

Etre marin aujourd'hui

Aujourd'hui, près de 2,5 millions de gens de mer travaillent à travers le monde, dont une grande majorité est issue de pays en développement. Acteurs essentiels du commerce international, ils assurent quotidiennement le transport des marchandises et contribuent au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales. Pourtant, derrière cette activité indispensable se trouvent des femmes et des hommes confrontés à des conditions de travail et de vie particulières, souvent marquées par l'éloignement, l'isolement et des contraintes importantes. Le métier de marin expose ainsi les professionnels à de nombreux risques, qu'ils soient physiques, psychologiques, sociaux ou technologiques. La pandémie de Covid-19 a notamment révélé les conséquences de l'isolement sur la santé mentale des gens de mer, tandis que l'évolution des technologies fait apparaître de nouvelles menaces, comme les cyberattaques visant les systèmes de navigation. À cela s'ajoutent des risques liés au contexte maritime et géopolitique, tels que les conflits armés, la piraterie ou le terrorisme, ainsi que certaines problématiques liées aux comportements et aux addictions. Explorons plus en détail les réalités de ce métier et les conditions de vie de celles et ceux qui font fonctionner, au quotidien, le commerce mondial.

La solidarité des gens de mer

Autrefois familiers des villes portuaires où ils venaient faire escale, les marins sont aujourd'hui devenus, pour beaucoup, les travailleurs invisibles de la mondialisation. Les ports modernes, toujours plus vastes et industrialisés, sont désormais souvent éloignés des centres urbains, reléguant les équipages à la périphérie des complexes industrialo-portuaires.

L'image romantique du marin, associée à l'aventure et au voyage, est bien éloignée de la réalité du métier aujourd'hui. Isolement, longues périodes en mer et éloignement des proches rythment le quotidien de nombreux gens de mer. Au-delà du travail remarquable de l'ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport) regroupant 700 syndicats dans 150 pays et défendant 16 à 20 M de travailleurs tous secteurs confondus, la solidarité des gens de mer s'incarne également via l'organisation caritative catholique internationale, Stella Maris. Elle constitue le plus grand réseau de visites de navire au monde. Elle intervient dans plus de 50 pays et des centaines de ports afin de briser l'isolement des équipages. Elle offre un

soutien pratique et humain. Les aumôniers et bénévoles montent à bord des navires de commerce ou de pêche pour offrir une présence amicale, distribuer des cartes SIM ou fournir un accès Wi-Fi afin que les marins souvent éloignés de chez eux pendant 9 à 12 mois puissent contacter leur famille. L'organisation lutte contre l'exploitation, aide à la récupération des salaires impayés et soutient les équipages abandonnés dans les ports. Elle assure un soutien psychologique et spirituel en cas d'accident de mer, d'hospitalisation ou de deuil.

Parallèlement à cette organisation il existe les Sea Men's Club parfois gérés par Stella Maris. Ils accueillent les marins à terre dans un espace qui leur est dédié avec un accès gratuit au Wi-Fi, un bar (souvent sans alcool fort), des tables de billard, de ping-pong, une petite boutique de souvenirs et de produits de première nécessité, un service de change pour les devises, des navettes de transport pour emmener les marins jusqu'en ville.

Quelques chiffres

Selon les chiffres du *Seafarer Workforce Report* du BIMCO de 2026 il y aurait 2,5 M de gens de mer, avec une surreprésentation des Philippines et Indiens dans les postes d'officiers.

Evolution du nombre de marins entre 2015 et 2026

Rangs	2015	2021	2026
Officiers	790 500	883 780	1 088 080
Mbres d'équipage	754 500	997 540	1 459 710
Total	1 545 000	1 881 320	2 547 790

Source Bimco Seafarer Workforce Report 2026

Nombre de gens de mer par nationalité

	Nationalités	Officiers	Mbres d'équipage
1	Philippine	203 179	256 968
2	Inde	140 718	171 218
3	Chine	110 893	199 107
4	Russie	85 816	153 541
5	Indonésie	72 304	110 940

Source Bimco Seafarer Workforce Report 2026

En 2026, le nombre de navires marchands est estimé à 85 148, soit une augmentation de 14% par rapport à 2021. Parallèlement, le nombre de gens de mer a également augmenté de 35% par rapport à 2021 avec de manière plus détaillée +23% pour les officiers et +46% pour les membres d'équipage.

Les trois typologies de navires qui sont le plus en demande sont les navires de charge, les vraquiers et les navires de croisières. Le secteur maritime est un secteur aux conditions de travail difficiles, avec des rythmes intenses, couplés à de la fatigue physique avec de longue période d'isolement. La situation actuelle de l'offre et de la demande concernant la main-d'œuvre maritime mondiale fait état d'un déficit estimé à 39 100 officiers et d'un excédent de 56 890 membres d'équipage d'exécution.

Cette tendance n'est pas nouvelle. Selon les prévisions du BIMCO en 2030 il faudrait 22 074 officiers supplémentaires chaque année, soit une augmentation de 2% pour satisfaire la demande. Le secteur maritime doit promouvoir les carrières en mer et également permettre des passerelles vers des postes à terre

Protection des droits des gens de mer

En raison du caractère international de la profession de marin (nationalités des marins, pavillon étranger, société de manning, nationalité de l'armateur...) l'application cohérente des normes du travail à bord s'avère complexe. La Convention Maritime Internationale (MLC 2006) adoptée en février 2006 lors d'une Conférence internationale spéciale du travail de l'OIT, offre un cadre juridique global à cette profession. À ce jour 113 Etats membres de l'OIT ont ratifié la Convention ce qui représente 96,6% de la jauge brute de la flotte de la marine marchande mondiale. La Convention s'applique à tous les gens de mer (équipage et personnel hôtelier) travaillant sur des navires affectés à des activités commerciales à l'exception des navires de pêche, des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques et les navires de guerre. Elle est considérée comme le quatrième pilier du droit maritime international complétant les Conventions clés de l'OMI traitant de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement. La MLC 2006 est entrée en vigueur le 20 août 2013. Elle énonce dans un seul instrument juridique des standards minimaux relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer avec par exemple : l'âge minimum, le certificat médical, la qualification des gens de mer, le contrat d'engagement maritime et les accords de travail, l'effectif du navire, les heures de travail et de repos, le paiement des salaires, le rapatriement, les soins médicaux à bord, l'utilisation de services de recrutement et de placement, l'hébergement, la nourriture et la restauration, l'installation de loisirs à bord, les soins médicaux et la prévention des accidents, la procédure de plainte à bord...

Le respect de la MLC 2006 repose sur des inspections menées par l'État du pavillon et l'État du port. Lorsque les exigences de la MLC 2006 ne sont pas respectées, les

inspecteurs peuvent interdire à un navire de quitter le port tant que les mesures nécessaires ne sont pas prises.

La MLC 2006 continue d'évoluer en 2025. Lors de la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale, organe composé de représentants des États membres, des armateurs et des gens de mer qui supervise l'examen continu de la MLC, un accord a été pris afin de renforcer les droits des gens de mer. Ces amendements ont été officiellement adoptés le 6 juin 2025, lors de la 113^e session de la Conférence internationale du Travail, et devraient entrer en vigueur en décembre 2027. Ils concernent notamment : la protection des marins contre la violence et le harcèlement à bord, l'appel à la désignation et à la reconnaissance des gens de mer en tant que travailleurs essentiels, le renforcement des droits des gens de mer en ce qui concerne les congés à terre dans l'intérêt de leur santé et de leur bien-être, la facilitation du rapatriement des gens de mer en excluant tout motif discriminatoire (garantie financière rapide et efficace pour le rapatriement des gens de mer), la facilitation des permissions à terre. Or un récent rapport du *Seafarers' Trust* de la Fédération Internationale des ouvriers du Transport (ITF) et de l'Université maritime mondiale, a mis en évidence une tendance émergente à restreindre le droit traditionnel des gens de mer à descendre à terre. Cette évolution a d'abord été attribuée à l'accélération de la chaîne d'approvisionnement et à la mise en œuvre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Elle a atteint un paroxysme durant la crise des relèves d'équipages engendrée par la pandémie de COVID-19 et les mesures prises pour y faire face. Toutefois, malgré la résolution des difficultés liées aux relèves d'équipages durant la pandémie, les niveaux antérieurs d'autorisation de descente à terre n'ont pas été rétablis.

Être marin une profession à risque

Santé mentale, risque d'épuisement au travail, addictions numériques, usages de substances, risques liés à des conflits armés, présence de migrants à bord, piraterie... Que les menaces viennent de l'intérieur ou de l'extérieur, les dérives peuvent être nombreuses et incitent les armements à une plus forte prise de conscience de la vulnérabilité des gens de mer et à une demande de soutien plus importante.

Le COVID-19 : vers une meilleure prise en compte des psychotraumatismes

La pandémie de COVID-19 en 2020 a constitué une véritable épreuve pour des milliers de marins embarqués, travailleurs clés au cœur du commerce mondial et qui ont eu les plus grandes difficultés à retourner chez eux à l'issue de leur contrat (bloqués à bord ou dans les ports) ainsi que

de se faire remplacer à bord. La santé physique et mentale des marins était en jeu.

La principale problématique a été celle de la relève d'équipage avec des obstacles en cascade : fermeture des frontières, refus des visas, suppression des vols internationaux, refus des ports sur consigne des États de débarquement des marins, non-priorisation dans l'accès à la vaccination. Ajoutons à cela la crainte de contracter le virus en mer et l'incertitude de la situation de leurs proches. En moyenne, le temps d'embarquement pour un officier est de quatre mois tandis que pour les non-officiers ce chiffre se situe entre huit et neuf mois. Selon la Convention du travail maritime (MLC 2006) la relève est obligatoire puisque la période maximale d'embarquement ne peut excéder onze mois consécutifs et le rapatriement est à la charge de l'armateur. Le temps maximal d'embarquement s'explique par un travail qui requiert une attention professionnelle 7j/7. La vie en vase clos dans un environnement de travail potentiellement dangereux et une exposition constante au bruit exposent les marins à une fatigue, et donc à un risque d'accident préjudiciable à la sécurité du navire. Après plusieurs mois de tergiversation la communauté internationale, dans le cadre d'un partenariat entre l'OIT, l'ICS et l'ITS et l'OMI, a réussi à obtenir que les marins soient considérés comme "travailleurs clef" et à les exempter des restrictions imposées aux déplacements. Un protocole sanitaire domicile-navire des relèves est mis en place avec des masques, des tests, des prises de température, des hébergements temporaires, ainsi que des recommandations pour les autorités locales des ports et aéroports par lesquels transitent les marins.

Suite à la crise du COVID-19, il est apparu primordial de pouvoir bénéficier d'une offre de soin en santé mentale à l'échelle nationale auprès des gens de mer, de leurs proches et plus généralement des acteurs du maritime qu'ils soient en mer ou à terre. C'est tout l'intérêt du Centre de recherche d'Aide Psychologique En Mer (CRAPEM) basé à Saint-Nazaire. Il intervient directement auprès des patients en difficulté, ainsi qu'auprès des employeurs, des organisations du travail et également en aval dans le cadre de l'analyse traumatique des accidents en mer. Il n'existe pas de spécificité chez les gens de mer. Cependant les contraintes de travail, l'épuisement, la hiérarchie à bord et l'isolement influencent l'évaluation de la prise en charge du psychotraumatisme. Les missions du CRAPEM sont d'évaluer les situations de prise en charge, de coordonner les soins de secours psychique notamment lors d'événements de mer, de former et d'informer autour de la souffrance psychique. Le Centre propose également des formations continues et dispose d'une ligne d'urgence accessible 24h/24.

Une instabilité géopolitique de plus en plus forte

Les marins peuvent se retrouver en première ligne face à une géopolitique mondiale de plus en plus instable. Dans l'exercice de leur profession, ils sont exposés à différentes menaces extérieures liées notamment au terrorisme, aux conflits armés, ainsi qu'aux actes de brigandage et de piraterie. Selon le rapport annuel 2025 du MICA Center (*Maritime Information Cooperation & Awareness Center*), qui recense les actes de violence commis en mer à travers le monde, 606 événements ont été enregistrés en 2025, contre 641 en 2024. Ces chiffres témoignent d'une relative stabilité du nombre d'actes de violence maritime. Toutefois, aucune zone maritime ne peut être considérée comme totalement épargnée.

Les tensions géopolitiques actuelles tendent également à se prolonger en mer. Les conflits opposant la Russie et l'Ukraine, ainsi que les tensions impliquant l'Iran, l'Israël et les États-Unis, ont des répercussions directes sur la navigation commerciale et la sécurité des équipages. À cela s'ajoutent les flux migratoires en Méditerranée, les attaques visant des navires en mer Rouge ou encore les tensions dans le détroit d'Ormuz, autant de situations susceptibles d'accroître les risques auxquels sont confrontés les gens de mer.

Cette dégradation du contexte sécuritaire peut également avoir des conséquences judiciaires pour les marins. Une hausse des signalements concernant la détention de gens de mer a notamment été constatée auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT), en particulier à la suite d'incidents maritimes tels que des pollutions, des accidents ou la découverte de cargaisons illicites. Dans certains cas, les gens de mer peuvent faire l'objet de poursuites ou de mesures de détention avant même que l'ensemble des circonstances et des responsabilités liées à l'incident n'aient été pleinement établies.

La situation géopolitique actuelle contribue ainsi à renforcer la vulnérabilité des gens de mer, qui peuvent être exposés non seulement à des risques physiques, mais également à des conséquences juridiques et professionnelles. Lors du paroxysme de la crise dans le détroit d'Ormuz, près de 20 000 gens de mer auraient ainsi été bloqués dans ou à proximité de cette zone stratégique. Face à ces situations, le bureau de la Commission de l'OIT sur le travail maritime a rappelé l'importance de respecter le droit des gens de mer de choisir librement de travailler ou non dans des zones considérées comme à haut risque, sans que cette décision ne puisse entraîner de conséquences négatives sur leur emploi futur.

En 2024, l'OIT et l'OMI ont adopté des directives visant à garantir un traitement équitable des gens de mer détenus dans le cadre d'infractions présumées. Elles précisent les

responsabilités des États du pavillon, du port et des États côtiers, ainsi que celles des armateurs et des pays d'origine des marins.

Ces directives renforcent notamment l'accès à l'assistance juridique et consulaire, limitent le recours à la détention lorsque d'autres mesures sont possibles et rappellent les droits des gens de mer, notamment en matière de salaires et de soins médicaux. Elles visent également à prévenir les risques de coercition, d'intimidation et d'auto-incrimination. Malgré ces avancées réglementaires, leur application reste parfois complexe. Une coopération étroite entre les États et les acteurs du secteur maritime demeure donc essentielle pour protéger les droits des gens de mer tout en préservant la continuité du transport maritime et des chaînes d'approvisionnement.

L'addiction numérique chez les marins

L'addiction numérique chez les marins est une problématique émergente majeure, qui transforme profondément la vie à bord et la santé mentale des équipages. Historiquement exposés aux addictions traditionnelles (comme l'alcool ou les substances en raison de l'isolement), les marins font désormais face à la cyberdépendance (réseaux sociaux, jeux vidéo, flux d'informations continus) favorisée par la généralisation des connexions haut débit en mer (via les constellations de satellites comme Starlink).

Le milieu maritime constitue un facteur de risque supplémentaire pour les marins. Éloignés de leurs proches pendant des semaines, les écrans deviennent un refuge émotionnel pour rompre la solitude et maintenir le lien familial. L'arrivée d'internet illimité à bord pousse parfois les marins à s'isoler dans leur cabine dès la fin de leur quart, réduisant drastiquement les moments de sociabilisation et de cohésion sociale essentiels. Le décalage horaire lié aux quarts, combiné au "scrolling" compulsif ou aux jeux en ligne avant de dormir, aggravent la fatigue chronique, augmentant le risque d'accidents du travail. Les difficultés de transition entre la vie virtuelle maintenue à bord et la réalité du foyer au retour peuvent générer du stress et de l'anxiété.

Pour concilier le bien-être numérique et la sécurité à bord, plusieurs leviers peuvent être actionnés avec par exemple une charte du numérique qui fixe des règles claires de déconnexion (par exemple, interdiction des smartphones sur la passerelle ou dans la salle des machines). Aménager des espaces déconnectés afin de favoriser les activités collectives en zone commune (sport, jeux de société, repas partagés) pour recréer du lien. Sensibiliser et former les capitaines et le Service Social Maritime à détecter la détresse psychologique liée à la surcharge cognitive numérique.

Les drogue dans le milieu maritime

La consommation de substances psychoactives est présente dans le milieu maritime et a évolué au fil du temps. Elle concerne notamment l'alcool, le cannabis, la cocaïne, l'héroïne et certains stimulants. Depuis les années 1990, le cannabis a notamment pris une place plus importante chez certains marins. Cette évolution reflète en partie les changements observés dans la société, auxquels le milieu maritime n'échappe pas.

Les causes de ces consommations sont multiples et peuvent être liées à l'environnement de travail, à la personnalité du marin ou encore aux effets recherchés. Certains peuvent notamment chercher, à travers la consommation de substances, un "effet bulle" permettant de faire face à un environnement difficile, isolant ou dangereux. Ces comportements peuvent toutefois avoir des conséquences importantes sur la vigilance et la sécurité à bord.

Le secteur maritime est en effet particulièrement accidentogène, avec un niveau d'accidents du travail comparable à celui de secteurs tels que le BTP ou le transport. Les accidents mortels dans le secteur maritime sont particulièrement préoccupants : le taux peut être 5 à 10 fois supérieur à celui observé à terre. Le risque est prégnant pour les personnels de quart, notamment de nuit, ainsi que pour les personnes occupant des fonctions de sécurité ou travaillant à la passerelle. Les enquêtes du BEA Mer mettent régulièrement en évidence des facteurs liés à la baisse de vigilance, pouvant parfois être associés à la consommation de substances psychoactives.

Afin de prévenir ces risques, le Service de santé des gens de mer évalue l'aptitude médicale des marins avant leur embarquement. Le certificat d'aptitude médicale, valable deux ans, peut notamment prendre en compte la consommation de tabac, d'alcool, de cannabis ou de cocaïne. Contrairement à certains pays anglo-saxons, la France ne prévoit toutefois pas de dépistage systématique avant chaque embarquement. La prise en charge des addictions peut également s'appuyer sur des structures spécialisées, telles que les CSAPA, qui proposent un accompagnement anonyme et gratuit.

L'addiction correspond ainsi à une consommation devenue difficile à contrôler, au point que le produit ou le comportement occupe une place importante, voire obsessionnelle, dans la vie de la personne. Dans le milieu maritime, elle constitue donc un enjeu de santé, mais également de sécurité, compte tenu des conséquences possibles sur la vigilance et la capacité à exercer certaines fonctions à bord.

Camille Valero