

## Impact des femmes marins sur la vie à bord d'un navire -Cas de l'Algérie

The Impact of women seafarers on life aboard a ship -Case of Algeria  
Dr Bouchellal Youcef<sup>1\*</sup>, Pr Daddi Addoun Nacer<sup>2</sup>, Tighilt Fodil<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), Laboratoire SETRAM, (Algérie), youbouchellal@gmail.com

<sup>2</sup> Ecole Supérieure de Commerce (ESC), Laboratoire MAGIPO, (Algérie), dadi\_nacer2003@yahoo.fr

<sup>3</sup> ENSM, Laboratoire SETRAM, (Algérie), tighiltf@yahoo.f

Date de réception:29/5/2022 Date de révision: 13/6/2022 Date d'acceptation:24/9/2022

### Résumé

Au cours de nombreuses années, les femmes algériennes ont occupé divers emplois, en particulier ceux qui étaient destinés aux hommes uniquement. Cela a contribué à la féminisation de nombreux domaines, dont le domaine maritime, notamment le travail à bord des navires, qui ne s'adresse qu'aux hommes depuis des siècles et qui est connu par son extrême difficulté, mais cela n'a pas empêché les femmes de s'y joindre au mépris des difficultés et des opinions de la société conservatrice tandis que le nombre des femmes marins algériennes a augmenté ces dernières années.

La méthode des questionnaires permet de montrer les raisons qui ont poussé les femmes de travailler à bord, leur acceptabilité au sein de l'équipe et les différents défis et difficultés auxquels elles font face à bord des navires, en traitant les résultats obtenus auprès de 53 femmes marins et étudiantes à l'ENSM.

**Mots clés :** les femmes marins, la vie à bord, navires marchands, questionnaires.

\*  
**Auteur correspondant**

### Abstract

Over many years, Algerian women have taken up many jobs, especially those restricted for men only. This has contributed to the feminization of many fields, including the maritime field, notably the work on board ships, which has been addressed only to men for centuries and is known by its extreme difficulty, but this has not prevented women from joining the ranks, regardless the difficulties and opinions of conservative society, while the number of Algerian women sailors has increased in recent years.

The surveys method makes it possible to show the reasons why women choose to work on board ships, their acceptability within the team, and the different challenges and difficulties they face on board ships, by treating the results obtained from questioning 53 women sailors and students at the ENSM

**Keywords :** women seafarers, life on board, merchant ships, surveys.

## **Introduction**

Depuis l'apparition des toutes premières embarcations fabriquées en assemblant des pièces en bois, le secteur maritime fut particulièrement dangereux avec une prédominance principalement masculine. En effet, le secteur maritime fait partie des secteurs d'activités où les femmes sont sous représentées (OMI, 2019), elles sont une minorité et ne représentent que 2% des 1.2 millions de marins du monde, 94% d'entre elles travaillent dans le secteur de croisière (OMI, 2019). La proportion des femmes dans le monde maritime paraît donc très faible ; une proportion qui est partagée entre pêche, marine nationale (militaire), marine marchande, plaisance professionnelle et océanographie (Couder-Morando, et al., 2016, p12).

Cette faible représentation s'explique du fait des traditions maritimes et des superstitions qui associent la présence des femmes en mer aux malheurs et malédictions, mais aussi aux traditions et coutumes socioculturelles des pays qui refusent l'admission des femmes à bord des navires.

La profession de marin est alors construite sur une base sexuée (Couder-Morando, et al., 2016, p13), c'est ce qui fait que les femmes marins, de nos jours, sont confrontées à des conditions de travail inouïes comprenant discrimination et harcèlement sexuel (OIT, 2021). La féminisation de ce secteur a débuté au cours de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, principalement dans les rangs des navires militaires.

En Algérie, ce n'est qu'en 2005 que les premières femmes officiers de la marine marchande, diplômées de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) de Bou-Ismaïl, ont commencé à embarquer à bord des navires algériens. Jusqu'en Juillet 2021, l'Algérie a enregistré trente-cinq (35) femmes marins, réparties dans les différentes compagnies publiques et privées.

Nous avons constaté que l'intérêt porté par les femmes à ce métier grandissait d'année en année, et ceci vu le nombre important des étudiantes qui réussissent au concours d'accès à l'ENSM. A cet effet nous avons choisi de traiter l'impact de la présence des femmes marins à bord des navires algériens sur la vie à bord et leurs propres vies.

Cette problématique nous a interpellé pour plusieurs raisons, la première est que nous sommes enseignant chercheur à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime « ENSM » de Bou-Ismaïl, école spécialiste dans la formation des officiers de la marine marchande et la deuxième raison est que nous sommes aussi issus du domaine maritime car nous étions officier de la marine marchande, durant cette période (les années 1990 jusqu'au début des années 2000), il n'y avait aucune femme marin à bord des navires algériens, à part des hôtesse qui travaille à bord de navires transportant des

voyageurs et qui n'avaient pas le statut de marin. A partir de 2004, nous avons intégré le corps enseignant de l'école, et nous avons commencé à voir des étudiantes qui étaient intéressés par ce métier. Donc depuis 2005, année de sortie de l'« ENSM » de la première femme officier de la marine marchande, jusqu'à ce jour, beaucoup de femmes ont intégré le domaine maritime. Connaissant la difficulté de ce métier pour nous les hommes, nous avons voulu faire une étude sur le travail de la femme marin à bord du navire et son impact sur la vie à bord et sur leurs propres vies.

Par conséquence, et pour mener à bien notre étude, nous allons essayer de trouver des réponses aux questions suivantes : Quelles sont les motivations qui poussent les femmes à choisir la profession de marin ? Est-ce que les femmes sont acceptées à bord des navires marchands algériens ? Quelles sont les défis et les difficultés qu'elles rencontrent durant leur formation et leur carrière professionnelle ? Quel est l'impact de la présence féminine à bord des navires marchands sur l'efficacité du travail et sur leurs vies privées ?

A travers notre travail, nous cherchons à étudier les raisons qui poussent les femmes algériennes à intégrer le secteur maritime ainsi que les défis auxquels elles font face au cours de leur formation et pendant leur période de travail.

Pour ce faire nous allons emprunter une méthode quantitative en utilisant deux questionnaires pour collecter l'information sur le terrain, après une revue de la littérature touchant aux aspects de notre thème par la méthode descriptive.

Ainsi, cet article a été divisé en deux parties. La première consiste en une recherche bibliographique sur l'organisation de la vie à bord des navires marchands et sur le début de l'intégration des femmes marins dans la marine marchande. La deuxième comprend deux points, le premier consiste en l'élaboration des questionnaires et la récolte d'informations. Nous avons préparé deux questionnaires destinés respectivement aux étudiantes de l'ENSM et aux femmes marins algériennes. Le deuxième point comprend le traitement des résultats obtenus par les questionnaires selon chaque catégorie. Nous clôturons notre travail par une conclusion générale, qui fera l'objet d'une synthèse des résultats finaux obtenus.

L'importance de ce travail vient du fait que la question des marins femmes, prend de plus en plus d'espace dans le domaine du transport maritime, tandis qu'elle est rarement posée dans les recherches de la marine. En Algérie, on peut dire que ce papier est le premier dans son genre.

## **1- Organisation de la vie à bord d'un navire marchand**

La mer, bien qu'elle soit un milieu habitable, est très redoutée. Aussi belle et impressionnante qu'elle ne puisse apparaître, elle peut être effroyable et mortelle. Un navire, à son tour, n'est pas moins intéressant. Dans plusieurs sociétés, un navire de commerce est considéré comme une personne de par ses caractéristiques (Bouchellal & Addoun, 2018, p31), ce qui est représenté distinctement dans un traité de droit maritime : « Le navire est, à l'instar d'une personne, doté d'un nom, d'une nationalité et d'un domicile où sont centralisées les informations relatives à son état, comme une personne, il doit porter sur lui ses papiers d'identité »(Werner, 1964, p49).

Le métier de marin est jugé l'un des métiers les plus dures et les plus dangereux, considérant l'aridité et la pénibilité du milieu de travail ainsi que la dureté des tâches. Cependant, travailler à bord des navires marchands peut se voir comme une opportunité tant unique qu'ardue, offrant la chance de voyager et d'enrichir ses connaissances, de découvrir le monde et de connaître des gens de diverses nationalités. Ce métier, pourtant, peut mener un marin au péril. Effectivement, le domaine du transport maritime est celui qui enregistre le plus grand taux d'accidents (Werner, 1964, p11).

Considérant la vie à bord des navires marchands, nous décrirons les attraits du métier, les difficultés et les dangers que doivent surmonter les marins, l'organisation du travail, l'impact d'un tel choix sur la vie de l'équipage et l'intégration de la femme dans le monde maritime.

### **1.1- La vie à bord d'un navire marchand**

Un navire au large devient une île flottante, isolé de la terre pour des jours, des semaines voir des mois (Lambert, 2011). Les marins passent une longue durée loin de leurs maisons et de leurs familles, flottants sur un plan en perpétuel mouvement et dépendants entièrement du navire.

Les portugais ont pu résumer les difficultés de la vie en mer en un proverbe apparu au XVIème siècle : « *Si tu veux apprendre à prier, prends la mer* » (Diffie & Winus, 1977, p201). La mer, étant un milieu en changement et en mouvement continu, rend la vie des marins bien complexe ; si c'est le cas avec l'évolution technologique, l'âge de la voile était encore pire. Pendant cette période, les marins naviguaient à la voile, ce qui impliquait un grand nombre d'équipage divisé entre capitaine, officiers et subalternes à qui sont destinées les tâches les plus laborieuses. Ces marins devaient endurer des conditions d'exiguïté, des maladies, de la nourriture et des salaires médiocres, des mauvais temps et de la piraterie.

Il y avait également le problème des vivres qui se détérioraient rapidement en raison des conditions de stockage, du manque de ventilation

adéquate et du mauvais drainage ; ceci déjà quand la nourriture n'est pas affectée par les rats et/ou d'autres parasites.

De nos jours, on peut comparer le navire à une ville flottante où l'on y trouve des maisons (les cabines), des lieux de travail, un restaurant, une salle de sport, une bibliothèque, une salle de jeux et de divertissement, une infirmerie, etc. Effectivement, il suffit de monter (ou descendre !) quelques marches depuis la cabine pour atteindre son lieu de travail, aller bouquiner à la bibliothèque, prendre son petit déjeuner au restaurant, s'entraîner à la salle de sport ou prendre un médicament à l'infirmerie. Le navire est aménagé tel que rien ne doit manquer à l'équipage puisqu'il est pratiquement impossible de débarquer à tout moment en quelconque situation.

Les tâches se distinguent selon les rangs : un officier chargé de quart à la passerelle est, comme son titre l'indique, chargé de la veille à la passerelle pendant huit heures (08H) sur vingt-quatre (24H) divisées en deux, soit les quatre heures de la journée et les quatre heures de la nuit. Un officier chargé de quart à la machine, également, fait le quart à la salle des machines, cependant, le second capitaine se charge de la cargaison et le maintien de l'état du navire et le commandant est le premier responsable à bord.

En conséquent, la vie à bord d'un navire marchand transportant quelconques marchandises se résume en heures de travail et heures de repos. Divisé en plusieurs équipes, les membres d'équipage peuvent ne pas se rencontrer à bord faute d'emploi du temps, mais cela reste commode afin de garder la distance entre eux, ce qui assure l'exécution des ordres et l'accomplissement des tâches. En addition, il est question de barrières entre les officiers et subalternes, voir des dialogues très restreints qui se tiennent à des questions et réponses brèves. Toute familiarité entre ceux-ci peut perturber le rapport hiérarchique, ce qui affecte directement l'exécution immédiate des ordres (Bouchellal & Addoun, 2018, p38). Selon le commandant P. Pratiel qui avait commandé le méthancier algérien « Bachir Chihani » en 1991, la hiérarchie est si importante qu'elle protège des conflits, comme le disait-il : « La hiérarchie est comme la porte coupe-feu du navire, elle nous protège des conflits » (Cité dans Bouchellal & Daddi Addoun, 2018, p38). La hiérarchie n'a pas seulement des fins de discipline et d'organisation de travail, mais aussi, elle facilite certains points de références nécessaires à une vie sociale organisée (Dauer, 1995, p33).

### **1.1.1- L'équipage d'un navire marchand**

Environ 1,2 million d'hommes et de femmes travaillent en mer à bord de plus de 50 000 navires de commerce dans le monde et 50% de ces marins sont des asiatiques (Bouchellal & Addoun, 2018, p25).

Le bon fonctionnement du navire nécessite la parfaite coordination de tous les membres d'équipage, car entretenir des relations personnelles est aussi important que l'entretien du navire. L'équipage n'est pas seulement une équipe de travail, c'est un groupe humain dont les membres doivent être capables de répondre à leurs besoins humains personnels et aux besoins fondamentaux, d'établir des liens humains avec les autres dans la communauté environnante (Dauer, 1995, p 31).

L'équipage doit être composé de marins professionnels. Il se divise en deux groupes : l'état-major et les subalternes. L'état-major comprend des marins gradés et brevetés à partir des officiers/Lieutenants chefs de quart à la passerelle/machine. Cette catégorie de marins est formée dans des écoles supérieures maritimes ou des universités maritimes. Par contre les subalternes, qui désignent la catégorie de marins non gradés, sont formés dans des écoles de formations professionnelles. En Algérie, les officiers sont formés à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime à Bou-Ismaïl, dans la wilaya de Tipaza ; les subalternes sont formés dans les écoles de formation et d'instruction maritimes, dans les wilayas de Bejaïa et de Mostaganem.

Une bonne collaboration entre les membres d'équipage s'impose pour s'assurer que le navire opère de manière sécuritaire et efficace. C'est pour autant que, comme déjà mentionné, la hiérarchie est primordiale. Ainsi, l'équipage comprend un nombre de personnes assurant le bon fonctionnement du navire sous la gestion directe du commandant. Ce dernier est considéré comme le représentant de l'armateur et le gestionnaire du navire. Il est le premier responsable à bord de la sécurité du navire, de son équipage, de la cargaison et de la protection de l'environnement.

Un autre point est aussi très répandu dans la marine marchande au niveau international : les équipages multinationaux, donc multiculturels. Un même équipage peut se former de marins de différentes nationalités. On remarque rapidement la distinction dans la disposition des espaces, essentiellement la disposition de deux sales à mangers (carré de l'équipage et carré des officiers) (Bouchellal & Addoun, 2018, p41). Cette distinction se fait généralement lorsque les officiers, par exemple, viennent de pays occidentaux ou développés et l'équipage de pays asiatiques ou de pays sous-développés (Bouchellal & Addoun, 2018, p42). Cependant, la distinction peut même se faire selon la couleur de la peau ou la nationalité sans prendre en considération le rang.

Généralement, les pays développés fournissent à eux seules les officiers, par contre les équipages sont souvent recrutés dans des pays en voie de développement : majoritairement les pays de l'extrême orient.

Les différences de langues ou de mode de vie influent sur la cohérence des marins. D'ailleurs, il y a ceux qui jugent la distinction selon les nationalités normale, permettant aux marins de même nationalité et parlant la même langue de créer un espace convivial. Tandis que d'autres trouvent qu'on pourrait prendre le sujet comme une modalité pratique pour se regrouper en communauté (Bouchellal & Addoun, 2018, p42). Pourtant, cette différence de cultures à bord inclue également une dominance culturelle qui touche fortement les équipages dans ce milieu très hiérarchisé.

Le fait que l'OMI intervient en impliquant l'anglais comme langue internationale parlée à bord, cherchant ainsi à réduire les risques et les problèmes de la compréhension, n'est pas suffisant pour empêcher ces différences. De ce fait, un bon management de l'équipage implique la connaissance des marins de chaque culture en addition à la culture de la compagnie, de pouvoir naviguer avec des collègues de nationalités et mentalités différentes pendant de longues durées (Declercq, 2002).

### **1.1.2- L'organisation de temps de travail et de repos à bord**

Le métier de marin est totalement différent de toute profession à terre, il alterne entre travail en mer et repos à terre. Cette alternance se fera dans un temps plus au moins long, selon les types de navires, mais généralement la période d'embarquement ne dépasse pas les six (06) mois. Sur un pétrolier ou un cargo, par exemple, elle peut aller jusqu'à trois (03) mois, par contre à bord d'un navire à passagers, elle va de quelques jours à un (01) mois (GÖVEL & Stevanovich, 2017, p67).

Le service en mer est permanent et réparti en un système de quart pour le personnel des deux services : pont et machine. Le système de quart a pour but d'organiser l'activité de chacun des membres de l'équipage afin d'assurer la bonne marche du navire. Une journée est généralement divisée en six (06) quarts chaque quart a une période de quatre (04) heures.

### **1.2- L'effet des conditions météorologiques sur les marins**

La compréhension et l'appréciation des conditions météorologiques représentent 80% de l'impact sur le rendement et les performances du navire (Hiroyuki, 2018, p2). La rencontre de conditions climatiques extrêmes le long des routes commerciales est un phénomène courant. D'ailleurs, les activités maritimes sont connues pour être dangereuses et les conditions

météorologiques sont l'un des facteurs qui causent la dangerosité de ces activités.

Il est primordial que les marins soient préparés à des situations hasardeuses, aux grosses tempêtes et à des vagues de dizaines de mètres de hauteur. En gros temps et lorsque le vent souffle à grande vitesse, le navire sera confronté à des mouvements rudes, entre roulis et tangage, rendant toute activité à bord difficile à effectuer.

### **1.3- Le stress et l'ennui chez les marins**

Dans un environnement hostile, isolé et monotone, formant un huis clos spécifique (Jégaden, 2010, p48), le marin est confronté à des situations susceptibles de l'agresser et qui sollicitent alors sa réaction. Ce milieu implique un taux élevé de stress, engendrant des maladies psychiques et psychiatriques dont on cite, et qui est le plus commun, le stress post-traumatique.

Le stress à bord peut être dû à plusieurs facteurs comme les accidents maritimes et les conditions météorologiques défavorables, l'isolement, la nostalgie, la difficulté du travail et les longues durées passés en mer. Ceci implique souvent des maladies psychiques et psychiatriques comme la déprime, la dépression, le stress post-traumatique, résultant surtout et malheureusement le suicide (Stome, 2018).

L'ennui à son tour est une situation à laquelle sont confrontés les marins de nos jours. Celui-ci est lié au fait que les navires modernes sont automatisés et monotones, ce qui implique moins de travail physique et beaucoup plus d'attention et vigilance. L'éloignement et l'isolement également sont perçus comme de l'ennui (Baron, 2013). Ainsi, l'ennui pourrait être défini comme une association entre la monotonie dans le travail et un certain degré de frustration (Jégaen, 2010) ; un manque d'intérêt omniprésent dans l'activité réalisé et source de baisse de vigilance et d'accidents (Jégaden et all, 2015).

### **1.4- L'influence du travail à bord sur la vie personnelle et familiale des marins**

A bord des navires, les marins sont confrontés à de nombreux défis comme le mal du pays, l'éloignement familial, la discrimination, la mauvaise communication à bord et les mauvaises relations, ceux-ci engendrent des sentiments d'isolement et de solitude qui touchent de plus en plus les marins. Vivre et travailler à bord d'un navire peut avoir des effets positifs, mais lorsqu'on sent le manque de la famille, des amis, la solitude se transforme en une forme de déprime et parfois de dépression.



De nos jours, la technologie permet de diminuer cet éloignement par des appels téléphoniques et connexion internet, cependant, beaucoup ne se le permettent pas à cause du prix de ces moyens.

### **1.5- Le harcèlement dans la marine marchande**

Le harcèlement, au sens large, est la répétition de propos ou de comportement qui nuisent à la santé physique et morale de la victime (Gautier, 2021). Il peut avoir plusieurs formes : on parle alors de harcèlement moral, de harcèlement physique, et de harcèlement sexuel (Gautier, 2021). Ayant plusieurs types, le harcèlement existe à la maison, au milieu du travail et même à l'école.

Le harcèlement, qu'il soit verbal ou physique, concerne les hommes comme les femmes. Dans un milieu de travail si hostile qu'est le navire, les marins sont très sujets à ce genre d'agression. Il est souvent traité par le silence (Proutière-Moulin, 2021), on en parle rarement, mais existe réellement. Au niveau international, les marins sont sujets à des agressions verbales sous formes d'insultes ou de propos dévalorisant la victime, critiquant ses compétences mais surtout la virilité pour les hommes et la probité sexuelle pour les femmes (GÖVEL & Stevanovich, 2017, p128).

Les différences de cultures, de nationalités, et de couleurs de peaux sont également à l'origine de harcèlement verbal. Cependant, compte tenu de l'éloignement familial, l'exigüité du lieu de travail et le caractère dangereux des activités, les victimes n'ont généralement pas accès à la parole (Proutière-Moulin, 2021). D'autre part, le harcèlement sexuel est très répondeu dans un domaine où les femmes représentent une minorité, comme c'est le cas dans un navire.

### **1.6- La femme dans l'histoire maritime**

Dans l'imaginaire maritime, le navire était un espace masculin dans lequel les femmes étaient interdites d'y être (Mortam, 2015). Toutefois, celles-ci font assurément partie de l'histoire maritime. L'une des superstitions les plus anciennes et les plus célèbres est qu'il est malchanceux d'emmener une femme sur un navire. Les capitaines croyaient que le fait d'embarquer une femme pour un long voyage pouvait être non seulement un porte malheur mais aussi extrêmement, disons, « distrayant » pour l'équipage composé uniquement d'hommes. Un équipage distrait ou jaloux est un équipage dangereux, et si l'équipage devenait distrait, cela mettrait en colère l'océan et causerait le mauvais temps (Bhattacharjee, 2021).

Jadis, les femmes étaient interdites de naviguer sur des navires militaires ou marchands. Au XVIIIème siècle, pour qu'elles puissent naviguer, elles

prétendaient être des hommes en portant des vêtements d'hommes et de prendre des noms fictifs. Leurs carrières arrivaient à leurs fins lorsqu'on découvrait leur secret. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, la seule façon pour la plupart des femmes de prendre part à l'équipage d'un navire marchand était par le mariage ou en étant la fille du capitaine. L'épouse du capitaine aurait pu apprendre la navigation auprès de son mari ou de l'un des officiers. Si elle était intéressée, et que le capitaine lui permettait, elle pouvait aider à diriger le navire. Sur les navires britanniques, le capitaine pouvait engager sa femme comme officier (Churchman, 1983). Depuis le XX<sup>ème</sup> siècle, un grand nombre de femmes intègrent la marine nationale militaire et la marine marchande. Effectivement, un nombre considérable de femmes marins naviguent de nos jours.

### **1.7- Les femmes marins dans le monde**

Pendant de nombreuses années, les femmes avaient la fausse impression qu'on leur interdisait d'entrer dans le secteur maritime. Ressemblant à une invasion d'une zone totalement dominée par le sexe masculin, les hommes n'acceptaient guère l'intégration des femmes. De nombreux pays développés limitent encore l'accès des femmes au secteur maritime. Il peut également y avoir une certaine résistance culturelle à l'égard des femmes qui travaillent à l'extérieur du foyer (Popescu & Varsami, 2010).

Les femmes marins, qui travaillent à bord des navires marchands, représentent un très faible pourcentage, bien qu'il ait augmenté ces dix dernières années. Cette augmentation pourrait s'expliquer par les efforts engagés pour promouvoir le rôle des femmes, tandis que l'OMI a adopté une approche stratégique dont l'objectif est que les femmes prennent leur place et soient reconnues comme parties prenantes, clés du secteur maritime (OMI, 2019).

Selon l'OIT et l'OMI, il y a environ 1.25 millions de marins qui travaillent à bord des navires marchands, et les femmes représentent 2% selon une estimation, il y aurait donc 23 000 femmes marins (ITF, 2019). Pour ce qui est des fonctions, les femmes capitaines et chefs mécaniciennes se font rares, il est plus commun qu'elles occupent le poste d'officier.

### **1.8- Les femmes marins en Algérie**

L'Algérie est un pays conservateur dont les traditions et les coutumes forment une grande partie de la loi. Dans l'histoire, les femmes algériennes n'exerçaient que des métiers féminins, si l'on peut les considérer ainsi.

Couturière ou cuisinière, il était quasiment impossible à une algérienne d'exercer n'importe quel métier dominé par les hommes.

Il y a environ une quinzaine d'années que les premières femmes marins joignirent la marine marchande algérienne (en 2005 l'ENSM a vu la sortie des premières femmes élèves officiers pont en Algérie). En 2021, on enregistre trente-cinq (35) femmes occupants les postes d'élèves officiers et officiers. Affrontant les obstacles socioculturels qui gouvernent notre société, un nombre très minime de femmes algériennes se dirige vers la mer.

Dans la partie suivante nous allons exposer les résultats d'une enquête qu'on a effectuée en utilisant la méthode du questionnaire sur l'intégration de la femme algérienne dans le domaine maritime en Algérie.

## **2- Aperçu sur la présence des femmes algériennes à bord des navires**

Dans plus de cinquante (50) ans (Belcher et all, 2003), le nombre de femmes marins a fermement augmenté, commençant par intégrer la marine nationale pour enfin ouvrir la porte vers la marine marchande. Effectivement, le statut des femmes dans le monde maritime a considérablement évolué, engendrant des changements au plan juridique, pourtant peu avant et en raison du poids des traditions socioculturelles qui, jusqu'à ce jour, s'opposent au travail du sexe féminin en mer.

En Algérie, plus précisément, le nombre de femmes marins est considéré l'un des plus bas au monde. Souvent, le travail de la femme est refusé sous plusieurs arguments pas très solides tels que « c'est une femme ! », « c'est contre nos traditions » ou « elle a une déficience dans la raison et dans la religion », bien que ce dernier soit dû à une mécompréhension de notions religieuses. Si même les femmes médecins sont mal vues dans quelques régions, les femmes marins sont totalement rejetées.

Dans cette partie, nous abordons la position de la femme dans le milieu du travail et particulièrement dans le milieu maritime. Nous mettrons la lumière sur les femmes marins algériennes qui travaillent à bord des navires marchands algériens et nous discuterons les réponses reçus aux questionnaires.

### **2.1- Recueil des informations sur les femmes marins algériennes**

Afin de recueillir les informations nécessaires pour effectuer notre étude, nous avons opté pour la méthode des questionnaires.

### **2.1.1- Objectif des questionnaires**

Le présent travail est basé sur deux questionnaires destinés respectivement aux étudiantes de l'ENSM et aux femmes marins. A travers ces questionnaires, nous avons cherché à étudier les motivations et les défis auxquels font face les femmes marins algériennes durant leur formation et à bord des navires.

### **2.1.2- Méthode d'investigation**

La période de collecte des réponses fut entre Juin 2021 et Août 2021. On a partagé la population ciblée dans deux catégories. Comme déjà mentionné, à l'ENSM, les étudiantes représentent 20% de chaque promotion, alors que le nombre des femmes marins n'est que trente-cinq (35) femmes, soit environ 7% de la totalité des marins de la marine marchande algérienne. Nous avons reçu 53 réponses : soit trente-trois (33) réponses pour le questionnaire des étudiantes et vingt (20) réponses pour le questionnaire des femmes marins.

Les questionnaires ont été réalisés à l'aide de « Google Forms », et ont été diffusés à travers les réseaux sociaux et par courrier électronique. Les participantes ont exprimé leur consentement à la participation, et quelques-unes ont partagé avec nous des remarques et des expériences personnelles.

### **2.1.3- Les questions posées dans les questionnaires**

Nous avons établi deux questionnaires. Le premier était destiné aux étudiantes de l'ENSM, en science de la navigation et en mécanique navale, et il portait sur les motivations qui les avaient poussées à rejoindre l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, les problèmes qu'elles auraient pu rencontrer durant leur formation et finalement l'analyse de leur préparation mentale et leur bonne connaissance des difficultés du métier qu'elles ont choisi.

Le deuxième était destiné aux femmes marins naviguant en ce moment, officiers et élèves. Ce questionnaire est partagé en trois parties : les motivations qui auraient poussées ces femmes à travailler en mer, les conflits et les défis auxquels elles font face à bord, et enfin l'impact d'un tel métier sur leurs vies personnelles.

## **2.2- Traitement des résultats**

Nous allons procéder au traitement des questionnaires par catégorie.

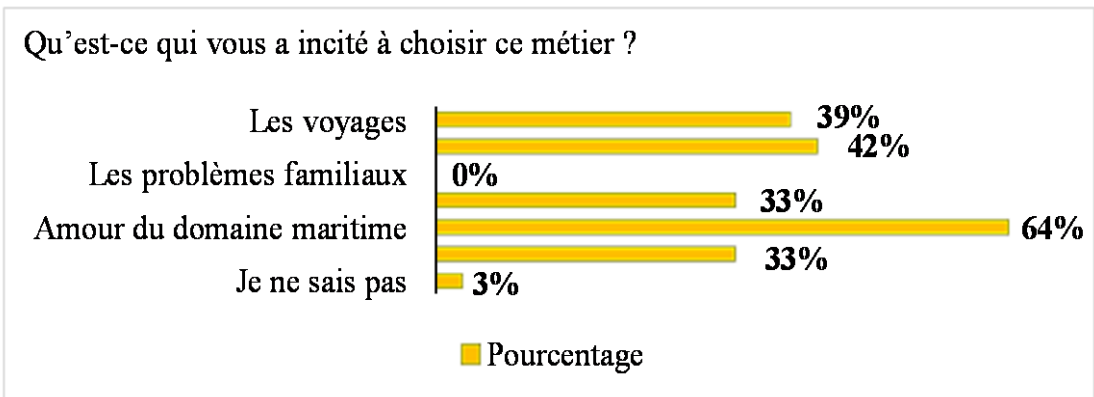
### 2.2.1- Premier questionnaire

Le questionnaire des étudiantes de l'ENSM était composé de seize (16) questions. Au total trente-trois (33) étudiantes ont répondu, des étudiantes en science de la navigation et en mécanique navale. D'autres étudiantes diplômées (navigantes et non navigantes) ont participé à ce sondage.

#### Choix et motivations

La figure n°01 représente le nombre de réponse et le pourcentage de chaque choix proposé.

**Figure 01 : Les raisons qui ont poussé les étudiantes à choisir ce métier**



**Source : Auteurs d'après les réponses reçus au questionnaire.**

On remarque que l'amour du domaine maritime (qui représente 63.6%) a poussé la majorité des étudiantes à choisir ce métier, bien que la raison principale puisse également être, en se basant sur les réponses, une carrière professionnelle unique ou la volonté de voyager sans limites. L'argent, connu être l'une des plus fortes motivations, n'est pas vraiment ce qui a poussé ces femmes à choisir un tel métier.

Le choix de devenir marin pourrait être influencé par des personnes ou par sa propre passion. Les participantes ont montré les raisons qui les ont encouragé et leur passion envers ce choix. Les questions n°2, 3 et 4 portaient sur les personnes qui auraient pu influencer et encourager ces étudiantes à choisir ce métier.

D'après les pourcentages des réponses à la question n°2, on a remarqué que le choix de la plupart des participantes était personnel, quelques-unes étant influencées par la présence de marins dans leur

entourage dans leurs familles ou dans leurs voisinages. Ce qui est également remarquable est que la grande majorité (91% des participantes selon les résultats obtenus à la quatrième question) sont passionnées par le métier de marin.

Les questions n°6, 7 et 9 portaient sur l'admission des étudiantes que ce métier soit un domaine d'hommes, ainsi que les chances qu'elles auraient été confrontées à une discrimination lors du concours d'accès à l'ENSM et durant leur formation.

D'après les réponses, on a remarqué que la majorité des participantes (63.6%) trouvent que l'éloignement est le plus grand problème dans ce métier, mais d'autres parts et plus précisément, travailler dans un milieu très dangereux et dominé par les hommes est à redouter par les femmes.

Bien que la grande majorité consente que la marine marchande ne soit pas un domaine réservé aux hommes (93.9% des participantes), une discrimination n'aurait pas eu lieu d'être. Pourtant, 36.4% des participantes aux concours d'accès à l'ENSM ont senti une discrimination. Une étudiante nous rapporte : « moi j'ai été contrainte à une discrimination. Un membre de jury m'a franchement demandé ce qu'une *fil*le venait faire à l'ENSM. J'ai dû supporter cette remarque sexiste ! ». D'un autre côté, des comportements et des remarques discriminatoires étaient visibles durant la formation. Bien que la majorité des participantes ne rapportent pas avoir été sujettes à de tels comportements, quelques-unes ont dû supporter des remarques de la part de leurs enseignants ou de la part de leurs camarades en classe.

Les réponses à la question n° 8, montrent les motivations qui ont poussé ces étudiantes à ne pas abandonner malgré les remarques discriminatoires auxquelles elles ont été sujettes. On remarque bien que pour la plupart, un traitement discriminatoire n'est pas une raison suffisante pour ne pas continuer ses études à l'ENSM. D'autre part, on voit également qu'ignorer les avis défavorables et se concentrer à réaliser sa volonté étaient ce qui les a beaucoup encouragé.

Nous avons posé des questions à ces étudiantes concernant les avis qu'elles reçoivent par la société et leurs propres avis sur l'impact de ce métier sur leurs vies futurs (question n°10). D'après les résultats obtenus à cette question, on voit que malgré nos traditions et notre culture, les futures femmes marins ne trouvent pas qu'elles sont reniées de par la société. Pourtant 36.4% d'entre elles voient, quand même, qu'elles sont mal vues à cause de leur métier.

Concernant le mariage, qui est une chose primordiale dans notre société et notre religion, la majorité des étudiantes y avaient pensé avant d'accéder à l'ENSM (63.6% des participantes), et elles confessent également que leur métier serait un grand obstacle à ce sujet. Les réponses

aux questions n°13, 14, 16 montrent l'encouragement ou la démotivation qu'elles ont reçue pour continuer dans un tel domaine, ainsi que leur regret envers leur choix.

D'après les réponses obtenues, on remarque que les participantes ont été majoritairement encouragées à continuer dans le domaine maritime malgré leur sexe, et ceci par leurs familles et leurs amis, bien que quelques-unes ont été découragées et incitées à changer de métier.

La discrimination et l'inégalité entre les femmes et les hommes au travail sont les plus grands défis auxquelles les étudiantes de l'ENSM se préparent à rencontrer dans leurs vies professionnelles. Pourtant, 87.9% d'entre elles ne regrettent pas leur choix.

### **2.2.2- Deuxième questionnaire**

Le questionnaire des femmes marins était composé de vingt-cinq (25) questions. Au total vingt (20) femmes sur trente-cinq (35) ont répondu, (ce qui représente environs 60% des femmes marins en activités), réparti en officiers chargés de quart à la passerelle, officiers chargés de quart à la machine.

Les raisons qui avaient incité ces femmes à devenir marins ainsi que leur bonne connaissance des difficultés de ce métier ont été obtenues aux questions n°1, 2 et 3. La figure n°02 montre le pourcentage des participantes ayant été renseignées auparavant sur les difficultés du métier de marin.

**Figure 02 : Les renseignements sur les difficultés du métier**

Etiez vous renseignée sur les difficultés du métier?

Non  
5% —

Oui  
45%

Un peu ✓  
50%

**Source : Auteurs d'après les réponses reçus au questionnaire.**

Identiquement aux réponses reçus au premier questionnaire, on remarque que la majorité des participantes ont choisis le domaine maritime par amour, dont quelques unes ont été encouragées par la famille ou les amis. Cependant, on remarque également que l'argent était l'une des raisons

les plus communes qui les a poussé à un tel choix. Pourtant, on voit bien que 50% des participantes n'étaient pas bien renseignées sur les difficultés qui les attendaient en mer. Les réponses aux questions n°4 et 5 montrent l'avis des participantes concernant la dominance des hommes au milieu maritime, en montrant les points qui pourrait engendrer une discrimination.

Généralement, ces marins ne considèrent pas ce domaine réservé uniquement aux hommes ( 75% des participantes). Bien que 50% seulement d'entre elles rapportent qu'elles ont eu des problèmes avec le sexe opposé durant leur formation. 65% des participantes précisent qu'il y a vraiment des conflits entre le personnel masculin et féminin à bord. Elles trouvent que la raison la plus commune est les traditions et coutumes qui s'opposent au travail de la femme à bord des navires. Aussi, certaines proposent que ça pourrait être dû à un complexe d'infériorité de la part de leur collègues hommes, au sexisme, et particulièrement au manque de confiance des supérieurs concernant leur travail. Les réponses relatives aux questions n°6, 9 et 10, montrent l'acceptation des femmes à bord des navires algériens et leur impact d'un point de vue féminin.

Selon les réponses, on constate bien l'acceptation des femmes à bord des navires algériens dépend des équipages, tel que 50% trouvent qu'elles sont acceptées à bord et une autre moitié voit le contraire. D'autre part, la majorité pense que la présence féminine pourrait être importante pour le maintien de l'ordre à bord et n'est guère considéré comme une distraction. Pourtant, quelques informateurs pertinents nous rapportent qu'à la présence de la gent féminine à bord, les membres d'équipage ont tendance à garder une bonne hygiène de vie et maintiennent des discussions respectueuses dans les espaces communs. Tandis que d'autres rapportent que la présence d'une femme à bord cause des conflits entre le personnel masculin.

Les résultats obtenus aux questions 11 et 12 démontrent la présence d'harcèlement envers les femmes marins à bord des navires algériens. La question n°13 montre les réactions des participantes face à ce type d'harcèlement.

Selon les réponses, on a observé que le harcèlement existe effectivement à bord bien qu'il soit rare. Généralement, ces femmes subissent des harcèlement de la part des officiers ou des supérieurs. Dans de tels cas, elles ont tendance à prévenir le commandant en premier et à écrire un rapport (55% et 45% respectivement), quelques unes trouvent qu'il est préférable de régler le conflit à l'amiable avant de passer aux sanctions.

Quoique, quand ils s'agit d'harcèlement verbale, touchant ainsi leurs compétences et habilités, parfois même leur dignité, la plupart vont prouver leurs compétences en fournissant plus d'effort ou à ignorer ce genre de comportement.



Les questions n°14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 montrent les défis et les difficultés que rencontrent les femmes marins à bord concernant les périodes menstruelles, les périodes de grosses, ainsi que les procédures existantes ou à proposer à ce sujet.

La majorité des participantes trouvent que le voile et les périodes menstruelles ne sont pas considérés comme des obstacles pour accomplir les tâches comme il se doit. Certaines rapportent qu'il y aurait des exceptions concernant les heures de travail ou les tâches à accomplir pour les marins souffrantes de douleurs. Cependant, à propos des périodes de grosses, on remarque que les réponses sont très similaires telle que quelques unes rapportent que les marins enceintes ont droit à des exceptions relatives aux heures de travail et les tâches à accomplir, tandis que d'autres expriment le contraire. On constate alors que cela dépend de l'équipage et plus particulièrement du commandant du navire. D'un autre côté, les participantes voient que les mois de maternité des femmes marins ne sont pas suffisants et suggèrent d'augmenter leur nombre. Finalement, elles voient également que l'âge de retraite des femmes marins n'est pas différent de celui des hommes et que ce n'est pas équitable.

A propos des obstacles et des inconvénients du métier, les participantes jugent que le métier ne pose aucun problème, s'il n'est dans quelques cas considéré un obstacle au mariage ou pour l'éducation des enfants. Finalement, ces femmes sont d'accord sur le fait que l'éloignement et la pénibilité du milieu sont les pires défauts du métier de marin.

Les questions (21, 22) portaient sur le regret que pourrait sentir les participantes, 85% des participantes ne regrettent pas d'avoir choisi de travailler en mer, cependant, quelques-unes visent à continuer de naviguer jusqu'à la retraite ou un certain âge, tandis que d'autres attendent la meilleure ou la première occasion pour changer de métier.

## **Conclusion**

Depuis l'antiquité, travailler à bord des navires marchands a été considéré comme l'un des emplois les plus dangereux, et l'est encore aujourd'hui. Des centaines de marins de différentes nationalités, hommes et femmes, naviguent à bord des navires marchands autour du monde pendant des semaines jusqu'à des mois dans des conditions des fois défavorables, font face à des risques d'accidents, au stress, à l'éloignement, à la discrimination et aux harcèlements. Ils travaillent ensemble pour accomplir leurs tâches selon un emploi du temps de travail et de repos afin d'assurer leur propre sécurité et celle du navire.

Bien que le taux de risques soit élevé dans le secteur maritime, de nombreux hommes se dirigent encore vers la marine marchande, ce qui fait

leur dominance du domaine. Cependant, on n'utilise plus le mot anglais « seaman » mais on parle plutôt de « seafarer », car finalement, et ceci depuis quelques temps, les femmes ont décidé de casser la dominance masculine du secteur maritime et d'intégrer à leur tour la marine marchande.

En Algérie, la gent féminine cherche à imposer sa présence à bord des navires marchands, occupant ainsi les postes d'officiers chefs de quart à la passerelle ou officiers chefs de quart à la machine, tout en visant à rejoindre leurs semblables dans le monde et d'occuper des postes supérieurs. Effectivement, l'Algérie n'a pas encore enregistré de femme aux commandes d'un navire marchand.

Par ce travail, nous avons cherché à étudier l'impact de la présence des femmes marins à bord des navires marchands algériens sur la vie à bord et leur vit privées en répondant aux questions qui ont été posé dans l'introduction et qui sont les suivantes : Quelles sont les motivations qui poussent les femmes à choisir la profession de marin ? Est-ce que les femmes sont acceptées à bord des navires marchands algériens ? Quelles sont les défis et les difficultés qu'elles rencontrent durant leur formation et leur carrière professionnelle ? Quel est l'impact de la présence féminine à bord des navires marchands sur l'efficacité du travail et sur leurs vies privées ?

Les réponses aux questions, à travers les questionnaires, ont fait ressortir les remarques suivantes :

- Le choix de devenir une femme marin est basé généralement sur l'amour du milieu maritime, la facilité d'embauche et les salaires;
- Des conflits entre le personnel masculin et féminin existent réellement dû, principalement, aux traditions et coutumes qui s'opposent au travail de la femme à bord des navires marchands ;
- Bien que la majorité des femmes soit acceptées à bord, l'existence d'harcèlement et de discrimination n'est pas à nier. Les femmes marins algériennes subissent en effet des harcèlements physique et moral ainsi que des comportements discriminatoires et sexistes ;
- En générale, ni le voile, ni les périodes menstruelles, ni les périodes de grosses ne sont considéré comme des obstacles empêchant les femmes marins d'exercer leur métier;
- Finalement, le métier de marin est considéré comme un obstacle parfois lors du mariage mais plus précisément pour l'éducation des enfants. Cependant, la majorité des femmes marins ne regrettent pas

leur choix et préfèrent trouver des solutions adéquates que d'abandonner la navigation.

En dépit des traditions et des coutumes refusant le travail des femmes à bord des navires, celles-ci imposent leur présence et leur importance dans le secteur maritime. La féminisation des équipages doit être une priorité afin de créer un environnement de travail agréable et respectueux, ainsi que d'augmenter le rendement et l'efficacité du travail à bord en exploitant les points forts des deux sexes.

### **Bibliographie**

**Baron**,2013 : Habiter la haute mer, *Bultins de l'association de géographes Français* 523-536

**Belcher,Sampson,Thomas, Zhao, Doumbia,Veiga**, 2003 : *Women Seafarers:Global employment policies and practices*, International Labor Office (ILO), Genève, suisse, préface.

**Bhattacharjee** : Most common superstitions of Seafarers, india, <https://www.marineinsight.com/life-at-sea/7-most-common-superstitions-of-seafarers>

**Bouchellal, Daddi Addoun**, 2018 : *Effets de la fatigue et du travail en un milieu multiculturel isolé; cas des accidents maritimes*, Laboratoire "SETRAM" de l'ENSM, Tipaza.

**Churchman**,1983 : From the depths of maritime history; " Women have always gone to sea London, <https://www.csmonitor.com/1983/0104/010405.html>,

**Dauer**, 1995 : El barco mercante como instituciôn total, *Doctorat Université polytechnique de catalunya*, Espagne.

**Declercq**, 2002 : *Relations professionnelles et conditions de travail dans la marine marchande internationale*, [https://www.afcan.org/dossiers\\_securite/cond\\_trav.html](https://www.afcan.org/dossiers_securite/cond_trav.html),

**Diffie,Winius**,1977 : *Fondation of Portuguese Empire*, Minnesota, Université of Minnesota

**Gautier** : Le harcèlement sous toutes ses formes: quels sont les recours pour les victimes, France, [https://www.justifit.fr/b/guides/droit-penal/droit-penal-harcelement/#Telecharger\\_le\\_PDF](https://www.justifit.fr/b/guides/droit-penal/droit-penal-harcelement/#Telecharger_le_PDF)

**GÖVEL, Stevanovich**, 2017 : *Travailler à bord des navires de la marine marchande:Etude sociologique des risques et des violences physiques, psychologiques ou à caractère sexuel*, Paris,Université Descartes/CNRS, France

**Hiroyuki**, 2018 : Seaside story 2018, *JSU Maritime journal*, Japan 01-04

**ITF**, 2019 : *Women Seafarers*, <https://www.itfseafarers.org/en/issues/women-seafarers>

**Jégaden**, 2010 : L'homme au coeur de la sécurité maritime: le stress et l'ennui chez les marins, *la revue maritime* n°489, France, pp 48-55

**Jégaden, Rio Bianco, Lucas, Loddé, Dewitte**, 2015 : L'ennui dans le travail et la disposition à l'ennui chez les marins: différence entre officiers et personnels d'exécution *Revue de la santé au travail* <http://www.camip.info/L-ennui-au-travail-et-la.html>

**Lambert**, 2011 : *Life at sea in the Royal Navy of the 18th Century*, London [http://www.bbc.co.uk/history/british/empire\\_seapower/life\\_at\\_sea\\_01.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/british/empire_seapower/life_at_sea_01.shtml)

**Mortam**, 2015 : Une femme sur un bateau, c'est comme un lapin, ça porte malheur, *Littoral, le magazine des gens de mer*, Bretagne France, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/emissions/littoral-le-magazine-des-gens-de-mer/une-femme-sur-un-bateau-c-est-comme-un-lapin-ca-porte-malheur.html>,

**OIT** : Organisation International du Travail, [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS\\_075491/lang--fr/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_075491/lang--fr/index.htm)

**OMI**, 2019 : *La place des femmes dans le secteur maritime*,

<https://www.imo.org/fr/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx>

**Popescu, Varsami**, 2010 : The place of the women in a men's world *7th WSEAS International Conference on Engineering Education* 182-186 Grèce Maritime university

**Proutière-Moulin**, 2021 : Rôle du capitaine de navire dans la prévention et la lutte contre les pratiques de harcèlement moral et sexuel à bord, France,

[https://www.afcan.org/dossiers\\_juridiques/capitaines\\_harcelement.html](https://www.afcan.org/dossiers_juridiques/capitaines_harcelement.html)

**Stome**, 2018 : Stress, dépression... la santé mentale des marins inquiète, *Ouest france économie*, <https://www.ouest-france.fr/economie/economie-de-la-mer/stress-depression-isolement-la-sante-mentale-des-marins-inquiete-5947748>

**Werner**, 1964 : *Traité du droit maritime générale*, Genève, Librairie Droz

**Y.Bouchellal**, 2014 : Impact économique du facteur humain dans la sécurité maritime, *Thèse de doctorat*, Université Amar Tilidji, Laghouat Algérie.