

font carrière en mer par la suite, du fait des difficultés d'accomplir leur période obligatoire de service de mer. En 2003, trois étudiants, dont une femme, ont entrepris un cours supérieur à l'École des métiers de la mer de Nouvelle-Zélande. Une fois le cours terminé, la jeune femme n'a pas pu accomplir sa période obligatoire de service de mer. Les capitaines de navires locaux ont refusé de l'accueillir pour se former, malgré le soutien de ses parents et de sa famille. Ces préjugés, qui reposent en grande partie sur la peur, devraient changer. Les questions de sûreté se posent à l'échelle internationale, et elles concernent aussi bien les hommes que les femmes. Après les exposés, les points suivants ont été débattus : accès des femmes à la formation aux métiers de la mer, emploi des femmes dans le secteur maritime, accès à la prise de décisions, systèmes de promotion à l'appui du secteur maritime. Les groupes de travail ont ensuite formulé des résolutions qui seront présentées lors de la prochaine réunion du Conseil de l'OMI.

À l'issue du séminaire, le Programme Affaires maritimes de la CPS a été invité à contribuer à la formation d'une Association océanienne des femmes employées dans le secteur marin.



Photo: Peter Heathcote

Des femmes travaillent désormais aux côtés des hommes à bord



Photo: John Hogan

Des femmes font des exercices de suture dans le cadre de leur perfectionnement en soins d'urgence en mer

Les femmes dans le secteur maritime¹

Janine Narbutas, capitaine de corvette

Mon expérience concerne certes les forces navales, mais la marine civile et la défense navale ont beaucoup de problèmes en commun. Je voudrais vous relater certaines de mes propres expériences, en particulier le temps que j'ai passé en mer, et évoquer certains aspects plus généraux de l'emploi des femmes dans le secteur maritime.

L'histoire enseigne que le secteur maritime n'est pas la filière de prédilection des femmes. C'était l'une des carrières à plus forte dominante masculine qui soient. Autrefois, les emplois dans ce secteur exigeaient une grande force physique, et des interdits culturels empêchaient les femmes de participer à des opérations concrètes. La principale question était celle de l'image sociale. Il n'était pas admissible, il y a trente ou quarante ans, que des femmes travaillent aux côtés des hommes dans un milieu aussi isolé du reste du monde. En outre, il courait des rumeurs populaires très convaincantes, du genre "la présence d'une femme à bord porte malheur".

Il n'est donc guère surprenant qu'il n'y ait pas d'exemple historique de femmes professionnelles dans le secteur maritime.

L'évolution technique a élargi notre cadre de vie ; les limites d'autrefois sont devenues de simples obstacles. Les femmes ont beaucoup plus de liberté, elles peuvent accéder à des domaines qui leur étaient interdits autrefois. Mais l'entrée des femmes dans cet environnement très traditionnel a été lente, parfois difficile.

J'ai intégré la marine de guerre au début des années 80, alors que les femmes officiers et marins étaient encore principalement recrutées pour des tâches administratives. Nous nous plaignions à l'époque de notre programme de formation : il ne fallait pas très longtemps pour acquérir des compétences administratives spécialisées, mais nos homologues masculins devaient suivre tout un tas de cours et se perfectionner dans plusieurs

1. D'après un exposé prononcé à l'heure du déjeuner devant l'Association des diplômées samoanes, dans le cadre du Séminaire régional de l'OMI pour le Pacifique, en octobre 2003.

disciplines, et les femmes ne pouvaient pas être affectées à leur premier poste avant leurs homologues masculins. Les formateurs dispensaient aux huit femmes de la classe la même formation qu'aux hommes, y compris le matelotage, le maniement des armes, la navigation côtière et astronomique et la sortie en mer. La seule différence était que les femmes ne consolidaient pas leur formation théorique par un stage pratique et une période de service de mer. Après plusieurs années de réclamations, l'officier recruteur de l'époque a téléphoné pour demander si une femme voulait se porter volontaire pour un poste en mer. À cette époque, toutes les femmes étaient retranchées dans leur emploi administratif, avaient des contacts sociaux, un fiancé ou un petit ami, et menaient en général une existence relativement normale pour des femmes d'une vingtaine d'années.

Les bateaux qui accueillaient des femmes étaient non combattants : c'étaient des navires de transport ou de type auxiliaire. En 1986, j'ai fait un stage sur le navire hydrographique HMAS COOK. C'était un bateau très confortable, avec de jolies coursives ouvertes, de bonnes salles de bain et cabines, et très spacieux parce qu'il avait été construit selon des normes civiles et non militaires. En même temps, une électricienne fut affectée sur le Cook, et nous devînmes les premières femmes officiers cantonnées en mer – de vrais cobayes !

Mon premier commandant était un professionnel très mûr, ayant une grande expérience de la mer, qui avait conservé un vif souvenir de l'époque où il faisait un stage d'officier de quart. Il fallait qu'il prouve que l'affectation de femmes à des postes de navigantes n'était pas une erreur. Assurément, on ne pourrait pas l'accuser de donner à une fille un poste qu'elle ne méritait pas. Il m'expliqua clairement ce qui m'attendait, et me certifia que je serais tout à fait qualifiée à la fin de mon stage. Au bout de dix-huit mois en mer, j'avais fait des progrès personnels et savais bien piloter un bateau.

Au cours de ma formation, j'ai été consignée à bord huit fois pour ne pas avoir remis ponctuellement les journaux au carré des officiers, pour avoir laissé allumés les feux de port une minute après le lever du soleil, pour avoir un déficit de caisse du carré de trois centimes : rien que des vétilles pour un bon élève officier. Je pense avoir observé les étoiles du matin et du soir au sextant pour calculer notre position plus souvent que n'importe quel autre stagiaire, à l'époque. Mais en définitive, ma collègue mécanicienne et moi avons décroché nos certificats de compétence et réussi à atteindre ce qui, je pense, était le but ultime à l'époque : créer un précédent.

En attendant, les forces militaires se penchaient sur les questions de l'augmentation des taux d'érosion des effectifs et du manque de recrues. Pour ces raisons, et grâce à la promulgation d'une loi nationale sur l'égalité des chances en matière d'emploi, la question des forces combattantes et non combattantes fut enfin débattue. Au début des années 90, à la faveur d'un amendement de la législation, les femmes furent admises à s'engager dans les forces combattantes. Elles avaient donc désormais accès à presque tous les postes à bord de navires de guerre. Mais avant que cette nouvelle politique ne puisse

être appliquée, il restait quelques graves questions à résoudre :

- L'organisation de la vie domestique.
- La sûreté et la sécurité, autres graves sujets de préoccupation.
- Certaines épouses ont manifesté et formé des groupes d'action pour faire entendre leurs craintes que leurs maris n'aient des tentations pendant qu'elles seraient en mer.
- Où les femmes allaient-elles dormir, et qui les réveilleraient quand elles auraient à prendre leur quart ?
- La question de la robustesse physique était de taille. Nombreux étaient les gens qui faisaient remarquer que les femmes ne seraient pas capables de manipuler les lourds cordages.

Certaines de ces objections étaient valables et appelaient un débat sérieux. Des solutions telles que "Donnons-leur un bateau pour elles toutes seules" furent envisagées mais, heureusement, jamais adoptées. L'adéquation du logement était la question la plus difficile, d'autant qu'elle ne pouvait être résolue qu'au prix d'aménagements importants lors d'un réarmement ultérieur, lorsque des cabines spécialement réservées aux femmes seraient construites. La combinaison de quartiers destinés soit aux hommes soit aux femmes a donné de bons résultats. La plupart des restrictions ne s'appliquaient qu'aux marins et aux sous-officiers, les officiers étant logés dans une zone différente du bateau et occupant des cabines pour une, deux ou quatre personnes, selon la taille du navire et le grade. Les femmes officiers pouvaient être beaucoup plus facilement logées que les marins et, naturellement, leur travail faisait plus appel au cerveau qu'aux muscles. L'argument de leur manque de force physique pesa de moins en moins. Cela demeure vrai à ce jour. Sur les patrouilleurs et les péniches de débarquement, il n'y a pas suffisamment de place pour les femmes marins ; les petits bateaux n'emploient donc des hommes officiers.

Des femmes sont désormais employées sur des appareils de l'aéronavale, à bord de sous-marins ou de gros navires de guerre, en tant qu'officiers principaux de combat, commandants de petits navires militaires ou commandants en second de frégates. La plupart des hommes ont bien accepté la réalité et sont restés en poste, non sans quelque réticence, mais certains sous-officiers et officiers plus âgés n'ont pu se faire à l'idée de femmes navigantes. Ils ne manquent pas de vous expliquer fièrement que l'une des raisons pour lesquelles ils partent en mer est le désir de s'éloigner des femmes. Avec l'introduction de carrières maritimes pour les femmes, il a fallu élaborer un certain nombre de nouvelles politiques et réglementations, afin de surmonter la résistance initiale et de faire en sorte que chacun s'habitue à son nouvel environnement de travail. Ces politiques ont porté sur l'initiation aux principes d'égalité d'emploi, les relations de travail, l'instruction dispensée à deux femmes à la fois (une femme qui sert en mer ne peut être la seule femme à bord) et de nombreuses autres initiatives. Nécessairement restrictives, ces politiques constituent un véritable défi en matière de gestion du personnel.

Pour embrasser une carrière de commandant, au XXI^e siècle, il faut en effet relever des défis, dont certains sont nouveaux et intéressants et qui se reflètent presque tous dans la société civile.

À la fin des années 80, l'Organisation maritime internationale a reconnu la nécessité de renforcer les effectifs féminins dans la profession maritime, à l'échelon mondial, et a rédigé son premier plan stratégique à ce sujet. Ce document place en tête des priorités l'accès à la formation et à l'emploi des femmes. Il reconnaît aussi les difficultés rencontrées par les femmes dans le secteur maritime, souvent causées par les clichés et des conceptions périmées.

Dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique, cette approche a été couronnée de succès, dans la mesure où l'OMI a atteint son objectif, l'accès des femmes à la formation. La formation n'est toutefois pas — et ne sera jamais — la question primordiale en soi. Le problème tient à l'accès à une place à bord pour la formation, puis à des stages de mer, en vue de la consolidation pratique des acquis théoriques. À l'échelon local, les femmes qui optent pour une carrière dans le secteur maritime ne peuvent pas consolider leur formation à moins d'aller à l'étranger, aux États-Unis d'Amérique, en Nouvelle-Zélande, en Australie ou en Asie. Malheureusement, il y a peu de chances que la situation change, sauf si de plus en plus de femmes s'intéressent à une carrière dans la marine.

Si l'on veut surmonter ces obstacles, il faut mettre en œuvre de nouvelles politiques, prendre des décisions en vue d'aménagements intérieurs simples lors du prochain radoub ou carénage, et n'acheter que des bateaux qui peuvent accueillir à la fois des hommes et des femmes. Des programmes de formation pourraient être dispensés pour montrer aux gens ce que l'on attend d'eux dans un environnement de travail mixte, et comment mettre en œuvre des directives pratiques de recrutement.

Bien que, de tout temps, les hommes aient été des navigateurs, la communauté maritime mondiale continuera à éprouver des difficultés à recruter des personnes compétentes et diplômées de l'enseignement supérieur. C'est ainsi que des pays à forte tradition maritime finissent par laisser leur empreinte sur le monde. Toutefois, la consolidation des acquis posera toujours un problème, pour les hommes comme pour les femmes. Une expérience de mer est indispensable. Il faut veiller, dès maintenant, à la mise en œuvre de politiques plus équitables, afin de résoudre les problèmes de logement et de conception des bateaux, les questions politiques et stratégiques, et d'atténuer l'appréhension qui accompagne tout changement en profondeur.

Je ne pense pas que le secteur maritime soit jamais un grand employeur de femmes, mais il n'y a aucune raison pour que celles qui choisissent d'y faire carrière n'aient pas le droit de satisfaire leurs ambitions.

Photo: Megan Streater



Une jeune recrue et d'autres stagiaires se forment sur le simulateur de l'École des métiers de la mer des Îles Fidji