et c'est près des trois quarts des personnes interrogées qui affirment que même sur les navires où il est interdit, l'alcool reste un problème. Plusieurs répondant-e-s affirment même avoir observé la mise en place d'un trafic d'alcool.

### **Alimentation**

Plusieurs entretiens ont mis en évidence les risques sanitaires liés à la qualité de la nourriture embarquée pour le long cours. L'ingestion de nourriture de basse qualité, voire même, présentant des dangers de contamination bactérienne et exposant ces professionnels à des risques d'intoxication préoccupent les marins et ce d'autant plus qu'ils sont, pour la plupart d'entre eux/elles, socialisé-e-s à une culture du « bien manger ». Par ailleurs, plusieurs entretiens ont montré l'importance des problèmes de surpoids dans ce secteur professionnel. Conscients de prendre du poids à bord, les marins dénoncent l'absence de variété des produits qui leur sont proposés. Par ailleurs, les entretiens réalisés avec les cuisiniers ont révélé, pour un certain nombre d'entre eux – particulièrement pour ceux dont ce n'est pas le cœur de métier, comme c'est souvent le cas dans la navigation portuaire – un déficit de formation à l'égard des grands principes diététiques.

### **Recommandations et pistes de recherche**

En conclusion du rapport d'étude, une série de recommandations est formulée et de nouvelles pistes de recherche sont tracées en vue d'améliorer les conditions de travail et de vie des navigants au transport maritime. Ainsi, il nous semble primordial d'engager un travail sur les points suivants :

- Renforcer la prévention des risques chimiques à bord des navires et former davantage les personnels aux mesures de protection collective et individuelle ;
- Mettre à disposition un soutien psychologique pour les marins qui traversent des zones de piraterie maritime ;
- Analyser de manière approfondie les risques des rythmes de travail en horaires décalés et/ou de nuit ;
- Veiller au respect des heures de travail et des heures de repos en renforçant les moyens humains et en régulant la charge de travail ;
- Respecter les dates d'embarquement et de débarquement, et améliorer la visibilité sur les temps de congés (personnels de service général essentiellement) ;
- Réduire les facteurs conduisant au mal-être au travail en replaçant l'humain au cœur de l'organisation de travail ;
- Engager, à l'aide des encadrant-e-s, une démarche d'analyse du travail dans l'objectif de favoriser le dialogue entre l'armement et l'ensemble des salarié-e-s du bord ;

- Proposer des formations spécifiques pour les salarié-e-s au contact des passagers (et ce, à tous les échelons professionnels) ;
- Considérer de façon plus accentuée les enjeux autour de l'égalité professionnelle en restant attentif aux conditions de promotion et au déroulement des carrières féminines ;
- Favoriser l'égalité des « territoires du navire » en gommant le caractère sexé de ces espaces et en leur redonnant leur place d'espace professionnel neutre. Pour cela, il conviendrait de veiller à retirer des espaces communs de travail toute image ou objet à caractère sexuel rappelant sans cesse le caractère masculin et sexué de ces espaces ;
- Sensibiliser les personnels sur les violences et les discriminations dont ils peuvent faire l'objet dans le cadre du travail. Cela peut passer par le rappel des violences pouvant faire l'objet de sanctions et de leurs définitions. Ces rappels pourraient être intégrés dans le règlement intérieur du bord et affichés dans chaque cabine des salarié-e-s ;
- Concernant les consommations à bord de substances psychoactives (tabac, alcool, cannabis, médicament, etc.), nous ne pouvons qu'encourager la poursuite du travail de sensibilisation déjà engagé par le Service de Santé des Gens de Mer à ce sujet. Par ailleurs, il apparaît dans nos entretiens que la mise à disposition d'outils permettant de mesurer les consommations (alcool notamment) est accueillie favorablement par les marins ;
- À propos de l'alimentation à bord des navires, il conviendrait, en plus de s'assurer d'une qualité minimale des produits (et de leur conservation), de former davantage les personnes en charge de la cuisine aux bases de la diététique. Au besoin, les compagnies pourraient s'adjoindre les compétences de diététicien-ne-s pour élaborer diverses propositions de menus à confier aux cuisiniers.

**Angèle Grövel et Jasmina Stevanovic**

**Sociologues, Chercheuses associées au Laboratoire du CERLIS ( Centre de  
Recherche sur les Liens sociaux (Université Paris Descartes / CNRS)**