

RÉCIT D'UN VOYAGE DE *THÉSÉE* AU GABON EN 1970

LES KROUMEN - DOCKERS DE LA MER

Récit d'Adolphe STÉPHANT

LES KROUMEN



Les Kroumen ou Kroos appartiennent à une ethnie de l'Ouest de la Côte d'Ivoire, vers le Cap des Palmes. Ils sont les héritiers d'une longue histoire, elle remonte au XVe siècle, avec les navigateurs et commerçants européens.

Ils servent de courtiers dans les relations de commerce et se chargent du transbordement des esclaves entre la terre et les navires négriers, restés au large, au-delà de la barre.

Dans les années 1800, le premier gouverneur des établissements français de la Côte d'Ivoire décrète que tous les recrutements des Kroumen devront se faire au départ de deux lieux d'embarquement : à savoir Sassandra et Tabou.

Le chef-cacatois, responsable de l'équipe kroo, propose une liste d'équipe. Après des contrôles divers : livret maritime, vaccinations à jour, elle est validée par les autorités ivoiriennes.

Une équipe "*kroo*" est composée d'un chef-cacatois, d'un 2^e cacatois, d'un 3^e cacatois, de patrons-cale, chefs-panneau, d'un patron vedette, de mouillés, pointeurs et manoeuvres. Le nombre total de "*marins*" dépend des voyages, des ports de chargement ; les Kroumen ne sont plus autorisés à opérer, seuls les ports et rades foraines gabonais, requièrent leur service.

TABOU

THÉSÉE, venant de Dakar, après y avoir déchargé une complète cargaison de blé, jette l'ancre à 2 milles au Sud de Tabou en attente de l'embarquement des Kroumen.

Sur le rivage, trois "*boats*", quille en l'air, sont retournés par une joyeuse cohorte et glissent sur le sable pour rejoindre la mer. Les Kroumen s'entassent au fond de la barque avec leurs baluchons, les Tabous, après une dernière poussée, rament et pagaient vers la haute mer, affrontant la barre et les récifs dangereux.

La flottille se dirige vers *THÉSÉE*, accoste à bâbord, sous le vent, et s'amarré à un filin tendu le long du bord.

Dans une joyeuse cohue les Kroumen grimpent à bord par les échelles de corde et filent aussitôt vers leur logement .

Aussi vite les Tabous retournent vers la terre, non sans avoir essayé de chiner un "bakshich" ou un "cadeau".

ROUTE GABON

Viré l'ancre, appareillé. Route au 113, pour charger une cargaison complète de grumes sur les rades de Nyanga, Mayumba et Port-Gentil.

Ce sera un travail difficile pour les 35 Kroumen avec la houle de SW venant de l'Atlantique Sud qui prévaut de mai à septembre.

Pendant la traversée, qui dure quatre jours, ils sont employés à divers travaux de peinture, nettoyage, à la machine ou sur le pont. C'est l'occasion de chiner des petits cadeaux : morceaux de savon, moques avec leurs fonds de peinture ; toutes choses qu'ils débarqueront en fin de voyage.

LES RADES DU GABON



Juste sous l'équateur, dans l'hémisphère sud, s'allonge de Port-Gentil - cap Lopez - jusqu'au Congo-Brazzaville, une côte basse, sableuse, entrecoupée de sorties de lagunes : dont Nyanga et Mayumba.

Nous aurons à y charger 9.500 grumes, de 5 à 15 tonnes.

MAYUMBA

Est situé dans la partie la plus sud du Gabon, pas très loin de la frontière congolaise, au sein d'une vaste forêt équatoriale qui est riche en essences très recherchées. L'immense fromager, l'iroko, l'assamela et surtout l'okoumé.

Dès l'arrivée au mouillage, de bon matin, nous recevons les autorités : agents des douanes, de la santé ...

Comme le chargement ne se fera pas avant 14 heures, la barre étant calme, invité par l'agent, nous profitons de sa vedette pour effectuer un aller-retour à terre.

Nous accostons au débarcadère, le chargement est là, des deux côtés de la rive. Un brouillard cotonneux et chaud monte du sol rouge de latérite.

Guidé par l'agent, nous nous frayons le passage, par un layon forestier très étroit, vers la piste d'avion qui longe la plage de sable blanc. Un phare balise son extrémité.

Vers 13 heures 30, nos jumelles ont repéré, derrière le cordon lagunaire, le premier remorqueur traînant son radeau de rondins. Profitant du courant sortant, il affronte la barre dans une houle assez forte.

À bord de *THÉSÉE* tout est prêt pour le chargement ; l'équipage, aidé par les Kroumen, a préparé le matériel : échelles de corde, filins, mâts de charge, ouverture des cales, aussières.

La vedette *SNC2*, soulagée de son ber, est sur l'eau et fait route sur la barre. Elle récupère 6 rondins échappés du radeau ; une bille qui s'échoue est irrémédiablement perdue.

Aussitôt que le premier train s'amarré le long du bord, le chef pointeur y descend pour compter les rondins. Il est supervisé par le second-capitaine.

Au tour des mouillés de sauter sur le radeau. Ils font sauter les *pigouilles* par lesquelles passe le "*wère*", qui relie tous les rondins, amarré au bord ou au remorqueur. Puis ils élinguent les rondins par un, deux ou trois - ce dépendant de leur poids, de 3 à 5 tonnes jusqu'à 15 tonnes pour les plus lourds, qui sont hissés à bord sous l'oeil du chef-panneau.

Sur les rades exposées du Sud du Gabon, il est très important de disposer d'une équipe de *mouillés* expérimentés, ayant le sens de l'équilibre, connaissant les risques, évitant le piège de billes se refermant sur eux.

NYANGA

Situé à 60 milles dans le Nord-Ouest de Mayumba, son cordon lagunaire est un vrai labyrinthe, où l'eau et la terre sont tellement entrelacés qu'on peut s'y perdre. La forêt équatoriale qui le borde est formée de plusieurs étages de végétation, du palétuvier au colossal fromager.

Nous devons y charger 4 chalands, chargés de 150 billes d'iroko, un bois de densité 1,2, donc non flottable, provenant du chantier forestier placé à l'entrée de la lagune.

Tiré par deux remorqueurs poussifs, aidés par le nôtre, un chaland accoste, il sera suivi par les trois autres.

PORT-GENTIL



THÉSÉE en chargement sur une rade

Nous remontons sur Port-Gentil, à 160 milles de Nyanga, pour compléter le chargement, de l'okoumé principalement.

Le travail sur cette rade est plus aisé que dans le Sud.

Dès notre arrivée nous sommes entourés de billes. Les Kroumen s'activent, et quatre jours plus tard *THÉSÉE* a achevé son chargement : cales et pontée.

Les cales sont condamnées, des chaînes et fils d'acier biens raidis saisissent la pontée sur laquelle est posée la SNC2. Les mâts de charge sont au postes de mer.

ROUTE DE RETOUR, SUR CAEN

Viré et appareillé après s'être débarrassé des "wères" qui s'emmêlent dans les pattes des ancres.

Route au 286 pour Tabou.

Débarquement des Kroumen sur rade de Tabou, en attendant que le nouveau port de San-Pedro soit opérationnel, avec un temps calme, dans de bonnes conditions.

Route sur Caen et arrivée le 2 mai 1970.