

OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE OUTRE-MER

CENTRE DE PETIT-BASSAM - SCIENCES HUMAINES

L E S N O M A D E S D E L A M E R

Commentaire du film de

Alfred SCHWARTZ
Sociologue de l'ORSTOM

réalisé par

Michel MENARD
Professeur de Cinématographie
à l'Institut National des Arts d'Abidjan

sur les Kroumen de Côte d'Ivoire

Octobre 1973

1. Portugal, début du XVème siècle.
Sous l'impulsion d'un prince passionné par les choses de la mer, l'Infant Henri dit le Navigateur, commence la découverte de la côte africaine..
Objectif : les Indes et leurs précieuses épices...
2. Bravant les alizés qui, au-delà des îles Canaries, rendent la navigation difficile, les Portugais doublent, en 1434, le Cap Bojador, limite réputée jusqu'alors infranchissable.
En moins de 40 ans, la côte est reconnue jusqu'à l'Equateur...
Le Cap de Bonne Espérance sera passé en 1487, et le rêve de l'Infant Henri réalisé par Vasco de Gama avant la fin du siècle.
3. Or, en cours de route, au Cap des Palmes, quelle n'avait pas été la surprise des Portugais de voir déjà les habitants du littoral, les Krou, leur proposer en abondance une variété d'épice, la malaguette.
4. Un obstacle capital à l'échange : le rivage est battu par un rouleau d'une grande violence, la barra. Les Krou la franchissent avec une telle maestria qu'ils deviendront les auxiliaires privilégiés de toutes les entreprises européennes sur la côte.
Au fil des siècles, ils seront successivement courtiers dans la traite des esclaves, gérants de factoreries, soutiers sur les bateaux à vapeur, hommes à tout faire des explorateurs, avant de passer maîtres à notre époque dans l'art, fort difficile, de changer les billes de bois sur les cargos grumiers.
5. Tabou, petite bourgade au bord de l'océan, à l'extrémité Ouest de la Côte d'Ivoire. Bureaux de la Société Ouest Africaine d'Entreprises Maritimes. Cette société pourvoit en main-d'oeuvre krouman les bateaux qui en font la demande.
Par message radio, le navire grumier Ivan Delmas, de la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, en route pour le Gabon, requiert les services de 63 Kroumen. Le message est aussitôt répercuté sur l'Inscription Maritime, chargée du recrutement des équipages

6. L'annonce d'un bateau est toujours un événement à Tabou.

7. Le nom du navire, sa date d'arrivée, le nombre de Kroumen demandés sont communiqués au public, ainsi que le nom du cacatois, chef du futur équipage, attaché de façon stable au bateau par décision de l'Inscription Maritime.
C'est au cacatois qu'incombe en fait de réunir les hommes demandés.
C'est à lui que s'adressent les Kroumen désireux de s'embarquer - et ils sont nombreux à venir chaque jour consulter le tableau des départs.-

8. Visite médicale, contrôle d'identité par le Police, appel de l'Inscription Maritime suivent la constitution de l'équipage.

9. La carte de travail est vérifiée minutieusement. Le Krouman apte à l'embarquement est prêt pour une nouvelle aventure.

10. Celle-ci commence avec l'arrivée du bateau, qui annonce son entrée en rade de Tabou par trois coups de sirène.
Barreurs et pagayeurs préparent les chaloupes qui permettent d'accéder au navire, ancré à un mille environ de la côte...

11. ... tandis que les Kroumen rejoignent la plage d'embarquement, accompagnés de parents et d'amis.

12. Un dernier appel de l'Inscription Maritime. ..

13. ... un dernier coup d'oeil des douaniers sur les bagages, un dernier au-revoir à la famille...

14. ... et les lourdes baleinières, qui ont pris la relève des frêles pirogues d'antan, sont mises à l'eau.
15. Ainsi partirent encore, en 1972, quelque 250 équipages, plus de 12.000 Kroumen, rapportant à la petite cité de Tabou et à son arrière-pays le revenu, fabuleux pour cette région, de 250 millions de francs CFA, soit 1/2 milliard d'anciens francs.
16. L'Histoire des Kroumen doit beaucoup à la barre, qu'ils ont de tous temps franchie avec une facilité déconcertante.

Grâce à leur maîtrise étonnante du terrible rouleau, les habitants de la Côte des Graines, futur Libéria, et de la Côte des Dents, future Côte d'Ivoire, attirent sur eux, dès la fin du 15ème siècle, l'attention des marchands européens qui cherchent à établir des relations commerciales avec la côte africaine, et qui n'hésitent pas à les prendre à leur service.

Ainsi est né le Krouman : au départ homme de l'ethnie krou, il allait devenir, par une curieuse coïncidence phonétique avec le terme anglais crewman, un véritable homme d'équipage.
17. La façon d'embarquer n'a guère évolué avec le temps. Les chaloupes sont amarrées sur le flanc du navire le plus abrité de la houle. A l'aide d'échelles de corde, tels des flibustiers à l'abordage, les Kroumen grimpent à bord du bâtiment.
18. Barreurs et pagayeurs ramèneront les baleinières à terre quand le Commandant aura fait le cadeau rituel - cartouches de cigarettes, bouteilles du rhum ou de whisky - à ces passeurs de barre au courage à toute épreuve.
19. L'Ivan Delmas est, en 1972, l'un des plus gros navires-grumiers opérant sur la côte ouest-africaine.

160 mètres de long, 22 de large, 9 de tirant d'eau, une vitesse moyenne de 15 noeuds, 5 cales d'une capacité de 16.500 tonnes de port en lourd, il est servi par un équipage permanent d'une trentaine d'hommes. Affecté exclusivement au transport de bois, produit volumineux et difficile à arrimer, il est capable de recevoir un chargement de 17.000 tonnes de grumes.

20. Les Kroumen sont logés sous le goillard : les 58 hommes en chambre...
21. ... les 5 chefs dans une cabine un peu plus confortable.
Le maître d'équipage, le bosco, ne manque pas de venir y saluer le cacatois après son arrivée à bord.
22. Au cours des trois jours de navigation qui séparent Tabou de la côte gabonaise, l'équipage krouman est loin de rester inactif. Les équipes préposées au chargement procèdent au nettoyage des cales, en les vidant des résidus de la cargaison précédente.
23. Pendant ce temps, une équipe d'entretien, sous l'oeil attentif de son chef, est chargée de faire la toilette du pont :
24. piquer et gratter la rouille,
25. repeindre les gréements.
26. Première étape : Owendo, rade forcaine et futur port de la capitale gabonaise, Libreville.

27. Tiré par un remorqueur, un train de bois impressionnant,
28. une drôme de quelques 300 billes d'okoumé, se laisse échouer sur le flanc du navire.
29. Le chef-pointeur krouman fait le compte des rondins qu'il réceptionne.
30. Le chargement peut commencer.
31. L'équipage krouman est réparti en 5 équipes, une par cale. Chaque équipe comprend 8 hommes travaillant en étroite coordination :
 - 2 mouillés, libèrent la bille du câble qui la retient à la drôme,
32. puis ils passent l'élingue permettant de la soulever ;
33. - un treuilliste, assure le levage ;
34. - un chef-panneau guide le treuilliste depuis le pont ;
35. - un patron-cale, assisté d'un aide chargé de la manœuvre de l'élingue pour le placement de la bille, est responsable de l'arrimage ;
36. - un pointeur note les références de chaque bille ;
 - enfin 1 chef d'équipe, appelé également cacatois, veille à la bonne marche de l'ensemble.

Les 5 équipes travaillent sous la seule direction du chef-cacatois. Il est censé dominer ses hommes de même que la petite voile dont il tire son nom dominait jadis l'ensemble de la mâture.

37. Un coup de sifflet annonce l'heure du repas.
38. Les chefs ont droit à l'ordinaire de l'équipage européen. A l'entrée du gaillard, un cuisinier krouman prépare la nourriture des hommes sur 2 fourneaux à bois.
39. Riz - nourriture de base -, viande, ingrédients de la sauce, boisson - vin et rhum - sont fournis par la Compagnie, contre une retenue modique sur le salaire.
40. Hélas ! Le riz du bord n'a pas la saveur du terroir natal...
41. Seconde étape : Mayumba, sur la côte sauvage du sud gabonais, à un jour de mer de Libreville.
- Les conditions de chargement y sont beaucoup plus dures que dans la paisible rade d'Owendo.
- La barre est particulièrement forte. Les remorqueurs la franchissent difficilement - quand ils le peuvent -, et se limitent à des drômes de taille modeste - une soixantaine de billes tout en plus.
42. Malgré les précautions prises, de nombreux rondins se détachent du train sous la violence du rouleau. Quand ils ne sont pas rejetés sur la côte, un remorqueur les rattrape dans leur dérive et les amène un par un au navire.

43. Port-Gentil, dernière étape du périple, à une demi-journée de mer plus au Nord. Ici les conditions de chargement sont de nouveau meilleures. A l'abri de la barre dans la baie du Cap Lopez, à l'embouchure de l'Ogooué, principale voie fluviale du Gabon, au débouché d'un arrière-pays d'une richesse exceptionnelle en okoumé, la rade de Port-Gentil était prédestinée à devenir l'un des principaux points d'embarquement de bois de la côte africaine.
44. D'immenses drômes, tirées par de puissants remorqueurs, descendent l'Ogooué depuis les chantiers installés sur le fleuve... jusqu'au gigantesque parc à bois de l'estuaire.
45. En rade de Port-Gentil, au soleil couchant, l'Ivan Delmas termine son chargement.
46. Une dernière inspection de la pontée par la cacatois, accompagné du Capitaine,
47. et la cargaison peut être présentée au Commandant : 4.042 rondins embarqués, impeccablement arrimés, 12.166 tonnes de bois, sensiblement plus que la capacité théorique du navire ! Une nouvelle fois les Kroumen ont fait honneur à leur réputation.
48. Une nouvelle fois ils ont largement mérité leur salaire. L'argent gagné au cours des trois semaines de navigation est destiné à de nombreux usages : assurer, bien sûr, la vie matérielle de la famille, mais aussi la scolarisation des enfants, souvent confiés à des tuteurs dans les centres qui ont une école, et parfois la construction d'une maison moderne au village.

49. Le Krouman peut enfin se reposer... et dans la fraîcheur du soir, rêver sur la dunette, ou sur cette pontée qu'il a confectionnée avec tant d'art, à la famille qu'il va retrouver.
- Déjà le Gabon est oublié, et la Côte d'Ivoire toute proche. Le débarquement se prépare.
50. Dans la brume du petit matin, les baleinières se jouent, une fois de plus, de la barre.
51. Et sur la plage de Tabou le Krouman est chaleureusement accueilli par les siens.
52. Mais avant le retour au foyer, une ultime formalité reste à accomplir : la visite de la douane. Pourtant, de Port-Gentil, où ils n'ont pu descendre qu'une fois, les Kroumen ne rapportent que pacotille. Mais, les douaniers savent bien que la cambuse du bord est richement approvisionnée en alcools et en cigarettes. Aux coups de sifflet, le cortège se met en route.
53. Chacun a recours aux services des porteurs, car si à bord il est homme de peine, de retour au pays, le Krouman est roi.
54. Quelques dernières tracasseries, et Je voici libre de profiter du pécule durement gagné jusqu'au prochain voyage.
55. Mais les départs se suivent et ne se ressemblent pas... Au début de l'année 1973, les formalités administratives se font toujours à Tabou. Les Kroumen cependant n'ont plus à affronter la barre. Après le dernier appel, de petits cars les conduisent vers un nouveau point d'embarquement : San Pedro.

56. Ce port, construit récemment dans le Sud-Ouest ivoirien, à cent kilomètres environ à l'Est de Tabou, fut ouvert au trafic en décembre 1972.
57. Adieu baleinières ! C'est désormais une péniche automotrice - ancienne péniche de débarquement - qui emmène les Kroumen au large, vers une nouvelle aventure sans doute, mais aussi vers un nouveau destin...
-